

RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE PUBLIQUE

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 148
ENTRE LE CHEMIN RIVERMEAD ET
LE PONT CHAMPLAIN À AYLMER**

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

Édition et diffusion :
Secrétariat
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
12, rue Sainte-Anne, Québec G1R 3X2
Tél. : (418) 643-7447

5199, rue Sherbrooke Est, porte 3860, Montréal, H1T 3X9
Tél. : (514) 873-7790

Tous les documents et mémoires déposés lors de l'audience sont disponibles au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Les enregistrements audio de l'audience et la transcription de tous les témoignages sont aussi accessibles sur demande.

La commission remercie toutes les personnes, les groupes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques qui a assuré le support technique nécessaire à la réalisation de ce rapport.

Dépôt légal – premier trimestre 1992
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-22861-8



Québec, le 23 janvier 1992

Monsieur Pierre Paradis
Ministre
Ministère de l'Environnement
3900, rue de Marly, 6^e étage
Sainte-Foy (Québec)
G1X 4E4

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet d'élargissement de la route 148, entre le chemin Rivermead et le pont Champlain, à Aylmer. Monsieur Benoit Taillon présidait cette commission, alors que MM. Marc Letellier et Georges-Albert Tremblay agissaient à titre de commissaires additionnels.

C'est le 8 août 1991 que vous avez confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat de tenir une audience publique relativement à ce projet. D'une durée de quatre mois, ce mandat débutait le 23 septembre 1991 pour se terminer le 23 janvier 1992.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le président,


Bertrand Tétreault



Québec, le 23 janvier 1992

Monsieur Bertrand Tétreault, président
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
12, rue Sainte-Anne, 1^{er} étage
Québec (Québec)
G1R 3X2

Monsieur le Président,

Il m'est agréable de vous présenter le rapport d'enquête et d'audience publique concernant le projet d'élargissement de la route 148, entre le chemin Rivermead et le pont Champlain, à Aylmer.

La commission est confiante que ce rapport d'enquête et d'audience éclairera tous les intéressés sur les éléments en cause et sera utile au ministre de l'Environnement lors de la préparation de sa recommandation au Conseil des ministres.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le président de la commission,

Benoit Taillon



Québec, le 18 septembre 1991

Monsieur Benoît Taillon
393, rue Gingras
Sainte-Foy (Québec)
G1X 3X8

Monsieur,

Je tiens à vous remercier d'avoir accepté de siéger à titre de commissaire additionnel au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Conformément aux dispositions de l'article 2 des Règles de procédure relatives au déroulement des audiences publiques, j'ai l'honneur de vous inviter à présider les travaux de la commission chargée de tenir enquête et audience publique sur le projet d'élargissement de la route 148, tronçon chemin Rivermead, pont Champlain.

Je vous prie de recevoir, Monsieur Taillon, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,



Bertrand Tétreault

Le ministre de l'Environnement

Sainte-Foy, le 8 août 1991

Monsieur Bertrand Tétreault
Président
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT
12, rue Sainte-Anne, 1er étage
Québec (Québec)
G1R 3X2

Monsieur le Président,

En ma qualité de ministre de l'Environnement et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique relative au projet d'élargissement de la route 148, tronçon chemin Rivermead, pont Champlain, et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.

Le mandat du Bureau débutera le 23 septembre 1991.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.



PIERRE PARADIS

c.c.: Monsieur Robert Middlemiss, député de Pontiac.

TABLE DES MATIÈRES

Liste des tableaux	xiii
Liste des cartes	xv
Chapitre 1 – LA CONSULTATION PUBLIQUE	1
1.1 Le mandat	1
1.2 La commission	2
1.3 Les représentants du promoteur	2
1.4 Les personnes-ressources	2
1.5 L'audience publique	3
1.6 La notion d'environnement	3
Chapitre 2 – LA PROBLÉMATIQUE	5
2.1 Le projet et ses impacts	5
2.2 La problématique selon les participants	11

**Chapitre 3 – LA JUSTIFICATION
D'UN ÉLARGISSEMENT15**

3.1. La route 148 à Aylmer : sa capacité actuelle et future	16
3.1.1 Les fonctions de la route	16
3.1.2 La capacité du segment entre le chemin Rivermead et le pont Champlain	17
3.1.3 La route 148 et sa place dans le réseau routier actuel et projeté	24
3.2 La fluidité de la circulation sur la route 148	28
3.3 La sécurité automobile	30
3.4 La proposition du promoteur et l'opinion de la commission	32

**Chapitre 4 – L'INTÉGRATION DU PROJET
DANS LE MILIEU35**

4.1 Les répercussions sur le milieu visuel	35
4.2 Le milieu humain	39
4.3 La sécurité des piétons	42
4.4 L'impact sonore du projet	45
4.5 Le transport en commun	47
4.6 Les services d'utilités publiques	49
4.6.1 L'alimentation en eau et la collecte des eaux usées	49
4.6.2 Les câbles électriques et de télécommunication	51

**Chapitre 5 – LA LÉGALITÉ DES
ÉLARGISSEMENTS ANTÉRIEURS53**

Chapitre 6 – CONCLUSION57

ANNEXES

Annexe 1 Liste alphabétique des participants à l'audience3

Annexe 2 Liste des documents déposés7

Annexe 3 Liste des mémoires 11

Annexe 415

Annexe 521

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.1	Comptage des véhicules à l'intersection de la route 148 et de la voie d'accès au pont Champlain.....	21
Tableau 1.2	L'écart du débit à l'heure de pointe du soir par rapport au débit à l'heure de pointe du matin	23
Tableau 4.1	Utilisation du sol le long de la route 148, entre le chemin Rivermead et le pont Champlain	39
Tableau 4.2	Grille de classification des niveaux de bruit et de perturbation	45
Tableau 5.1	Historique des travaux d'élargissement de la route 148 entre Aylmer et Hull	54

LISTE DES CARTES

Carte 1	Réseau routier actuel et projeté de la région d'Aylmer	7
Carte 2	Occupation du sol, route 148 entre le chemin Rivermead et le pont Champlain à Aylmer	9

CHAPITRE **1**

La consultation publique

1.1 Le mandat

Le 8 août 1991, le ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat de tenir une audience publique sur le projet du ministère des Transports intitulé « Réaménagement de la route 148 entre le chemin Rivermead et le pont Champlain à Aylmer ». Le mandat, d'une durée de quatre mois, a débuté le 23 septembre 1991 tel que demandé par le ministre.

Conformément à l'article 31.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) et à l'article 2, paragraphe e, du Règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement (décret 3734-80, 3 décembre 1980), le promoteur, le ministère des Transports du Québec (MTQ), déposait au ministère de l'Environnement, en octobre 1989, son étude d'impact.

Lors de l'étape d'information et de consultation publiques, du 24 septembre au 7 novembre 1990, sept requêtes d'audiences publiques furent adressées au ministre de l'Environnement. Celles-ci furent présentées par Mme Beverley L. Southam, M. et Mme Campbell, M. Maurice Graffin, M. W. Grayson, M. Benjamin Nagy, M. André Richard et M. et Mme Rose. Toutes ces personnes demeurent le long du chemin d'Aylmer (route 148), visé par le projet du MTQ.

Le présent projet a été soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement parce qu'il s'agit de l'élargissement, sur une longueur de plus d'un kilomètre, d'une route prévue pour quatre voies de circulation (Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement, c. Q-2, r-9, art.2, par. e).

1.2 La commission

Le président du Bureau, M. Bertrand Tétreault, a formé une commission présidée par M. Benoît Taillon, conseiller en administration et affaires publiques, assisté de MM. Marc Letellier, architecte, et Georges-Albert Tremblay, ingénieur. M. Pierre Auger, analyste, a été affecté aux travaux de la commission et en a assumé le secrétariat.

1.3 Les représentants du promoteur

La délégation du MTQ à l'audience publique était dirigée par M. Rosaire Roy, directeur de la Direction régionale Outaouais. Il était accompagné de M. André Rivet, chef du district de Hull, de M. Hassan Sobh, du Service des projets-ouest, de Mme Ginette Lalonde et de M. Jacques Gagnon des Services environnementaux et de Mme Line Gamache de la Direction du contrôle de la pollution et de la recherche. Suivant la nature des questions soulevées, le promoteur a aussi fait appel à M. Richard Royer, adjoint au directeur régional du Service de la construction et de l'entretien et à M. Jean-Marc Sauvé du Service des activités des immobilières.

1.4 Les personnes-ressources

La commission a également invité des représentants des organismes concernés : de la ville d'Aylmer, M. Mario Desforges de la division de la planification, M. Gilles Sabourin du service des travaux publics, le lieutenant Aurèle Riendeau et M. André Scantland du service de la sécurité publique ; M. Nelson Tochon de la Communauté urbaine de l'Outaouais ; M. Salah Barj de la Société de transport de l'Outaouais ; M. Corneliu Kirjan du ministère des Affaires culturelles ; et M. Jacques Alain du ministère de l'Environnement. La Commission de la Capitale nationale a préféré faire parvenir un mémoire à la commission sans déléguer de représentants à l'audience.

1.5 L'audience publique

La première partie de l'audience publique a été tenue les 15 et 17 octobre 1991 à l'église St-Mark's et le 16 octobre à l'école secondaire Grande Rivière à Aylmer. Cette partie permet au promoteur d'exposer son projet. Ainsi, la population et la commission sont en mesure de poser les questions nécessaires à une juste compréhension du projet.

La deuxième partie de l'audience a été tenue le 12 novembre 1991 à l'église St-Mark's. Au total, treize mémoires ont été présentés à la commission. Par la suite, plusieurs autres documents sont parvenus à la commission, de la part du promoteur, du public ou d'autres sources. Les mémoires et autres documents, dont les listes sont énumérées aux annexes, ainsi que les transcriptions des débats sont accessibles aux bureaux du BAPE à Québec et à Montréal.

1.6 La notion d'environnement

La notion d'environnement s'applique à l'ensemble des composantes biophysiques, sociales, économiques et culturelles des milieux de vie.

Les termes de la Loi sur la qualité de l'environnement prônent une telle approche. Ainsi, la Loi, au paragraphe 4 de l'article 1, définit l'environnement comme étant, entre autres, « le milieu ambiant avec lequel les espèces vivantes entretiennent des relations dynamiques ». Au paragraphe b) de l'article 31.9, la Loi détermine les paramètres d'une étude d'impact sur l'environnement en prenant en considération l'impact, non seulement sur la nature et le milieu biophysique, mais aussi sur les communautés humaines, l'équilibre des écosystèmes, les sites archéologiques et historiques et les biens culturels. De plus, la Loi, dans sa section IV intitulée « La protection de l'environnement », prévoit la prohibition de l'émission, du dépôt, du dégagement ou du rejet de tout contaminant dont

[...] la présence dans l'environnement [...] est susceptible de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être ou au confort de l'être humain, de causer du dommage ou de porter autrement préjudice à la qualité du sol, à la végétation, à la faune et aux biens.
(L.R.Q., c. Q-2, art. 20)

C'est donc dire que le législateur a fait sienne une conception globale de l'environnement comme milieu de vie et comme milieu de travail et que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, dans l'exercice de ses fonctions, ne peut restreindre le champ d'audience et d'enquête au seul milieu biophysique : l'être humain et ses activités constituent une composante essentielle des préoccupations du Bureau.

CHAPITRE 2

La problématique

2.1 Le projet et ses impacts

Le ministère des Transports du Québec envisage d'élargir un tronçon de la route 148 à Aylmer, entre le pont Champlain et le chemin Rivermead. En août 1989, le promoteur déposait son étude d'impact intitulée « Réaménagement de la route 148 entre le chemin Rivermead et le pont Champlain à Aylmer ». Il complétait cette étude à l'aide d'un autre document intitulé « Réponses aux questions du ministère de l'Environnement », déposé en mars 1990.

Le projet vise à améliorer la desserte de la circulation en augmentant la largeur de la chaussée et en améliorant la fluidité de la circulation automobile. Selon le promoteur, le projet est justifié par l'important débit actuel de la circulation avec une augmentation prévue de 3 % par année et par le nombre et l'accroissement des accidents sur cette route. Ce segment de la route 148 serait en effet moins sécuritaire que les autres segments de la même route à l'intérieur de la Communauté urbaine de l'Outaouais (C.U.O.) et que l'ensemble des routes provinciales au Québec. En ce qui concerne le trafic, le débit journalier moyen annuel (DJMA) était de 17 000 véhicules par jour en 1988 portant à « E » le niveau de service du tronçon en section courante et à « E » ou « F » le niveau de service sur presque toutes les approches des rues locales. Un niveau « E » pour une route rurale à 2 voies indique que « l'écoulement de la circulation est instable et que la moindre perturbation peut causer la congestion et la création de files d'attente. La capacité de la

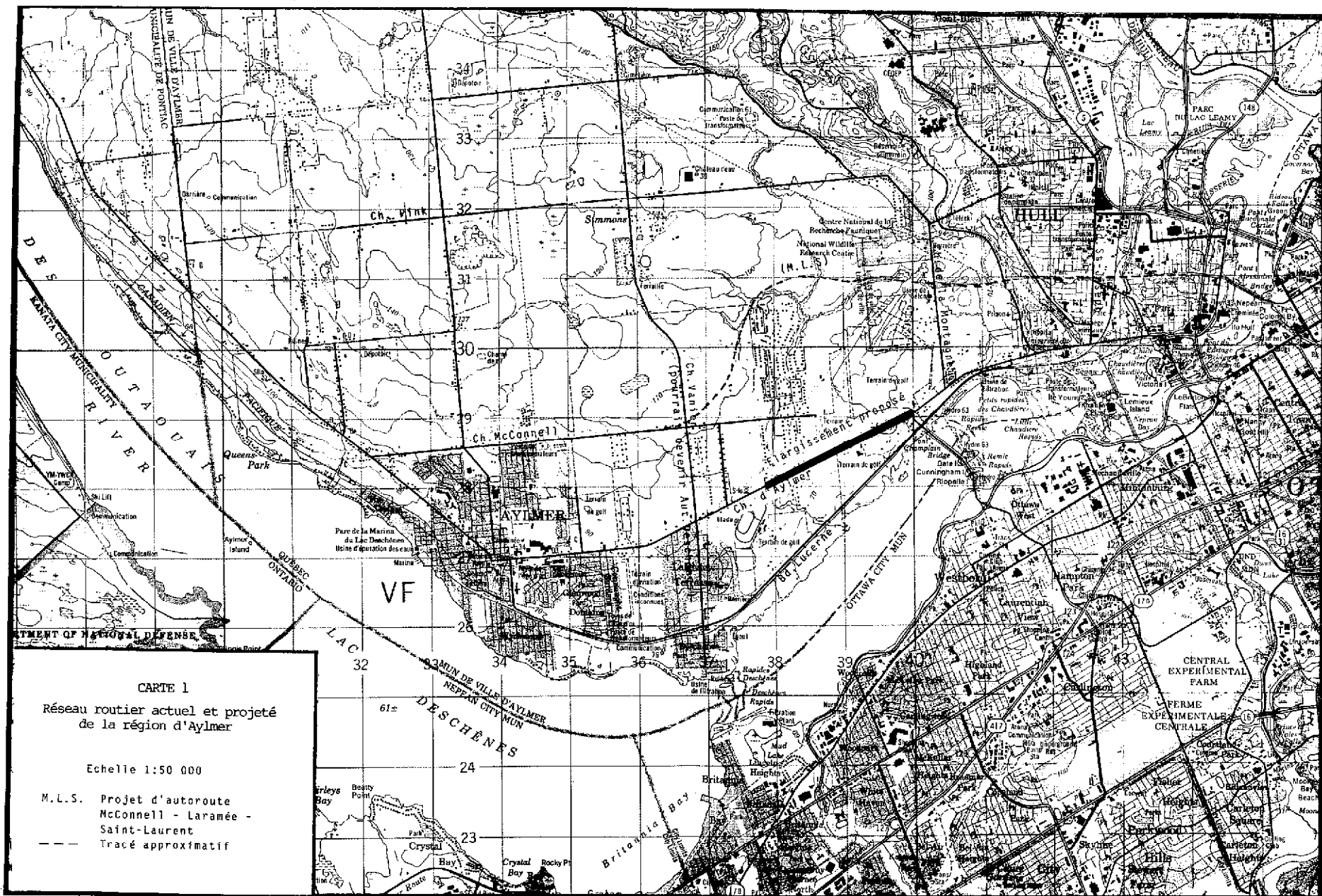
route est atteinte au maximum de ce niveau. La vitesse moyenne est approximativement de 50 km/h. » (Étude de justification, p. 12). La vitesse affichée actuellement sur ce parcours est de 70 km/h.

Le projet

Le promoteur désire aménager la route actuelle à 2 voies en un boulevard urbain à 4 voies contiguës, dans son axe actuel, sans trottoir ni stationnement. Le drainage serait souterrain. D'une longueur de 2,2 km, ce tronçon est situé entre l'intersection qui mène au pont Champlain et le chemin Rivermead. La largeur de l'emprise, présentement de 12 à 15 mètres, serait portée à 20 mètres et, aux emplacements des refuges d'autobus (4), à 26 mètres. Les voies du centre auraient 3,5 mètres de largeur et les voies latérales mesureraient 4,2 mètres. Deux feux de circulation sont prévus, mais leur localisation précise n'a pas été déterminée. Les terrains nécessaires à l'élargissement de l'emprise seraient acquis par expropriation par le MTQ. Les superficies totales à acquérir représentent près de 6 000 mètres carrés. Cependant, il n'est pas prévu de déplacer ou d'acquérir de bâtiments. Le coût du projet était évalué, en 1987, à 1,5 million \$, excluant les coûts d'expropriation et d'éclairage.

Le milieu

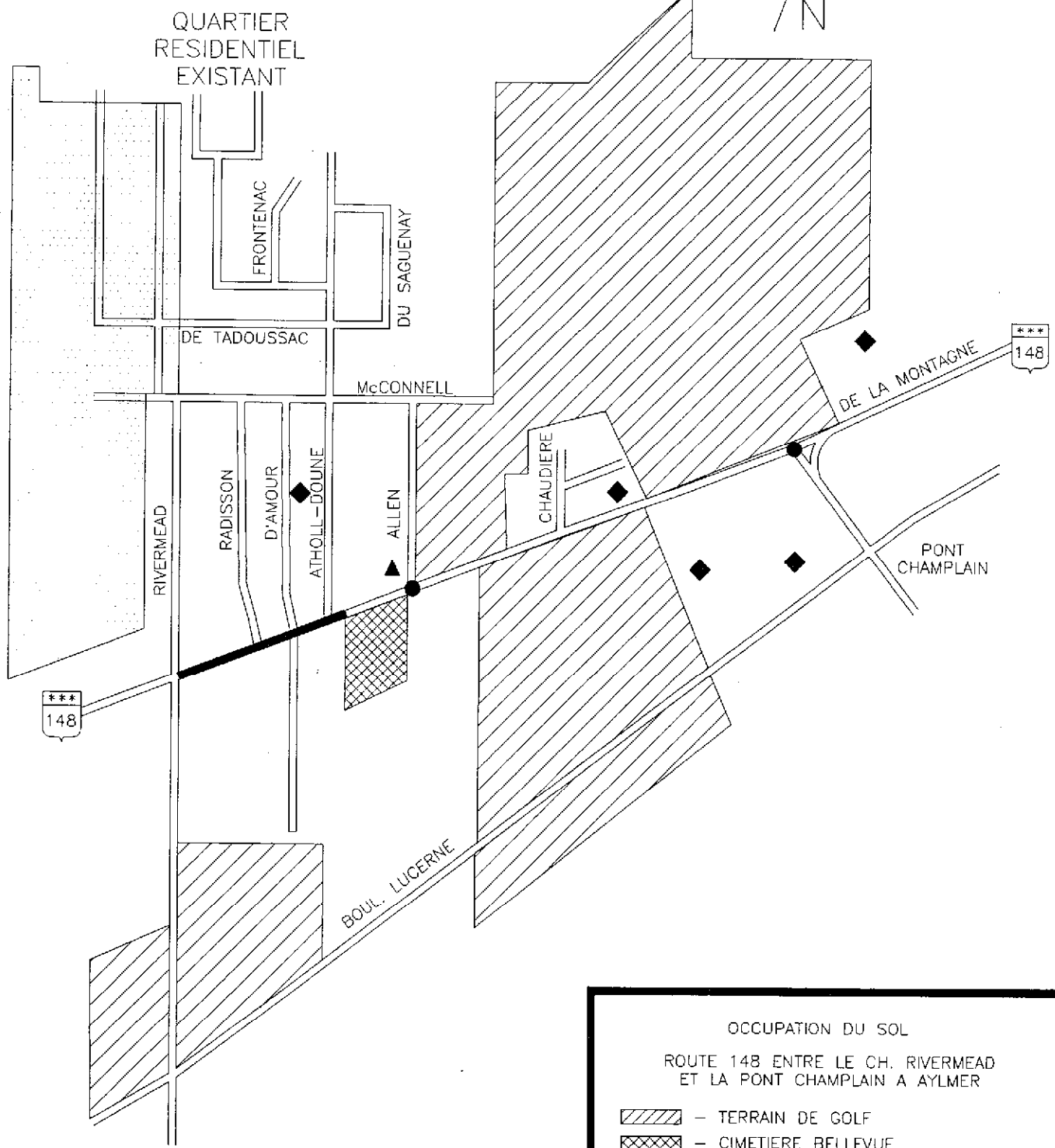
Ce segment de la route 148 présente plusieurs éléments d'intérêts patrimonial et historique et offre un cachet visuel intéressant aux riverains et aux usagers. Selon le schéma d'aménagement de la C.U.O., cette section est divisée en une aire d'activités à faible intensité et une aire récréo-touristique. La ville d'Aylmer, pour sa part, a désigné « zone de conservation » le chemin d'Aylmer entre le boul. Deschênes et le chemin Lamontagne. Le plan d'urbanisme indique que l'aspect pittoresque de cette route, le caractère imposant des résidences qu'on y retrouve et les arbres qui la bordent exigent des mesures de conservation et de mise en valeur. Le quartier Lakeview-Champlain, concerné par le projet, est désigné lieu de développement prioritaire par la ville d'Aylmer. Le projet se conformerait aux orientations du schéma d'aménagement de la C.U.O. et la ville d'Aylmer désire qu'il soit réalisé rapidement.



CARTE 1
Réseau routier actuel et projeté
de la région d'Aylmer








Echelle 1:50 000

- M.L.S. Projet d'autoroute
McConnell - Laramée -
Saint-Laurent
- Tracé approximatif



OCCUPATION DU SOL

ROUTE 148 ENTRE LE CH. RIVERMEAD
ET LA PONT CHAMPLAIN A AYLMER

-  - TERRAIN DE GOLF
-  - CIMETIERE BELLEVUE
-  - PROJET DOMICILIAIRE
-  - RESIDENCE D'AMBADEUR
-  - FERME McCONNELL
-  - FEUX DE SIGNALISATION
-  - ZONE RESIDENTIELLE

CARTE 2

Les principales utilisations du sol le long de ce segment de la route sont résidentielles (46,1 % des frontages de lots) et récréatives (26 % des frontages de lots). La zone d'étude comprend une soixantaine d'habitations. Selon l'étude d'impact, il y a en bordure de la route 28 maisons privées, 1 maison de ferme à valeur patrimoniale (ferme McConnell), les résidences des ambassadeurs de la République du Niger, du Royaume du Maroc et de la République de Zambie. Le Country Club comprenant environ 8 résidences, le club de golf Royal Ottawa, de valeur patrimoniale et symbolique de même que les clubs de golf Champlain et Chaudière, le cimetière Bellevue de valeur patrimoniale et historique, un hôtel et des terrains vacants voués entre autres au développement résidentiel bordent également la route. Une partie des terrains vacants et la ferme McConnell appartiennent à la Commission de la capitale nationale. Cinq rues transversales rejoignent le chemin Aylmer sur ce segment. Les résidences de ce secteur sont alimentées en eau potable par des puits individuels.

En ce qui a trait au milieu naturel, la route est située à moins d'un kilomètre de la rivière des Outaouais et dans le même axe. Dans la zone étudiée, le promoteur estime que la valeur actuelle de tous les éléments de l'environnement naturel inventoriés est faible puisque la végétation arborescente n'a qu'un rôle ornemental, que les friches sont appelées à disparaître et que la valeur de l'étang du golf Champlain est marginale. De plus, les risques de sédimentation dans la rivière des Outaouais à partir d'un ruisseau traversant la zone d'étude seraient presque nuls suivant les mesures envisagées pour éviter la contamination du ruisseau par les particules en suspension.

Le climat sonore actuel, tel qu'évalué par le promoteur, donne un niveau de perturbation fort (65 db(A) et plus) pour une bande d'environ 20 mètres de part et d'autre du centre de la route (2 résidences y sont situées) et un niveau moyen (entre 60 et 65 db(A)) sur une distance d'environ 20 à 45 mètres de part et d'autre du centre de la route (la majorité des autres résidences riveraines).

Les impacts

Les principaux impacts relevés par le promoteur et évalués, selon le niveau, fort ou moyen, constituent des impacts ponctuels touchant des résidences privées, une maison de ferme à caractère patrimonial, des terrains de golf et un cimetière historique.

Le promoteur a prévu une série de mesures d'atténuation qui auraient pour effet d'affaiblir le niveau d'impact résiduel pour la majorité des éléments touchés par le projet. Des impacts moyens subsisteraient toutefois pour la maison de ferme au plan sonore et sur le milieu humain. Pour une résidence privée, l'impact sonore demeurerait de niveau moyen. Aucune mesure n'est envisagée pour diminuer l'impact sonore puisque, selon le promoteur, ce type de milieu ne peut permettre l'implantation d'écran acoustique efficace. Les principales mesures envisagées pour atténuer les impacts forts ou moyens sont : le reboisement en bordure de la nouvelle chaussée, la conservation et la protection des arbres situés à la limite de la nouvelle emprise et la reconstruction des clôtures et murets dans leur forme actuelle.

De plus, le promoteur entend assurer une surveillance des puits pendant les travaux. Toutefois, selon le MTQ, la probabilité de contamination des puits par les sels de déglacage apparaît improbable puisque le drainage serait souterrain.

2.2 La problématique selon les participants

De façon générale, les opinions exprimées par les participants lors des séances publiques d'audience à Aylmer peuvent être divisées en deux thèmes majeurs: la justification du projet et les impacts associés.

La justification du projet a été abondamment discutée par les participants, en particulier ceux qui résident le long de la section de la route 148 qui serait touchée par les travaux du MTQ. Les résidents ont questionné la pertinence du projet alors que le MTQ s'apprête à construire le nouveau lien routier Saint-Laurent-Laramée-McConnell, un peu au nord de la route 148 et dans le même axe.

Nous disons fermement : complétons d'abord l'axe McConnell-Laramée et la Promenade pour laquelle des terrains ont déjà été expropriés et ensuite, plus tard (quand le temps aura permis de se faire une idée juste et précise), voyons s'il demeure utile d'élargir le dernier tronçon de la 148.

(Mémoire de Maurice Graffin et Christine O'Meara, pp. 3-4)

The completion of the McConnel-Laramée autoroute leading to Hull and to Ottawa by two multilane bridges is the only realistic

solution to the regional traffic problem. (...) Further work on widening route 148 should be halted pending an opportunity to assess the effects of the completed McConnell-Laramée project.

(Mémoire de Ross Campbell, p. 1)

Cependant, la ville d'Aylmer estime que le projet serait toutefois nécessaire en prévision de la croissance de sa population.

Bien que le MTQ estime que 30 % du trafic routier sera déplacé de la route 148 vers le futur tronçon McConnell-Laramée, le nombre de projets existants et en développement qui sont directement reliés au chemin d'Aylmer entraînera quand même une circulation importante sur cette dernière artère.

(Mémoire de la ville d'Aylmer, p. 6)

Quant à lui, le groupe Logemen'occupe va plus loin en demandant au gouvernement de décréter un moratoire sur la construction de l'autoroute Laramée-McConnell en attendant l'adoption d'un plan intégré du développement des réseaux routiers et de transport en commun.

Par ailleurs, ceux qui s'opposent au projet ont fait ressortir l'illogisme du projet qui, selon eux, ne règlera pas les problèmes de circulation causés par les goulots d'étranglement du boulevard Taché à Val Tétréau et du pont Champlain.

... le problème n'est pas le 148 mais le sempiternel pont Champlain, goulot d'étranglement qui sévit impunément depuis de trop nombreuses années. (...) Par ailleurs, un autre goulot d'étranglement attendra les automobilistes, celui du boulevard Taché : non seulement 40 pour 100 des usagers se dirigeant vers le pont auront encore à attendre de longues minutes, mais les 60 pour 100 allant vers Hull se trouveront dans la même situation. En élargissant la portion de la 148 entre Rivermead et le pont Champlain, on ne fait que déplacer le problème.

(Mémoire de Maurice Graffin et Christine O'Meara, p. 2)

L'aspect sécuritaire de la route 148 a également retenu l'attention de nombreux participants. Le tronçon à l'étude serait moins sécuritaire que les portions élargies de la route 148.

L'analyse préparé par M. André Scantland du service informatique de la ville d'Aylmer vient démontrer qu'entre 1987-91 le nombre d'accidents par kilomètre est moins élevé sur le segment à 4 voies que sur le segment non-élargi (81,18 vs 94,67). De plus, l'analyse établit que pour la même période le nombre d'accidents avec blessés est plus élevé au total et au kilomètre sur le segment non-élargi que celui élargi (54 vs 37 au total et 20 vs 12 au kilomètre).
(Mémoire de Jean-Paul Perreault, p. 1)

La ville d'Aylmer et la Commission de la capitale nationale ont également fait valoir que la route actuelle supporte un débit routier très élevé ce qui justifierait son élargissement à 4 voies. Pour la ville, la route représente aussi une voie d'accès majeure à son centre commercial.

Les impacts appréhendés du projet du MTQ ont constitué le deuxième thème d'importance pour les participants. C'est d'abord la menace que ferait peser le projet sur le caractère historique, patrimonial et champêtre de cette route, qui a été soulignée par de nombreuses personnes.

Conversion of route 148 to 4 lanes in residential section between Rivermead Road and the Bridge will finally destroy all that is left of a pathway of great beauty, tranquillity and historic interest dating back to the days of Samuel de Champlain.

(Mémoire de Ross Campbell, p. 2)

Le Comité consultatif d'urbanisme (C.C.U.) de la ville d'Aylmer se dit préoccupé par la « perte de l'échelle humaine de notre Allée des Fondateurs. (...) »

Connaissant la fierté des citoyens de notre communauté, nous accepterons difficilement la construction d'une autoroute permettant uniquement un flux supplémentaire de circulation automobile sans prendre en considération le cachet du secteur qu'il traverse.

(Mémoire du C.C.U., p. 1)

Pour les résidents du chemin d'Aylmer qui ont mis beaucoup d'emphasis sur le caractère particulier de la route dans ce secteur, d'autres éléments seraient touchés si le projet se réalisait tel que prévu. Ce qui est évoqué le plus souvent est la perte d'arbres matures qui longent tout le tronçon et lui donnent ce caractère champêtre. Les résidents souhaitent ardemment que tout soit fait

pour les préserver. Les résidents redoutent également un accroissement du bruit routier, dû au rapprochement des chaussées, qui affecterait leur qualité de vie et la valeur de leur propriété.

En dernier lieu, certains résidents semblent avoir été choqués par les élargissements antérieurs de la route 148, à l'ouest du tronçon à l'étude, sans études d'impact et sans audience. Plusieurs d'entre eux ont mis en cause la légalité de ces travaux d'autant plus qu'ils ont l'impression de subir une plus grande pression publique puisque toute la route 148 a été élargie sauf le tronçon visé par le projet du MTQ.

CHAPITRE 3

La justification d'un élargissement

Le ministère des Transports estime que l'élargissement de la route à l'étude est nécessaire afin d'apporter une amélioration globale de la desserte de la circulation automobile dans le tronçon concerné et par voie de conséquence, sur l'ensemble de la route 148 entre le centre-ville d'Aylmer et les limites de la ville de Hull.

Pour parvenir à cet objectif général, le ministère considère que trois buts doivent être retenus, à savoir :

en augmentant la capacité de la chaussée, en améliorant la fluidité de la circulation, en diminuant la gravité des accidents.

(M. Rosaire Roy, Transcription de la séance du 15 octobre 1991, p. 34)

Dans sa présentation, le ministère ajouta que ces buts doivent être atteints « tout en respectant l'intégrité du milieu physique et humain » (Ibid, p. 34).

Après avoir étudié les caractéristiques présentes et futures de la circulation à l'intérieur du tronçon, l'utilisation du réseau routier actuel et projeté, la nature et la localisation des accidents automobiles, le promoteur arrive à la conclusion que la seule solution permettant d'atteindre les trois buts visés consiste à élargir à quatre voies la route actuelle. L'essentiel de la démonstration du promoteur est présentée dans un rapport spécifique intitulé « Étude de justification, Route 148 : segment entre le chemin Rivermead et le pont

Champlain à Aylmer (mai 1989) ». En outre, plusieurs informations ajoutées par le ministère lors de l'audience complètent cette analyse.

3.1 La route 148 à Aylmer : sa capacité actuelle et future

3.1.1 Les fonctions de la route.

La route 148 à Aylmer est à la fois une route nationale et une artère urbaine et, ainsi, elle remplit des fonctions diverses.

Comme route nationale, elle accommode une circulation de transit entre le Pontiac au nord-ouest et la région de la Capitale nationale. En s'appuyant sur une étude origine-destination qu'il avait lui-même effectué en 1981, le promoteur a extrapolé qu'en 1988, année où il prépara son étude d'évaluation des impacts de son projet,

le trafic de transit qui traverse la ville d'Aylmer et emprunte le segment à l'étude représente (...) près de 4 100 véh/j dans les deux directions (...) dont plus de 3 000 véh/j qui proviennent ou se destinent vers l'Ontario.

(Étude de justification, p. 12)

Lors de la première partie de l'audience, le promoteur précisa également la part qu'occupe la circulation de transit, en s'appuyant sur les résultats d'une autre enquête réalisée à Aylmer en 1990.

on a pu estimer le trafic de transit sur ce tronçon de route de douze à dix-sept pour cent (12 % - 17 %)

(M. Hassan Sobh, Transcription de la séance du 15 octobre 1991, p. 42)

À titre d'artère urbaine, la route 148 sert aux échanges entre Aylmer et les zones de Hull - Gatineau et de Ottawa - Carleton. Des quartiers résidentiels étant aménagés de part et d'autre, elle sert également de voie de desserte immédiate pour les résidents de ces quartiers qui y accèdent par des avenues perpendiculaires. Notons enfin, et cela est particulièrement le cas pour le segment concerné, que des résidences et des établissements récréo-touristiques ont leur façade sur cette route.

Cette diversité de fonctions constitue un facteur important dans la problématique de la circulation automobile et des accidents qui y surviennent.

3.1.2 La capacité du segment entre le chemin Rivermead et le pont Champlain

Selon les données du promoteur, on enregistrerait en 1988 un débit journalier moyen annuel (DJMA) de l'ordre de 15 200 véhicules par jour (véh/j) du côté ouest à la hauteur du chemin Rivermead. Du côté est, à quelques centaines de mètres avant la voie de jonction avec le pont Champlain, le DJMA observé atteignait 17 700 véh/j. (Étude de Justification p. 12). Par conséquent, sur une base de 24 heures, il y a 2 500 véh/j qui s'engagent ou délaissent la route 148 à l'intérieur de ce segment.

Après avoir établi les DJMA sur le segment, le promoteur a évalué les débits à l'heure de pointe. Cette opération consiste à estimer les débits de pointe en multipliant le DJMA par un facteur « K » qui correspond au pourcentage de circulation quotidienne estimé par l'analyste à l'heure qu'il cherche à quantifier, soit ici l'heure de pointe. Si le débit était constant sur 24 heures, le débit à une heure quelconque serait égal à 4,16 % du débit journalier, soit 1/24. Dans le cas présent, le promoteur a déterminé que 9 % de la circulation quotidienne s'effectuait à l'heure de pointe. Conséquemment, en se basant sur les DJMA de 15 200 et 17 700 véh/j et en utilisant un facteur « K » de 0,09, le ministère évalue que les débits à l'heure de pointe à l'ouest et à l'est du segment variaient de 1 400 à 1 550 véhicules par heure (véh/h) en 1988. Pour étayer sa méthode, le MTQ s'explique dans les propos suivants :

Pour fins de calcul, nous utilisons une méthode qui est reconnue en Amérique du Nord et où on utilise le débit de l'heure de base. Ce que l'on appelle un débit de l'heure de base, c'est un débit en fait qui reflète les heures de pointe en général (...) On l'a utilisé comme débit de référence pour analyser la capacité et le niveau de service de cette route-là.

(M. Hassan Sobh, Transcription de la séance du 15 octobre 1991, p. 40)

Étant donné les caractéristiques actuelles de la route, mais sans tenir compte ni des feux de circulation aux intersections de la rue Allen et de la voie

d'accès au pont, ni de la vitesse réduite aux intersections résidentielles, le MTQ conclut que le segment à l'étude offre une qualité de service inférieure au niveau qu'il cherche à maintenir.

Pour le ministère des Transports, quand on atteint le maximum du niveau de service D, on dit que la route est désuète. Actuellement, (...) sur ce tronçon de route, on a atteint le niveau de service E presque partout.

(M. Hassan Sobh, Transcription de la séance du 15 octobre 1991, p. 40-41).

Or, comme cette conclusion avait été tirée à partir de données qui négligeaient certains facteurs, le représentant du ministère ajouta :

Il faut aussi mentionner que ces calculs-là ne tiennent pas compte encore des effets causés par les rues transversales. C'est-à-dire quand on étudie une section de route, on suppose qu'elle a des conditions normales, qu'il n'y a pas d'entrée charretière, elle n'est pas traversée par d'autres rues ou bien les accès sont assez limités et qu'il n'y a pas d'interruption par l'effet de la circulation, ce n'est pas le cas ici. Donc, ça ne reflète pas assez la réalité. La réalité est encore pire que ça.

(M. Hassan Sobh, Transcription de la séance du 15 octobre 1991, p. 41)

Pour décrire cette situation, le promoteur s'exprime dans les termes suivants :

Pour une route rurale à deux voies, le NS (niveau de service) « E » indique que l'écoulement de la circulation est instable et la moindre perturbation peut causer la congestion et la création de files d'attente. La capacité de la route est atteinte au maximum de ce niveau. La vitesse moyenne est approximativement 50 km/h.

Le NS « F » indique que l'écoulement est forcé alors que le taux d'arrivée des véhicules excède la capacité et on assiste à de longues files d'attente.

(Étude de justification, p. 12)

Cette analyse du piètre niveau de service du segment de la route permet au promoteur de mettre en évidence un premier facteur sur lequel appuyer sa proposition d'élargir la voie.

Au cours de l'audience, aucun participant n'a contesté le fait que la route n'offrait qu'une qualité médiocre de service. Les commissaires eux-mêmes ont pu, en plusieurs occasions, observer cette situation.

Il a été démontré qu'en journée, la circulation sur cette route est en général très dense. Quotidiennement, la route est congestionnée lors des heures de pointe.

Cependant, une des préoccupations majeures que plusieurs participants ont exprimées au cours de l'audience concernait les relations causales entre les congestions et les caractéristiques physiques des voies à l'est du segment à l'étude. Nombreux étaient ceux qui affirmaient que la congestion du matin était attribuable à la capacité de service réduite du pont Champlain et que l'élargissement de la route 148 n'allait aucunement, sinon très peu, atténuer les inconvénients à la circulation ouest-est. Pour eux, la solution résidait soit dans l'élargissement du pont Champlain, soit dans la réalisation d'un nouveau pont. D'autres participants estimaient que les difficultés de circulation entre 7 h et 9 h heures étaient causées par l'étranglement de la route 148 à la hauteur du quartier Val Tétreau, à l'est de la Promenade de la Gatineau : à cet endroit la route est à nouveau ramenée à deux voies alors qu'entre la sortie du tronçon et la Promenade elle présente quatre voies.

Effectivement, la commission constate qu'à l'heure de pointe du matin, la voie sud (en direction est) du tronçon est congestionnée et que cette situation est attribuable à divers facteurs.

Comme ce tronçon est à deux voies alors qu'à l'ouest du chemin Rivermead, la route en comporte quatre, les automobilistes sont naturellement amenés à ralentir avant de s'y engager.

À ce facteur s'ajoute l'effet coercitif du feu de circulation à l'intersection de la rue Allen. Bien que ce dernier ait une fonction régulatrice positive et qu'il permette un accès sécuritaire aux automobilistes venant des quartiers résidentiels adjacents, on doit constater qu'il entraîne une congestion matinale en amont.

Plus à l'est, c'est l'engorgement du pont Champlain qui est partiellement en cause. Lors d'un comptage effectué par le promoteur en juin 1988, 1 412 véhicules circulaient sur la route 148, immédiatement à l'ouest de la voie d'accès au pont, dont 581 devaient s'y engager, soit une proportion de 40 % ; les autres véhicules (60 %) se dirigeant plus à l'est. De plus, comme un nombre important de véhicules s'engagent également sur le pont à partir du boulevard de Lucerne, la commission constate que ce facteur supplémentaire ajoute à la congestion importante de la route 148 dont les effets se font sentir jusqu'à la hauteur de la rue de la Chaudière et même souvent jusqu'à l'intersection du chemin Allen. Pour parer à ce phénomène, les automobilistes désirant emprunter le pont ont pris l'habitude de se ranger sur l'accotement de la route 148 afin de libérer la voie pavée pour les véhicules continuant vers l'est. Cependant, ces automobilistes ne disposent que d'environ 400 mètres, ce qui est insuffisant pour libérer la voie pavée durant toute l'heure de pointe du matin pour les 60 % des véhicules se dirigeant vers l'est.

À ces trois facteurs, il faut aussi ajouter l'effet limitatif engendré par les automobilistes qui cherchent à s'engager sur la voie à partir des avenues résidentielles non régularisées ou des entrées charretières donnant directement sur la route. De même, malgré leur très petit nombre, des automobilistes circulant d'ouest en est immobilisent la circulation matinale au moment où ils se préparent à effectuer un virage à gauche. Enfin, mentionnons qu'en cas de collision, la situation peut devenir désastreuse.

Lors de l'audience, il fut généralement admis que ces facteurs étaient pertinents. Toutefois, on signala à la commission qu'il fallait accorder une très grande importance à la faible capacité du pont Champlain. Un des participants émit des doutes concernant la distribution 40 % – 60 % des véhicules s'engageant sur le pont et continuant vers l'est. Selon lui, la très grande majorité des véhicules empruntant le segment s'engagent sur le pont.

The Transport Department's statistics on relative traffic flows at peak periods to Hull (60%) and Ottawa via the Champlain Bridge (40%) are simply not accurate, as any daily user of Route 148 can testify. By far the heavier flow is toward and over the Champlain Bridge.

(Mémoire de Mme Penelope et M. Ross Campbell, p. 2)

À la suite de cette affirmation la commission a effectué un décompte à l'intersection de la route 148 et de la voie d'accès au pont. Cet examen a eu

lieu entre 7 h 33 et 8 h 30 heures le 13 novembre dernier. En procédant ainsi, la commission n'avait pas la prétention de faire un comptage selon les règles de l'art, mais désirait voir si la distribution 40 % - 60 % avancée par le MTQ en 1988 était toujours valide en 1991. Le tableau suivant donne le résultat des observations effectuées.

**TABLEAU 1.1 COMPTAGE DES VÉHICULES À L'INTERSECTION DE LA ROUTE 148 ET DE LA VOIE D'ACCÈS AU PONT CHAMPLAIN
13 NOVEMBRE 1991**

Heures	Direction		Total
	148 est	pont Champlain	
07 h 33 à 07 h 38	75 (73,5 %)	27 (26,5 %)	102 (100 %)
07 h 40 à 07 h 45	81 (74,3 %)	28 (25,7 %)	109 (100 %)
07 h 50 à 07 h 55	78 (70,9 %)	32 (29,1 %)	110 (100 %)
07 h 56 à 08 h 01	72 (69,2 %)	32 (30,8 %)	104 (100 %)
08 h 05 à 08 h 10	72 (68,5 %)	33 (31,5 %)	105 (100 %)
08 h 15 à 08 h 20	75 (70,1 %)	32 (29,9 %)	107 (100 %)
08 h 25 à 08 h 30	76 (72,3 %)	29 (27,7 %)	105 (100 %)
35 minutes	529 (71,3 %)	213 (28,7 %)	742 (100 %)

Devant le bouchon de circulation sur la route 148 le matin, un automobiliste désirant se rendre à Hull a probablement la conviction que la congestion est attribuable au très grand nombre de véhicules qui veulent emprunter le pont Champlain. Immobilisé à la hauteur du chemin Allen, il peut avoir l'impression que la majorité de ceux qui le précèdent veulent s'engager sur le pont. Un observateur placé à l'intersection de la route 148 et du pont Champlain penserait aussi que la majorité des véhicules se dirigent vers le pont. En regardant cette longue file de voitures en attente, il est porté à minimiser le nombre d'automobilistes qui, les uns après les autres, se détachent du convoi, accélèrent et poursuivent en direction de Hull. Seul un comptage permet de corriger cette perception bien légitime et de calculer la proportion du débit allant à Ottawa.

À la suite de son décompte de 35 minutes (en 7 plages de 5 minutes), la commission tire les conclusions suivantes. Premièrement, la proportion des véhicules empruntant le pont Champlain est inférieure à celle de ceux qui continuent leur chemin en direction est à cette intersection ; il est donc réaliste de penser qu'elle se situe au plus à 40 % comme l'affirme le MTQ. Deuxièmement, en extrapolant sur une période de 60 minutes, on peut raisonnablement déduire que le débit de circulation horaire dans la partie est du segment, entre 7 h 30 et 8 h 30 heures le matin du 13 novembre dernier, était de l'ordre de 1 272 véhicules. Or, un tel débit se rapproche du niveau de 1 412 véhicules enregistrés entre 7 h 00 et 8 h 00 heures lors du comptage officiel fait en 1987 et la commission estime que cette information corrobore les données présentées par le promoteur.

La commission désire cependant souligner, qu'à l'heure de pointe du soir, la circulation routière est différente de celle observée le matin. En effet, les données du promoteur indiquent clairement que les débits sont plus faibles en direction ouest. Le tableau qui suit présente la comparaison des débits de circulation aux heures de pointe dénombrés en juin 1988 par le MTQ en cinq points d'observation.

TABLEAU 1.2 L'ÉCART DU DÉBIT À L'HEURE DE POINTE DU SOIR PAR RAPPORT AU DÉBIT À L'HEURE DE POINTE DU MATIN

Points d'observation	Débit observé entre 7 h 00 – 8 h 00	Débit observé entre 16 h 00 – 17 h 00	Écart
Entre pont Champlain et rue de la Chaudière	1 412	903	36 %
Entre rue de la Chaudière et chemin Allen	1 097	737	33 %
Entre chemin Allen et rue Atholl-Doune	1 029	754	27 %
Entre rue Atholl-Doune et chemin d'Amour	835	692	17 %
Entre chemin D'Amour et chemin Rivermead	840	680	19 %

(Tiré de la carte 4, Étude de justification, p. 10)

À l'examen de ce tableau, il est manifeste pour la commission que le débit de circulation à l'heure de pointe du soir est significativement moins important. Quels facteurs pourraient expliquer la diminution du nombre de véhicules qui empruntent la route en fin de journée ? Faute d'information à ce sujet, la commission ne peut que spéculer sur les habitudes des automobilistes. Le débit de circulation observé sur le pont Champlain peut fournir un indice de ces habitudes. Le comptage fait par le MTQ en 1988 laisse à penser que le soir, moins d'automobilistes reviennent dans le tronçon à partir du pont, qu'il y en a qui l'empruntent le matin. Selon ce décompte, entre 16 h 00 et 17 h 00, 684 véhicules s'engageaient sur la route 148 en provenance du pont, alors que le matin, 841 avaient suivi le trajet inverse. De l'avis des habitués, cet écart aux heures de pointe pourrait s'expliquer par la congestion importante qui s'observe le soir aux abords du pont du côté d'Ottawa.

Pour la commission, cette dynamique corrobore l'opinion de plusieurs participants quant à la faible capacité du pont Champlain à répondre aux besoins de la circulation. Quoiqu'il en soit, elle conclut que le besoin d'un élargissement de la route 148 en direction ouest paraît moins impératif qu'en direction de Hull.

3.1.3 La route 148 et sa place dans le réseau routier actuel et projeté

L'examen de la justification du projet d'élargissement de ce tronçon de la route 148 renvoie nécessairement à une évaluation de l'efficacité du réseau routier actuel et projeté dans la région.

À plusieurs occasions au cours des deux parties de l'audience publique, il fut question des relations entre l'utilisation du tronçon et celle des autres axes de circulation. Cet aspect du dossier a pris de l'importance probablement pour deux raisons. D'abord, l'Étude de justification déposée par le promoteur ne l'abordait que très partiellement. De plus, au cours de l'été 1987 et de l'hiver 1988-89, deux commissions du BAPE ont tenu des audiences publiques lors de l'étude de projets rattachés au réseau routier environnant.¹

Pour comprendre ces relations, il est utile de présenter ici un bref aperçu du réseau routier en 1988, au moment où le promoteur a effectué ses études. En complément, quelques renseignements seront apportés pour montrer les principales améliorations qui ont été apportées depuis, ou qui sont en voie d'être introduites. La carte 1, présentée plus haut, résume ce portrait.

Au moment de la préparation de l'Étude de justification du MTQ, la route 148 constituait le lien routier le plus important entre les villes d'Aylmer et Hull. Cela est encore le cas. Par cette route, on accède au pont Champlain qui sert de lien avec la partie ouest de la ville d'Ottawa.

1 Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, Rapport d'enquête et d'audience publique : Projet de réaménagement du chemin de la Montagne dans la ville de Hull, 5 août 1987.

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, Rapport d'enquête et d'audience publique : Construction d'un boulevard dans l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell entre Hull et Aylmer, 10 février 1989.

Au nord, un autre lien est-ouest relie Aylmer et le Pontiac à la ville de Hull. Pour l'emprunter, depuis son intersection avec la route 148 à l'ouest, il faut suivre le chemin McConnell vers l'est, s'engager sur le chemin Vanier en direction nord, tourner à l'est sur le chemin Pink jusqu'au boulevard Saint-Raymond en direction de Hull. Notons qu'avant 1989, les automobilistes venant du chemin Pink devaient effectuer un détour vers le sud par le chemin de la Montagne pour joindre le boulevard Gamelin et finalement rejoindre Hull.

Encore plus au nord, le chemin Pink constitue le troisième lien. Cependant, en raison de sa localisation, il ne constitue pas une voie avantageuse pour les automobilistes venant de l'espace urbanisé de la ville d'Aylmer. Il se présente plutôt comme une option pour les conducteurs venant du Pontiac qui désirent gagner Hull et Gatineau.

Enfin, le boulevard Lucerne forme le quatrième axe est-ouest. Partant du centre d'Aylmer, il rejoint la route 148 un peu avant le centre-ville de Hull. En pratique, en raison de l'intensité de la circulation avec la voie le reliant au pont Champlain, il sert principalement à relier Aylmer à Ottawa.

Trois axes nord-sud complètent ce réseau. D'ouest en est, il s'agit du chemin Vanier, du chemin de la Montagne et du boulevard Saint-Joseph (la route 105). Notons qu'en 1989 des modifications ont été apportées au chemin de la Montagne.

En plus de ces axes, le réseau routier devrait être renforcé par la construction d'un nouveau lien direct est-ouest. En effet, le ministère des Transports est à compléter les plans et devis de l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell. Deux décrets successifs du gouvernement du Québec autorisent la préparation des plans finaux de cette autoroute à quatre voies depuis la route 148 à l'ouest d'Aylmer, jusqu'à sa jonction avec l'autoroute 550 et le boulevard Saint-Laurent à Hull.

Au cours de l'audience, la réalisation complète de cette autoroute demeurerait hypothétique car, en vertu du premier décret, le ministère des Transports ne pouvait procéder à la confection des plans définitifs que pour la partie de l'autoroute reliant la route 148 au chemin de la Montagne. Toutefois, pendant le mandat de cette commission le second décret a été édicté, permettant ainsi au ministère d'envisager le design détaillé de l'ensemble de l'axe. Ayant en main le premier décret, le MTQ soulignait d'ailleurs qu'il est engagé dans un

processus qui mènera à la construction et la mise en service de la partie ouest de cette autoroute d'ici trois ans. (M. Richard Royer, Transcription de la séance du 15 octobre 1991, pp. 179-180)

D'autres intentions sont à l'étude. Ainsi, il existe une vague esquisse de prolongement de l'autoroute 50 vers l'ouest. Son tracé serait situé au nord de l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell. De plus, des emprises ont été acquises en vue de réaliser un nouvel axe nord-sud, le boulevard Deschesnes, entre le boulevard Lucerne et l'autoroute McConnell. Dans une première phase, cet axe rejoindrait l'autoroute McConnell, et, dans une seconde phase, viendrait éventuellement rejoindre l'autoroute 50 au nord. Rattachée à ce projet, figure aussi une proposition de construire, à son extrémité sud, un pont enjambant la rivière des Outaouais. Comme les horizons de planification de ces projets-ci sont lointains et que leur éventualité est encore fort incertaine, la commission ne les retient pas comme facteurs significatifs d'analyse à long terme.

La commission conclut toutefois, que l'ouverture de l'autoroute McConnell changera de façon marquée la problématique du transport dans la région, d'ici quelques années. Or, les études du promoteur déposées en 1988 à l'appui du projet à l'étude ne la considèrent ni comme une hypothèse ni comme une réalité. Ce faisant, les analyses des mouvements dans la région n'en tenaient pas compte au moment où la commission a entrepris son mandat. Suite aux décrets gouvernementaux, la commission considère que cette autoroute sera complètement en service avant la fin de la décennie et, qu'en conséquence, elle allégera les débits sur la route 148. Le promoteur semble d'ailleurs de cet avis :

Donc, on a analysé le cas où l'axe Laramée - McConnell serait construit. On a fixé une date. On a supposé que cet axe-là ne serait pas construit avant l'an 1994. On a fait une simulation de la circulation pour voir la quantité de trafic qui délesterait cette route-là, c'est-à-dire qui quitte la route 148 actuellement et qui s'en irait vers l'axe Laramée. (...) On a estimé à environ trente pour cent (30 %) le trafic qui délesterait cette route-là et qui s'en irait vers Laramée - McConnell.

(M. Hassan Sobh, Transcription de la séance du 15 octobre 1991, p. 48)

En tenant compte de cette diminution de la circulation, le MTQ estime toutefois que si la route 148 n'était pas élargie, son niveau de service serait quand même insatisfaisant.

... malgré la diminution du trafic sur ce tronçon de route, la qualité de service demeure quand même non acceptable pour une route nationale.

Une route nationale, par fonction devrait assurer quand même une circulation de qualité (...) Et c'est dans ce sens-là qu'on dit que, tant et aussi longtemps que le niveau de service demeure au-delà du niveau D, ce n'est pas acceptable pour une telle route.

(M. Hassan Sobh, Transcription de la séance du 15 octobre 1991, p. 128)

Par contre, si la route 148 était élargie à quatre voies, le promoteur prévoit que le niveau de service s'améliorerait. Cependant, en tenant compte que le taux de croissance des ménages dans la municipalité d'Aylmer sera de 3 % au cours des prochaines années, il signale que, même en l'élargissant à quatre voies, la 148 n'offrirait à long terme qu'un niveau de service passable.

Donc, si je récapitule, à l'ouverture (de l'autoroute) il va y avoir un niveau de service de A à B, justement dépendant de ce qui va arriver avec Laramée, si Laramée va être ouvert, oui ou non, et dépendant aussi de la quantité de trafic qui va être transféré sur Laramée. Mais dans vingt (20) ans, on estime que le niveau de service, avec les débits qu'on estime, il va y avoir un niveau de service D.

(M. Hassan Sobh, Transcription de la séance du 15 octobre 1991, p. 132)

Voilà l'essentiel du deuxième argument qu'utilise le promoteur à l'appui de son projet. En résumé, il affirme que la route 148 est le lien est-ouest le plus important du réseau routier, mais qu'entre le chemin Rivermead et le pont Champlain, elle ne répond pas présentement aux besoins. De plus, il affirme qu'une fois l'autoroute McConnell - Lamarée - Saint-Laurent en service, la route 148 continuera à être sujette à de fortes congestions. Pour ajouter du poids à son argumentation, il souligne que, même si le tronçon était élargi, la même situation se représenterait dans 20 ans.

La commission accepte l'argumentation générale du promoteur au sujet de la capacité actuelle de la route 148. Elle reçoit favorablement aussi l'hypothèse que, si la route 148 n'est pas élargie, l'entrée en service de l'autoroute McConnell n'engendrerait pas une amélioration significative de son niveau de service.

Par contre, en ce qui concerne les pronostics du MTQ sur la croissance de la circulation à très long terme, la commission ne peut émettre une opinion fondée. Sans discuter en détail la proportion exacte de la circulation de la route 148 élargie qui serait déviée vers l'autoroute, elle estime raisonnable de penser que les niveaux de débit de la circulation qui seront observés à long terme sur la route 148 augmenteront après avoir connu une réduction significative dans les années qui suivront l'inauguration de l'axe McConnell et qu'elle ne peut les calculer plus exactement que le promoteur. La commission croit cependant que l'indice de 3 % de croissance des ménages utilisé, entre autres facteurs, par le MTQ pour extrapoler le débit de circulation sur la route 148 dans une vingtaine d'année, est plutôt optimiste. Bien qu'elle ne conteste pas qu'il corresponde approximativement au taux de croissance des ménages enregistré à Aylmer entre 1981 et 1986 (2,7 %), elle ne peut établir la tendance de cette augmentation au cours des vingt ou trente prochaines années. La commission note cependant que la ville d'Aylmer est venue exposer, lors de la présentation de son mémoire, que des projets domiciliaires importants étaient en chantier ou en voie de planification et visaient à construire environ 2 800 nouveaux logements dans un avenir indéterminé. (Mémoire de la ville d'Aylmer, p. 3).

3.2 La fluidité de la circulation sur la route 148

À l'appui de son projet, le MTQ souligne l'importance d'accroître la fluidité de la circulation. Actuellement cette fluidité est limitée par le fait que la géométrie du tronçon à l'étude est différente de celle de ses segments adjacents à l'est comme à l'ouest, lesquels ont quatre voies. Notons que la notion de fluidité renvoie à celle de l'homogénéité des caractéristiques géométriques d'une artère.

Ce que je voulais entendre par homogénéité, c'était le fait qu'il y avait un étranglement justement entre Rivermead et le pont Champlain. Je parlais d'homogénéité au niveau des caractéristiques géométriques, autrement dit au niveau de la section type qui est à quatre voies, à l'extérieur de la partie qui nous préoccupe.

Alors si vous vous dirigez vers l'est et puis que vous arrivez à l'intersection de Rivermead, bien là, (...) si on parle de voies de circulation, vous passez de deux (2) voies à une (1) voie. Alors là vous avez un goulot d'étranglement (...) C'est la même chose, si vous partez de Hull et puis que vous arrivez à l'intersection du pont Champlain, vous continuez sur la 148, encore là, vous passez de deux (2) voies à une (1) voie. Alors c'est ce que j'entendais par homogénéité.

(M. André Rivet, Transcription de la séance du 16 octobre 1991, pp. 85-86).

Pour le promoteur, le fait de rendre homogène le segment à l'étude, par rapport aux tronçons adjacents, c'est-à-dire en le portant également à quatre (4) voies, justifie l'élargissement principalement pour un motif de sécurité.

Quand on parle d'homogénéité sur un réseau routier, c'est un facteur (...) qui influence le comportement des conducteurs qui circulent sur la route. Lorsqu'on roule sur une route qui change à tous les deux (2) kilomètres de deux (2) à trois (3) voies, à une (1) voie, une fois avec voie de virage, l'autre pas de voie de virage, le conducteur, surtout celui qui n'est pas habitué à conduire sur un tel réseau, ne sait plus comment réagir et son comportement devient très, très brusque. Les changements de voie, il ne sait plus s'il peut les faire ou non, et quand et où il peut les faire.

Ce qui fait que c'est une situation qui engendre beaucoup de cas d'accidents.

(M. Hassan Sobh, Transcription de la séance du 16 octobre 1991, pp. 87-88)

L'argument ainsi avancé par le MTQ est, en principe, valable. Mais, lorsqu'elle examine la géométrie de l'ensemble de la route 148, du centre-ville d'Aylmer à celui de Hull, la commission en vient à la conclusion que le manque d'homogénéité ne se manifeste pas uniquement dans le segment entre le chemin Rivermead et le pont Champlain et qu'il peut être observé à plusieurs autres endroits. Dans son exposé initial, le promoteur notait lui-même de nombreux cas.

Pour ce qui est de la route 148, vous savez sans doute plus que moi que, actuellement, elle possède (des) caractéristiques qui sont non

homogènes et de loin. Si on part de, mettons, un petit peu à l'ouest de Hull, on a une route qui possède deux (2) voies de circulation, mettons deux (2) voies qui sont assez larges quand même pour permettre de faire des virages à gauche et des virages à droite sans interrompre ou sans nuire trop à la circulation. Rendu proche du chemin de la Montagne, la route a été élargie à quatre (4) voies avec des voies auxiliaires aux intersections pour permettre de faciliter des virages à gauche et à droite. Pour ce qui est du tronçon à l'étude, actuellement, il est à deux (2) voies. (...) Passé Rivermead, la route possède actuellement quatre (4) voies avec aussi des voies auxiliaires, c'est-à-dire des voies pour les virages à gauche et les virages à droite aux intersections, et ça, jusque presque au centre-ville d'Aylmer. Juste à proximité du centre-ville, elle possède seulement deux (2) voies avec une voie de virage, une voie au centre qui permet les virages à gauche et à droite.

(M. Hassan Sobh, Transcription de la séance du 15 octobre 1991, pp. 36-37)

Cette description du promoteur est suffisamment éloquente pour amener la commission à ne pas ajouter certains détails de la géométrie de la route qui démontreraient encore plus que, dans cette zone, la route 148 manque d'homogénéité même dans ses sections reconstruites entre 1983 et 1989. Bref, la commission comprend de cette description, que le fait de porter à quatre (4) voies le segment à l'étude ne serait pas de nature à régler tous les problèmes de fluidité de la route. Elle note cependant que, pour les automobilistes, le fait de passer de quatre à deux voies, surtout à la hauteur du chemin Rivermead, constitue un changement brusque et qu'il serait souhaitable d'en atténuer l'ampleur.

3.3 La sécurité automobile

Le projet vise enfin à réduire la gravité des accidents survenus sur le tronçon. De l'avis du promoteur, il existerait une corrélation entre les accidents et les conditions de la circulation entre le chemin Rivermead et le pont Champlain. Dans son étude de justification (p.17-20), le promoteur, au cours de cette démonstration, explique trois phénomènes particuliers à ce tronçon. D'abord, il souligne que c'est aux deux intersections régularisées par des feux que l'on note les plus hauts taux d'accident et que ces fréquences étaient à la hausse dans les années précédant son étude d'impact. Le promoteur ajoute qu'une

très forte proportion des accidents survient par collision arrière, et résultent vraisemblablement des nombreux ralentissements soudains manifestés sur la route. Troisièmement, il note que, dans la première moitié des années 1980, 45 % des accidents survenaient aux heures de pointe, et 40 % la nuit. Le promoteur termine son examen en concluant que :

L'analyse des accidents permet de constater que ce segment de route est moins sécuritaire par rapport aux autres tronçons de cette route dans la région de la C.R.O. ainsi que par rapport à l'ensemble des routes provinciales au Québec.

(Étude de justification, p. 18)

En dépit de cette affirmation, le MTQ n'a pas présenté de données permettant, à tout le moins, de comparer le segment entre le chemin Rivermead et le pont Champlain avec d'autres tronçons à l'est ou à l'ouest. Conséquemment, la commission a demandé au service de la Protection publique de la ville d'Aylmer de lui produire des statistiques pertinentes à cet effet. Le lieutenant Aurèle Riendeau et son collègue M. André Scantland ont donc effectué une compilation des accidents survenus entre le centre-ville d'Aylmer et le pont Champlain, au cours des années 1987 à 1991.

Il ressort de cette compilation que la portion de la route 148 entre le chemin Rivermead et le pont Champlain est effectivement sujette à un taux d'accidents plus élevé que celui qui est observé dans les autres parties de la route 148 comprises dans la ville d'Aylmer. Lors de la première partie de l'audience, leurs exposés ont permis de constater plusieurs faits appuyant cette conclusion. Par exemple, la compilation de leurs données indique qu'il y a plus d'accidents en nombre absolu, en nombre relatif et pour un kilomètre de route sur ce segment, que sur tout autre partie de la route 148 sous leur responsabilité. Leurs statistiques permettent aussi de constater qu'il y a plus d'accidents avec blessés et que ce phénomène est supérieur aux heures de pointe. (Document no B-4)

Devant ces faits la commission croit donc qu'il y a lieu de procéder à des travaux sur le segment à l'étude afin d'y réduire la fréquence et la gravité des accidents. Elle désire cependant signaler que la question de la sécurité des piétons devrait préoccuper les planificateurs et que la ville d'Aylmer, qui assume cette responsabilité, devrait prendre des mesures à cet effet.

3.4 La proposition du promoteur et l'opinion de la commission

En réponse aux différents éléments exposés ci-haut, le MTQ explique qu'il ne peut augmenter la desserte locale en construisant une nouvelle route ou en réaménageant un chemin existant.

Dans le cadre de ce projet, nous n'avons élaboré qu'une seule solution, soit celle du réaménagement de la route 148 entre le pont Champlain et le chemin Rivermead dans l'axe existant. D'autres solutions dans un nouvel axe s'avèrent inutiles, étant donné la proximité de ce projet au futur boulevard Laramée-McConnell (...). (Étude de justification, p. 20)

La commission partage cette opinion.

Par ailleurs, au plan des modalités de design technique, la commission se dissocie du promoteur lorsqu'il affirme que :

À la lumière de ces constatations, et pour assurer une certaine homogénéité des caractéristiques géométriques de la route avec les sections adjacentes, et améliorer une situation qui devient de plus en plus alarmante, l'élargissement de la route 148 à quatre voies demeure la solution la plus souhaitable pour le milieu et pour les conditions de circulation et de sécurité à court et moyen terme. (Étude de justification, p. 23)

La commission, pour sa part, conclut qu'il y a effectivement lieu d'améliorer la desserte locale parce qu'il y a principalement un besoin d'augmenter la capacité de la route, notamment en direction est-ouest, et qu'il faut penser à un concept qui améliorerait la fluidité routière tout en réduisant la fréquence des accidents. Or, son examen l'amène à croire qu'il n'est pas suffisamment justifié de construire une route à quatre voies dans une emprise de 20 mètres. La commission est toutefois d'avis qu'il y a lieu d'élargir cette section de la route 148.

Comme alternative, la commission propose que soit construite une route à trois voies, dont deux seraient en permanence vouées à la circulation ouest-est. Cette vocation des deux voies sud serait de nature à résoudre les problèmes de congestion plus marquée à l'heure de pointe du matin. Cependant, à

l'heure de pointe du soir, comme le débit de circulation est beaucoup moindre, qu'il sera réduit à la suite de l'inauguration de l'autoroute McConnell, et qu'enfin, il y a très peu d'occasions de virages à gauche, la commission estime qu'une seule voie serait suffisante pour accueillir le flot de véhicules se dirigeant vers l'ouest, sans créer un inconfort déraisonnable aux automobilistes. La commission ajoute que la réalisation d'une telle route devrait s'accompagner d'une signalisation particulière et de systèmes de régulation.

Par ailleurs, la commission estime que pour minimiser certains impacts, cette route devrait être assise sur une emprise de seize mètres maximum.

CHAPITRE 4

L'intégration du projet dans le milieu

Outre les motifs qui justifiaient la nécessité d'élargir la route, l'examen de la commission a porté sur les répercussions du projet. Son intégration dans le milieu visuel, son impact sur les propriétés riveraines, ses relations avec des préoccupations touchant la sécurité, le bruit et la planification des services publics ont été les thèmes les plus importants.

4.1 Les répercussions sur le milieu visuel

L'étude d'impact du ministère des Transports du Québec dresse l'inventaire et présente l'analyse des milieux naturels et visuels de la zone d'étude. Dans son rapport, le promoteur fait état du petit nombre d'impacts de son projet sur le milieu naturel, si ce n'est son obligation de s'assurer que le drainage de surface s'effectue conformément aux normes. Comme il juge que les autres éléments de milieu naturel ne subiraient aucun impact majeur, le MTQ isole la végétation arborescente et la considère comme purement ornementale, l'abordant donc comme un élément du paysage et du milieu visuel en général.

Selon le MTQ, une unité de paysage est une zone dont les caractéristiques visuelles recherchées sont homogènes. Le ministère en dénombre quatre entre le chemin Rivermead et le pont Champlain. Pour le promoteur, les deux plus importantes unités sont celle du secteur du golf Royal Ottawa ainsi que celle du secteur de la ferme McConnell et du cimetière Bellevue. Les deux

autres sont celle du secteur des clubs de golf Champlain et Chaudière, ainsi que le secteur résidentiel compris entre la rue Atholl Doune et le chemin Rivermead.

Par ailleurs, l'analyse de ces quatre unités suggère que trois d'entre elles présenteraient un caractère relativement similaire, de type patrimonial à vocation récréo-touristique avec un champ visuel ouvert. Conséquemment, l'étude d'impact leur attribue une valeur environnementale beaucoup plus importante que celle allouée à l'unité résidentielle à l'ouest de la rue Atholl Doune. Celle-ci, en raison de sa vocation domiciliaire et de son champ visuel fermé, a plutôt été décrite en termes de rupture par rapport aux trois autres. Sur la base de cette analyse du type et de la valeur des unités de paysage entourant le segment de la route, l'étude d'impact juge que cette portion

forme quant à elle une unité de paysage de moindre valeur environnementale. En raison de son caractère résidentiel et de la forte densité de son couvert végétal, elle est celle qui se prête le mieux à un élargissement de la route 148.

(Étude d'impact sur l'environnement, p. 72)

Malgré cette affirmation, l'argumentation développée dans l'étude, comme les propos tenus par les représentants du MTQ lors de l'audience, souligne clairement qu'en utilisant une emprise de 20 mètres et en n'y tolérant aucun arbre, un très grand nombre de feuillus matures devront être coupés.

Les participants qui ont abordé l'effet de la nouvelle route sur le milieu visuel au cours des dix, vingt ou trente prochaines années, ne découpaient pas le paysage en unités ou en types quelconques. Pour eux, il était important, voire essentiel, que soit préservé le caractère champêtre de cette ancienne voie de circulation. Ils ont ainsi fait ressortir combien la présence et l'abondance des arbres en bordure de la route contribuaient à conférer à celle-ci un caractère rural et bucolique qui établissait une heureuse transition entre les villes de Hull et d'Aylmer.

Les riverains se sont par ailleurs inquiétés de ce que la disparition des arbres altérerait de façon irrémédiable le caractère de la route, entraînant ainsi une perte significative autant pour eux-mêmes que pour les utilisateurs de cette voie d'entrée à Aylmer. À cet égard, d'aucuns ont pris comme exemple les

élargissements successifs de la route 148 réalisés depuis 1983 à l'ouest du chemin Rivermead. Depuis qu'ils ont été élargis, ces tronçons sont devenus tout-à-fait banals, affirment-ils.

Des participants ont abordé l'aspect visuel, non pas sous l'angle de la qualité de la végétation et des paysages mais plutôt sous celui de l'histoire et du patrimoine. Ils ont souligné, qu'à l'origine, le chemin d'Aylmer était un sentier de portage qui, par la suite, serait devenu la première route à péage de l'ouest du Québec. Pour rappeler ce caractère historique et le fait qu'il s'agit de la plus ancienne artère de la région, le dernier schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de l'Outaouais utilise la formule « grande allée des fondateurs » pour la désigner.

Ces participants ont expliqué d'ailleurs, qu'en février 1987, ils s'étaient réunis en association avec d'autres personnes et avaient logé une demande de classement du chemin d'Aylmer en vertu de la Loi sur les biens culturels. Le ministère des Affaires culturelles (MAC) a refusé d'accorder ce type de protection parce que, à son avis, cette partie de la route 148 ne rencontrait pas les critères requis quant à la valeur intrinsèque et extrinsèque du bien en question. D'ailleurs, le représentant du MAC a clairement ajouté « qu'aucun chemin, soit-t-il l'ancien chemin Royal à Deschambault ou le Trait carré de Charlesbourg, n'est classé bien culturel. » (M. Corneliu Kirjan, Transcription de la séance du 17 octobre 1991, p. 104 - 108)

Malgré cette décision, il semble bien que le caractère champêtre de la route 148 à Aylmer soit reconnu dans la région. La commission note d'ailleurs que le plan d'urbanisme de la ville précise que :

L'aspect pittoresque de la plus ancienne voie à péage du 19^e siècle, le caractère imposant des villas et des ambassades et les arbres [C'est nous qui soulignons] qui la bordent exigent des mesures pour assurer sa conservation et sa mise en valeur.

(Ville d'Aylmer, Plan d'urbanisme pp. 67-68, cité dans l'étude d'impact, p. 58)

Suite à ses travaux, la commission a fait les constatations et formulé les conclusions suivantes sur l'impact visuel qu'aurait l'élargissement projeté de la route 148, dans une emprise de 20 mètres.

A l'instar de plusieurs participants, la commission estime que le tronçon à l'étude possède un caractère pittoresque indéniable et une ambiance champêtre due principalement à la présence de nombreux arbres et boisés en bordure de la route.

De plus, bien qu'elle comprenne la différence que fait le promoteur entre l'unité de paysage à l'ouest d'Atholl Doune et les trois autres à l'est, la commission juge que cette différenciation ne diminue pas la valeur en soi de cette unité de paysage et ne la rend pas plus propice au projet d'élargissement puisqu'y croissent de nombreux arbres matures qui contribuent de façon marquée au caractère champêtre de l'ensemble du tronçon. Ainsi, la commission conclut que la construction d'une route dans une emprise de 20 mètres entraînera de forts impacts visuels, non pas dans deux, comme le dit le promoteur, mais dans trois unités de paysage. À son avis, une emprise de 16 mètres assurerait la conservation de nombreux arbres. De plus, quoiqu'elle ne pense pas que cela soit nécessaire avec une emprise réduite, la commission croit qu'en imprimant de très légères courbes à son tracé, il sera possible de conserver davantage d'arbres.

La commission désire aussi souligner qu'il y a de nombreux arbres dans l'emprise actuelle de la route, ce qui contribue à amplifier son caractère champêtre. A cet égard, elle juge que la politique du MTQ d'enlever tous les arbres dans les nouvelles emprises ne semble pas toujours justifiée. Au contraire, la commission affirme que le MTQ ne devrait pas hésiter à conserver et même à planter des arbres dans l'emprise.

Pendant la construction, le promoteur s'est engagé à mettre en place un programme de surveillance afin de s'assurer que les mesures d'atténuation qu'il suggère soient bien suivies. La commission pense qu'un tel programme demeure justifié; toutefois elle croit que le ministère devrait préciser ses engagements à long terme afin d'éviter que les mesures mises en place ne se détériorent avec le temps.

Enfin, comme des éléments de mobilier urbain pourraient être ajoutés à ce projet, la commission rappelle qu'il serait souhaitable de les choisir et les incorporer en conformité avec le caractère pittoresque de la route.

4.2 Le milieu humain

La Commission croit important de porter une attention particulière à certains aspects reliés au milieu humain, notamment, l'utilisation du sol, la valeur patrimoniale et environnementale, le zonage affectant les riverains, la valeur des propriétés et les mesures d'atténuation proposées.

Pour le MTQ le principal aspect du milieu humain touche l'utilisation du sol. Sa démarche consiste d'abord à calculer la longueur des rives des terrains en façade de la route, en fonction de cette utilisation du sol.

TABLEAU 4.1 UTILISATION DU SOL LE LONG DE LA ROUTE 148, ENTRE LE CHEMIN RIVERMEAD ET LE PONT CHAMPLAIN

Résidentiel	46,0 %
Récréatif	26,0 %
Vacant	16,0 %
Cimetière	5,3 %
Voirie	3,7 %
Commercial	2,9 %

(Tiré de l'étude d'impact, p.34)

Il détermine ensuite que la ferme McConnell et le cimetière Bellevue (voir carte 2) ont un caractère patrimonial et environnemental très fort.

Il ajoute encore que les golfs Royal Ottawa, Champlain/Chaudière, le Country Club et les résidences d'ambassadeurs, ont aussi un caractère environnemental fort. Quant aux autres éléments, principalement les résidences privées, le MTQ leur attribue une valeur environnementale moyenne.

Par la suite, le promoteur fait état des différentes réglementations de la ville affectant les propriétés en bordure du tronçon à l'étude. Il ajoute que ces règlements sont conformes au plan d'urbanisme de la ville et au schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO).

Quant à la valeur foncière des propriétés, le MTQ se limite à constater qu'elle est relativement élevée, sans estimer la perte que pourrait engendrer son projet.

La démarche du ministère concernant les impacts de son projet sur le milieu humain se termine par un énoncé détaillé des mesures d'atténuation qu'il mettrait en place. La commission note que leur nature et leur étendue seraient d'autant plus importantes que les propriétés auxquelles ces mesures s'adressent ont une valeur patrimoniale ou environnementale élevée. Conséquemment, exception faite de la maison de ferme McConnell, les résidences privées ne bénéficieraient que d'un minimum de mesures d'atténuation.

Au cours de l'audience, les participants qui se sont intéressés à l'impact du projet sur le milieu humain, ont exprimé trois types de préoccupations.

Le premier type de préoccupations concernait la valeur patrimoniale et environnementale de la route 148. Comme la commission l'a mentionné plus haut, certains participants ont fait état des tentatives infructueuses de lui faire reconnaître le statut de bien culturel. Bien qu'ils puissent comprendre que la route ne cadre pas avec les critères du MAC, ils trouvent paradoxal que le projet de route à quatre voies puisse rencontrer les restrictions imposées à ce tronçon par le plan d'urbanisme de la ville. En effet, celui-ci stipule :

La ville désigne cette « grande allée des fondateurs », zone de conservation sur une largeur de 100 mètres de part et d'autre du chemin d'Aylmer, du boulevard Deschênes au chemin de la Montagne

(Plan d'urbanisme de la ville d'Aylmer, p.68, cité dans l'étude d'impact, p. 58)

Appelée à répondre à cet argument la ville écrit dans son mémoire qu'elle

... a pris des mesures très sévères pour contrôler le développement de la « grande allée des fondateurs » en inscrivant dans le Règlement de zonage no 700 (7) des dispositions particulières...

(Mémoire de la ville d'Aylmer, p.13)

qui imposent effectivement une bande de conservation de 100 mètres de largeur, de part et d'autre du centre de la route, à l'est de la rue Deschênes, tout en prescrivant une densité d'occupation moyenne de 2,5 logements à

l'hectare¹. Ce règlement précise aussi la marge de recul des bâtiments par rapport au chemin d'Aylmer, leur hauteur limite ainsi que l'obligation d'assurer leur conservation et leur intégration architecturales.

Pour ajouter à sa réponse, la ville déposa une lettre récente transmise par le directeur de la planification de la Communauté urbaine de l'Outaouais. Dans cette lettre, ce dernier affirme que le projet à l'étude est « conforme aux orientations générales du schéma d'aménagement de l'organisme. » (Annexe 1 du mémoire de la ville d'Aylmer)

Pour sa part, la Commission de la capitale nationale (CCN) ajouta un complément d'information en matière d'aménagement en notant que le projet considéré semble satisfaisant au plan environnemental et qu'il répond aux objectifs de circulation. Cependant, elle a émis de sérieuses réserves quant au choix pour des raisons techniques d'empiéter sur le terrain de la ferme McConnell afin de préserver le mur de soutènement du cimetière Bellevue (Mémoire de la CCN, p. 4)

Le second type de préoccupation concernait l'effet dépréciateur du projet sur la valeur des propriétés riveraines. Selon les propriétaires, le débit et la vitesse accrus de la circulation automobile, la disparition des arbres, le rapprochement de la route vers les bâtiments et enfin l'altération significative du caractère pittoresque de la route 148 seraient autant de facteurs majeurs leur permettant d'affirmer que la valeur de leurs propriétés serait très fortement réduite.

La discussion à ce sujet fut brève car la commission n'a pas jugé nécessaire de s'engager dans une étude des dispositions relatives à l'expropriation. Le promoteur a toutefois expliqué aux participants le rôle de la Chambre d'expropriation et à quel moment, dans son échéancier, la question de l'évaluation et de la compensation financières de leur propriété auraient eu lieu. Les participants ont convenu que cette information était satisfaisante pour le moment.

Finalement, le troisième sujet touchait les mesures d'atténuation envisagées par le MTQ pour minimiser ou compenser l'effet du projet sur les propriétés riveraines. Certains les comprenaient mal, d'autres, comme la CCN, les jugeaient insuffisantes.

1 Une habitation pour 43 000 pieds carrés.

À la suite des diverses interventions concernant le milieu humain, la commission croit important de tenir compte qu'environ la moitié des rives du tronçon à l'étude est utilisée à des fins résidentielles, et que la partie résiduelle est soit vacante, soit utilisée par une clientèle de passage. Ainsi, indépendamment du fait que l'étude d'impact aie attribué une valeur patrimoniale et environnementale forte ou faible aux propriétés occupées par des résidences, elle juge que le simple fait que des citoyens y ont élu domicile devrait inciter le promoteur et la ville d'Alymer à porter une attention particulière aux demandes légitimes qu'ont exprimé les résidents.

La commission est d'autant plus à l'aise avec la solution qu'elle présente que, si le projet devait se réaliser avec quatre voies dans une emprise de vingt mètres, nul doute qu'il aurait un effet dépréciateur sur la valeur des propriétés résidentielles riveraines.

La commission croit en effet qu'une vitesse et un débit accrus, l'élimination de nombreux arbres et enfin le rapprochement de la route vers les résidences seraient des facteurs rendant la revente plus difficile. Revente d'autant plus difficile qu'elle ne pourrait se réaliser qu'à des fins exclusivement résidentielle puisque le règlement de zonage interdit d'autres usages dans ce secteur et oblige une densité d'occupation maximum de 2,5 logements à l'hectare, ce qui est très restrictif.

En somme, la commission conclut qu'une proposition d'élargissement dans une emprise de seize mètres n'occasionnerait que très peu d'expropriation, puisque l'emprise existante varie de douze à quinze mètres, tout en rencontrant beaucoup mieux les règles de conservation de la « grande allée des fondateurs ».

La commission souligne aussi que cette alternative comporterait aussi l'avantage de n'altérer ni l'essentiel de la rive de la ferme McConnell, ni le mur de soutènement du cimetière Bellevue, deux éléments-clés du milieu humain de ce tronçon.

4.3 La sécurité des piétons

La commission a déjà traité de la question de la sécurité automobile dans le chapitre 3. Cependant, lors de l'audience publique, celle des piétons a fait l'objet d'une attention particulière. Ceci peut être attribué au fait que le MTQ

ne l'avait pas mentionnée dans son étude d'impact, et qu'il n'envisageait aucune mesure nouvelle à cet effet.

Amené à commenter cette lacune lors de l'audience, le promoteur expliqua qu'il n'existe pas de trottoirs actuellement le long de ce tronçon et que son approche était la suivante :

(...) la politique du ministère, c'est lorsqu'on construit une section disons à quatre (4) voies et s'il existe des trottoirs lorsqu'on reconstruit, à ce moment-là, le ministère reconstruit les trottoirs. Mais lorsqu'il n'en existe pas, à ce moment-là, le ministère ne reconstruit pas de trottoirs. Mais, par contre, si la municipalité concernée désire en construire, à ce moment-là, elle doit exprimer ses besoins et puis en défrayer les coûts.

(M. André Rivet, Transcription de la séance du 16 octobre 1991, p. 215)

Suite à cette déclaration, le représentant de la ville admit que la décision d'étudier la nécessité et éventuellement de construire des trottoirs appartenait bien à la municipalité. Cependant il indiqua qu'aucune évaluation de ce besoin n'était à l'étude.

Actuellement, il n'y a pas de trottoir de prévu dans la section, sauf que quand les pressions d'urbanisation vont se faire assez grandes pour la construction de tels équipements, ils seront construits, le conseil pourra s'engager, à ce moment-là. Évidemment, il est difficile pour moi de répondre au nom du conseil actuel en période électorale.

Par contre, on peut regarder l'expérience passée dans la ville d'Aylmer, lors de la reconstruction des autres tronçons. Par exemple, dans la section qui a été reconstruite de Belmont à Vanier, à un moment donné, les trottoirs ont été requis jusqu'à Eddey et puis maintenant jusqu'à Cochrane. Alors ces trottoirs-là ont été construits dans les quelques années qui ont suivi leur construction et l'élargissement de la route 148. Alors ces équipements-là sont à être examinés, selon leurs besoins et au fur et à mesure des demandes et des pressions d'urbanisation.

(M. Gilles Sabourin, Transcription de la séance du 15 octobre 1991, pp. 87-88)

Pour plusieurs participants, le problème de la sécurité des piétons circulant le long et traversant la route 148 est un problème majeur présentement et il risque de s'accroître si rien n'est pensé lors de l'élargissement. En effet, actuellement, les piétons peuvent emprunter le bas côté de la voie, alors que si le projet est construit, la voie pavée occuperait toute l'emprise actuelle, à moins qu'il y ait des trottoirs dans l'emprise future.

Dans la foulée des propos tenus par les divers intervenants, la commission constate en effet que l'élargissement de la route, la vitesse et le débit accru des automobilistes laissent présager un accroissement des risques pour les piétons. La commission fait sienne également l'opinion de certaines personnes dont les résidences sont situées dans les rues se terminant en cul de sac et tributaires de la route 148 : pour les piétons qui y habitent, le chemin d'Aylmer est la seule voie leur permettant de se rendre dans les quartiers résidentiels voisins.

En conséquence, la commission croit fortement qu'il y a lieu de prévoir des mesures particulières pour accentuer la sécurité des piétons. Cela lui paraît d'autant plus important qu'il a été démontré que près de la moitié des rives des terrains bordant le segment étudié était destiné à des fins résidentielles. Elle juge de plus que la ville devrait s'engager à faire ces travaux puisque, comme sa représentante l'a exposé en audience, l'article 5.1.7 de son plan d'urbanisme stipule que « tout projet ou intervention (en matière de transport et de communication) devra viser à un accroissement de la sécurité des usagers et des citoyens en général. » (Mémoire de la ville d'Aylmer, p. 11)

La commission ajoute que le comité consultatif d'urbanisme de la ville d'Aylmer abonde dans ce sens.

Considérant que les voisins immédiats (le secteur est appelé à se densifier) et que le public en général sont en droit de récupérer un accès sécuritaire dans ce secteur tout en aménageant un axe de circulation amélioré, nous recommandons que les besoins pour les marcheurs et les cyclistes soient inclus dans le présent projet.
(Mémoire du CCU, p. 2)

Parmi les mesures qui pourraient être envisagées, la commission suggère d'aménager des traverses pour piétons aux principaux carrefours ainsi que des corridors protégés ou trottoirs d'un côté seulement de la route 148 afin de relier les principaux carrefours et les arrêts de transport en commun. Une

attention particulière devrait être apportée à la coordination des traverses pour piétons, des carrefours, des arrêts de transport en commun et des corridors protégés de sorte que les piétons puissent circuler dans les sections résidentielles du trajet. Enfin, un éclairage et une signalisation adéquats et adaptés au caractère du site devraient être mis en place.

Enfin, tel qu'il a été établi plus haut, la conservation d'un maximum d'arbres le long de la route et la minimisation des expropriations devraient être gardées à l'esprit des planificateurs de ces mesures. À cet effet, la commission désire souligner que sa proposition d'un élargissement dans une emprise de seize mètres garantirait le respect de ces contraintes.

4.4 L'impact sonore du projet

La Commission a estimé nécessaire de commenter l'impact sonore que pourrait avoir le projet en raison de son importance pour la qualité de vie des riverains.

Lors de l'audience, les résidents ont aussi manifesté certaines appréhensions face au niveau sonore actuel et à son accroissement appréhendé à la suite de la réalisation du projet. Il se sont notamment interrogés sur l'existence de normes applicables au bruit généré par une nouvelle route.

Lorsqu'il établit un profil du niveau sonore dans un espace donné, le ministère des Transports utilise normalement une grille qui lui permet de qualifier le niveau de bruit ambiant. Cette grille est reproduite au tableau ci-après.

TABLEAU 4.2 GRILLE DE CLASSIFICATION DES NIVEAUX DE BRUIT ET DE PERTURBATION

Niveau de bruit	Niveau de perturbation
$Leq(24) \geq 65$ dB	fort
$60 \text{ dB} < Leq(24) < 65$ dB	moyen
$55 \text{ dB} < Leq(24) \leq 60$ dB	faible
$Leq(24) \geq 55$ dB	acceptable

dB : niveau de bruit exprimé en décibel

Leq (24) : niveau de bruit équivalent mesuré sur une période de 24 heures

Le promoteur a procédé à l'évaluation de l'environnement sonore actuel dans le voisinage des résidences affectées par le projet. Ainsi, il a effectué un relevé sonore en deux points dans le segment à l'étude. Les mesures qu'il a ainsi obtenues ont par la suite été extrapolées par simulation sur tout le tronçon. Sur la base de cette extrapolation, le MTQ conclut que :

Les résultats de simulation permettent de conclure que le milieu sonore de la zone d'étude est caractérisé actuellement par un niveau de perturbation « fort » jusqu'à environ 20 mètres de part et d'autre de la route 148 et par un niveau de perturbation moyen sur une distance d'environ 20 à 45 mètres de part et d'autre du centre de la route.

(Étude d'impact, p. 85)

À partir de cette première constatation, le MTQ a évalué quel serait l'impact de son projet routier sur le milieu sonore. À la suite de calculs, il a estimé que l'élargissement n'aurait qu'un impact limité, même si la chaussée allait se rapprocher des résidences. Il précisait toutefois, que ce rapprochement allait engendrer un impact sonore faible sur la maison de ferme McConnell, ainsi que sur celle sise à l'intersection ouest de la rue Atholl Doune. Pour le promoteur, ces impacts seraient faibles, non pas à cause du niveau sonore lui-même qui pourrait atteindre des pointes très élevées, mais parce que le projet n'entraînerait pas de changement important ou détectable par rapport au niveau actuel.

Malgré toutes les informations fournies par le MTQ, plusieurs participants sont demeurés sceptiques, en particulier lorsque le promoteur vint expliquer, qu'à la suite de l'inauguration de l'autoroute McConnell - Laramé - Saint-Laurent, le niveau sonore serait très peu réduit malgré une chute de 30% du débit de circulation routière. Selon un rapport complémentaire sur cette question (Document no. A4), le MTQ estima que, lorsque la nouvelle autoroute sera mise en service, le niveau sonore sur le segment de la route 148 élargie ne baisserait que d'environ 0,8 dB(A). Comme il présupposait que le débit de la circulation routière augmenterait à nouveau au cours des années subséquentes, il fit un calcul additionnel pour établir le niveau sonore projeté dans une vingtaine d'années. Selon ces calculs, il estima que les niveaux sonores dans cet avenir lointain ne seront que de l'ordre de 2,0 db(A) supérieurs en moyenne à ceux d'aujourd'hui. En conséquence, le promoteur conclut de ses études que l'élargissement de la voie et le débit de la circula-

tion sur la route dans vingt ans n'auront également qu'un impact faible sur le climat sonore.

La commission partageait aussi le scepticisme des participants, et c'est pour cette raison qu'elle a demandé à un conseiller indépendant d'évaluer l'impact de l'élargissement de la voie et d'un délestage de 30% du débit de la circulation.

Celui-ci fit ses propres calculs et confirma que ceux du MTQ étaient justes. Selon lui, également, le rapprochement des résidences de la voie et l'augmentation du débit de la circulation n'entraîneront qu'un faible accroissement des niveaux sonores sur la façade des maisons. Le rapport du conseiller de la commission est à l'annexe 4.

Partant de ces conclusions, la commission est d'avis que le projet routier n'augmentera pas le niveau sonore actuel de façon perceptible. Puisque cette anticipation paraît corroborée, elle ajoute aussi qu'elle ne croit pas qu'il soit nécessaire pour le promoteur de construire des écrans ou autres mesures d'atténuation particulières.

4.5 Le transport en commun

Les autobus de la Société de transport de l'Outaouais empruntent la route 148 pour desservir leur clientèle. Actuellement, il y a 11 circuits qui l'utilisent entre le chemin Rivermead et le pont Champlain. Cependant, en raison de l'étroitesse de la voie, ils ne peuvent offrir un service de qualité.

La route 148 est la seule voie de communication est-ouest servant au transport collectif de la ville d'Aylmer. Actuellement, étant donné le goulot d'étranglement que constitue le segment Rivermead - pont Champlain, la circulation des véhicules publics est ralentie.

Les autres alternatives visant à alléger le flot de véhicules particuliers sur le chemin d'Aylmer, par exemple l'aménagement de voie réservée, l'augmentation du nombre d'autobus ou la diversification des circuits requièrent obligatoirement l'élargissement du chemin d'Aylmer.

(Mémoire de la ville d'Aylmer, p. 5)

Présentement, les autobus de ces circuits se rangent dans quelques aires de refuge pour y faire monter ou descendre les usagers. Comme ces aires sont de faibles dimensions, la commission a constaté que les autobus qui s'y arrêtent nuisent à la fluidité de la circulation des automobiles.

Conséquemment, le MTQ a inclus dans son projet d'élargissement de faire de nouvelles voies de refuge. Cet élément du projet du promoteur a été salué par tous, d'autant plus que les participants y ont vu une mesure permettant d'améliorer la sécurité des piétons et des usagers.

Lors de ses travaux, la commission a cependant constaté que la dimension et la localisation exacte des nouvelles aires de refuge pouvaient poser quelques problèmes.

Le premier a été soulevé par la CCN. Son représentant écrit :

Le lot 20 ceinture le cimetière Bellevue. On propose une surlargeur pour arrêt d'autobus qui occuperait la totalité du frontage de la partie du lot 20 situé à l'ouest du cimetière.

Cette situation est inacceptable pour la Commission parce que le futur arrêt d'autobus viendra bloquer l'accès à cette propriété, de telle sorte que cette partie du lot ne serait désormais accessible que par l'arrière. Nous suggérons plutôt d'adopter une des alternatives suivantes: 1. éliminer l'arrêt; 2. faire un arrêt à cet endroit mais sans surlargeur; 3. déplacer l'arrêt vers l'ouest (suggestion : lot 13-f-5)

(Mémoire de la CCN, p. 2)

La commission accueille favorablement la prétention de la CCN. Cependant, elle estime que la localisation de la voie de refuge à cet endroit est probablement la meilleure pour les usagers. Par ailleurs, pour répondre à la demande de préserver l'accès ouest à cette propriété, la commission croit qu'il y a possibilité pour le MTQ de réduire la dimension de l'arrêt. En effet, selon les plans transmis, sa longueur ainsi que le gabarit de ses triangles de transition sont plus grands que ceux qui sont prévus pour les autres arrêts.

Le second problème a été soulevé par un propriétaire. À la lecture des plans présentés lors de l'audience, celui-ci se disait ennuyé par le fait que la surface du triangle de transition ouest, rattaché à la voie de refuge planifiée près de

l'intersection nord de la rue Atholl Doune, semblait empiéter sur son terrain. Comme cette voie de refuge était localisée sur un terrain vacant, il suggérait que l'ensemble des travaux soient légèrement déplacés vers l'est.

Après vérification des plans, la commission croit que cet arrêt ne devrait pas empiéter sur la propriété de ce résident. Cependant, comme les plans déposés par le promoteur ne sont pas finals, elle suggère que le MTQ s'assure que la construction de cette voie de refuge n'affecte pas le terrain en question.

4.6 Les services d'utilités publiques

4.6.1 L'alimentation en eau et la collecte des eaux usées

L'impact de l'élargissement et de l'entretien de la 148 sur l'alimentation en eau potable a été un autre des sujets d'intérêt des participants.

Dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet, le ministère des Transports a effectué un relevé de 25 puits dont 13 ont fait l'objet d'une analyse physico-chimique.

(...) nous avons inventorié tous les puits existants. Nous avons relevé la qualité de l'eau de treize (13) de ces puits-là. Alors parmi les treize (13) puits inventoriés, il y en avait huit (8) qui étaient à l'intérieur de trente (30) mètres de l'emprise. Les résultats de ces inventaires-là sont à l'effet que la qualité de l'eau, dans l'ensemble, est relativement acceptable, quoique certains puits dénotent des concentrations en sodium relativement élevées, un seul nous étant apparu contaminé, le reste des puits étant apparu de qualité moyenne. (M. Jacques Gagnon, Transcription de la séance du 15 octobre 1991, p. 74)

À la suite de cet inventaire, le MTQ avait écrit à chacun des treize propriétaires concernés pour les aviser qu'ils pouvaient obtenir du bureau régional du ministère de l'Environnement, les résultats de l'analyse de l'eau de leur puits. Le propriétaire du puits contaminé avait toutefois été informé de la qualité de l'eau de son puits.

Bien que le promoteur ait fait cette démarche, des participants n'avaient plus souvenir de l'avis qu'ils avaient reçu ou s'inquiétaient de la qualité de l'eau

de leur puits. Pour faciliter la communication et éviter à ces personnes une démarche auprès du bureau local du ministère de l'Environnement, le MTQ, à la demande de la commission, accepta de bon gré de fournir à chaque propriétaire les informations qu'il détenait sur leur puits. Cette action apaisa les préoccupations de certains participants.

Dans un second temps, des intervenants ont attiré l'attention de la commission sur l'entretien d'hiver de la route et ses impacts sur les puits. L'utilisation de fondants et le mode de déneigement allaient-ils affecter la qualité de l'eau ?

À cette question le promoteur avance ceci :

(...) compte tenu que le drainage se fera de type urbain, entre bordures, nous estimons qu'il y a peu de chance que les contaminations via les sels de déglçage soit plus grave qu'elle ne l'est actuellement.

(M. Jacques Gagnon, Transcription de la séance du 15 octobre 1991, p. 74)

La commission partage cet avis. En modifiant le système d'égouttement de la route à l'aide de canalisations souterraines à la place des actuels fossés à ciel ouvert, les risques de contamination devraient être diminués. Par ailleurs, les représentants de la ville ont ajouté que, contrairement à la pratique actuelle, la neige ne sera plus projetée sur les terrains. Le déneigement se fera en constituant des andains le long de la voie ; ensuite la neige sera soufflée dans des camions qui iront la déverser dans des dépotoirs. Aux yeux de la commission, ceci constitue un changement positif.

Dans la foulée des informations qui étaient données au sujet de l'impact du projet sur la qualité de l'eau, certains ont jugé à propos d'élargir la discussion sur la planification des services d'aqueduc et d'égout. Leurs interrogations étaient en particulier motivées par le fait que le projet routier ne comprenait pas l'installation simultanée de ces services.

Dans le tronçon à l'étude, il n'existe pas de services publics d'alimentation en eau, ni de systèmes de collecte des eaux usées.

Présentement les services d'aqueduc sont disponibles à l'ouest de l'intersection du chemin Rivermead. À l'est, ils sont disponibles jusqu'à l'hôtel

Sheraton, adjoint au golf de la Chaudière. Entre le chemin Rivermead et l'hôtel, les résidents s'alimentent en eau à partir de puits individuels.

Lors de l'audience, bien qu'ils n'avaient aucun projet à présenter à cet effet, les représentants de la ville ont exprimé l'opinion suivante :

(...) Alors il y a un projet à l'étude, ce n'est vraiment qu'à l'étape très préliminaire ou avant préliminaire même, de boucler et de rejoindre les deux (2) conduites éventuellement.

Dans l'éventualité d'un projet concret où la route sera reconstruite, c'est évident que le Conseil de ville d'Aylmer devra se pencher sur la possibilité de faire ces deux (2) projets-là de façon concurrente. C'est un projet qui sera déposé au Conseil en temps et lieu, à ce moment. Cependant, on ne peut pas dire aujourd'hui que c'est définitif.

(M. Gilles Sabourin, Transcription de la séance du 16 octobre 1991, pp 119-120)

La commission n'avait évidemment pas le mandat d'étudier la planification de ces services publics. Cependant, elle désire faire écho aux souhaits des riverains à l'effet qu'une concertation s'établisse au plus tôt entre la ville et le MTQ, de sorte que l'on profite des travaux d'élargissement pour installer simultanément les conduites d'aqueduc et d'égout, si cette dernière décision était prise.

4.6.2 Les câbles électriques et de télécommunications

Présentement l'électricité est acheminée par voie aérienne, sur poteaux de bois. Ceux-ci sont situés du côté sud de la route 148, leur localisation varie de 2 à 4 mètres de la chaussée existante. Bell Canada distribue ses services en utilisant les poteaux d'Hydro-Québec.

Comme la commission l'a démontré plus haut, il importe de préserver le caractère champêtre de ce segment routier. Dans cette optique, la commission s'est adressée à Bell Canada et à Hydro-Québec pour connaître leur politique et les coûts associés à l'enfouissement des câbles qu'ils utilisent.

La politique d'Hydro-Québec est d'accepter de procéder à un tel travail si une demande lui est faite, et que le MTQ accepte d'en défrayer les 2,5 millions \$ que cela exigerait. Bell a une politique comparable mais précise qu'une décision d'enfouir les câbles électriques doit être prise concurremment.

Puisque les coûts d'une telle opération seraient disproportionnés par rapport à ceux du projet routier lui-même, la commission croit qu'il n'y a pas lieu d'inciter le MTQ à assumer ces travaux.

La réponse de ces entreprises apparaît à l'annexe 5 du présent rapport.

CHAPITRE 5

La légalité des élargissements antérieurs

Au cours de l'audience, la question de la légalité des élargissements successifs de la route 148 réalisés entre 1983 et 1989, entre le centre-ville d'Aylmer et le chemin Rivermead, a été soulevée par les participants. Ceux-ci argumentent que ces projets sur le chemin d'Aylmer ont été faits sans tenir compte des exigences de la Loi sur la qualité de l'environnement et de son règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement. Certains ont pris une position sans équivoque.

The Municipality of Aylmer claims that the widening of Route 148 in 3 separate projects of less (than) 1 km from Aylmer city limits to the Rivermead Road did not require an environmental impact study because it fell within an alleged exception under LRQ's Q2, Section II (e). If that were true, why was that explanation not given in 1986, when I caused a Legal Letter dated November 12, 1986 to be sent to Hydro-Quebec and copied to the Aylmer City Council challenging the legality of the piecemeal widening then under way? If there truly was an « exception » under that section, why are environmental hearings belatedly being held today? In our judgement, the widening undertaken to date has been in breach of Quebec law.

(Mémoire de Mme Penelope et M. Ross Campbell, p. 2)

La Commission a, par ailleurs, interrogé le promoteur sur les dates de réalisation des constructions antérieures et sur la nature des travaux réalisés. L'historique suivant les résume.

TABLEAU 5.1 HISTORIQUE DES TRAVAUX D'ÉLARGISSEMENT DE LA ROUTE 148 ENTRE AYLNER ET HULL

Date Année	Longueur km	Localisation	Type de travaux
1983	0,5	Park-Connaught (entre Rivermead et Vanier)	Élargissement
1984	0,8	entre Belmont et Wilfrid- Lavigne	Revitalisation du centre- ville d'Aylmer
1985	2,0	entre Belmont et Vanier	Élargissement à 4 voies
1986	0,8	entre Vanier et Rivermead	Élargissement à 4 voies
1989	0,5	entre Park et Wilfrid- Lavigne	Élargissement à 3 voies

Pour compléter cet historique, il faut également signaler qu'en 1987 la route 148 a été élargie à 4 voies de l'intersection du pont Champlain jusqu'à sa jonction avec le chemin de la Montagne.

Cet aspect de la discussion renvoie à l'article 2 par. e du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement. Celui-ci stipule que sont assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement

la construction, la reconstruction ou l'élargissement, sur une longueur de plus de 1 kilomètre, d'une route ou autre infrastructure routière publique prévue pour quatre voies de circulation ou plus ou dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 mètres ou plus, à l'exception de la reconstruction ou de l'élargissement d'une telle

route ou infrastructure routière dans une emprise qui, au 30 décembre 1980, appartient déjà à l'initiateur du projet.

Comme seul l'élargissement de 1985 avait une longueur qui pouvait l'assujettir à la procédure d'évaluation, la commission s'est particulièrement intéressée à savoir si le MTQ ou la ville possédait déjà les emprises requises. À cet effet, elle a fait enquête au bureau d'enregistrement de Maniwaki.

La commission a consulté le registre aux immeubles et demandé l'avis du registrateur. À la suite de cette enquête, elle conclut que cet élargissement, en 1985, a bel et bien été effectué dans l'emprise existante car aucun acte d'acquisition de propriété ou dépôt d'avis d'expropriation n'a été enregistré après 1979. En conséquence, l'élargissement en 1985 respecterait la lettre du règlement.

La commission constate que l'élargissement de la route 148 dans les limites de la ville d'Aylmer a été fait section par section. Cependant, elle ne dispose pas des informations suffisantes pour affirmer que le promoteur de ces travaux, que ce soit la ville ou le ministère, a suivi une stratégie de morcellement pour éviter l'obligation de procéder à une évaluation environnementale du tracé global. Elle retient toutefois, qu'à son avis, le concept d'améliorer la route 148 entre le centre-ville d'Aylmer et le chemin de la Montagne était sur les planches à dessin depuis plusieurs années.

Aux yeux de la commission, cette hypothèse paraît d'autant plus plausible qu'un ingénieur du service des travaux publics de la ville tint les propos suivants lors d'un échange avec la commission.

Le président : Monsieur Sabourin, est-ce que vous connaissez les impératifs sous-jacents à cette construction de 1985 ?

M. Gilles Sabourin : Je travaille pour la ville d'Aylmer depuis 1982. Je dois vous dire qu'à ma connaissance, depuis le début des années 80, il y a des pressions du conseil de compléter cet élargissement par le ministère des Transports. Alors c'est à la demande, finalement, toujours par des pressions du conseil.

Le président : Alors est-ce que c'est cette raison qui a justifié l'agrandissement de 86, l'agrandissement de 87 et l'agrandissement de 89 ?

M. Gilles Sabourin : Toujours.

(Transcription de la séance du 16 octobre 1991, pp. 137-138)

Si l'opinion de la commission s'avérait indéniable, elle croit qu'il aurait été souhaitable que le ou les promoteurs déposent une planification d'ensemble de la reconstruction de la route 148 et procèdent à une évaluation environnementale globale. Cela aurait probablement permis d'éviter de créer ce sentiment de frustration que nous ont affirmé ressentir certains riverains du tronçon à l'étude.

CHAPITRE 6

Conclusion

Le ministère des Transports propose d'élargir la route 148, entre le chemin Rivermead et le pont Champlain, à Aylmer. Entre ces deux intersections, la route 148 comporte deux voies de circulation. Ce projet viserait à améliorer la desserte de la circulation automobile dans ce segment, et conséquemment sur l'ensemble de la route 148 entre le centre-ville d'Aylmer et les limites de la ville de Hull.

Pour parvenir à cet objectif, le promoteur juge qu'il sera nécessaire d'augmenter la capacité de la chaussée, d'améliorer la fluidité de la circulation et de diminuer la gravité des accidents qui y surviennent.

Après avoir étudié les caractéristiques présentes et futures de la circulation à l'intérieur du tronçon, l'utilisation du réseau actuel et projeté, de même que la nature et la localisation des accidents, le Ministère conclut que la seule solution permettant de réaliser efficacement les trois buts visés consiste à porter la route actuelle à quatre voies.

Au cours de l'audience, la commission a constaté que la justification de ce projet était mise en doute par de nombreux participants. Cependant, au terme de ses travaux, la commission conclut qu'il est nécessaire d'élargir la route d'Aylmer à cet endroit. Toutefois, après avoir examiné en détail les avancés du promoteur, elle estime qu'il n'est pas justifié de construire une route à quatre voies dans une emprise de vingt mètres. Elle croit qu'une route à trois voies, dont deux seraient dédiées en permanence à la circulation ouest-est, serait conforme aux besoins à court et long terme.

La vocation des deux voies ouest-est solutionnerait les problèmes évidents de congestion à l'heure de pointe du matin. Toutefois, à l'heure de pointe du soir, comme les débits sont beaucoup moindres et qu'ils seront encore réduits suite à l'inauguration de l'autoroute McConnell – Laramée – Saint-Laurent, la commission croit qu'une seule voie serait suffisante pour accueillir le flot de véhicules circulant en direction ouest.

Même si cet élargissement à trois voies n'allait pas être homogène par rapport aux segments adjacents à l'ouest et à l'est, dont l'homogénéité varie également, la commission estime toutefois qu'une telle option contribuerait grandement à atténuer les problèmes de fluidité et de sécurité automobile observés sur ce tronçon. Pour ce faire, une signalisation routière adéquate et bien visible devrait être mise en place.

Par ailleurs, pour minimiser les impacts du projet, notamment sur le caractère pittoresque de la route et sur certains aspects relatifs à l'occupation du sol, à la valeur des propriétés et à celle d'éléments patrimoniaux, la commission juge que cette route devrait être assise sur une emprise de seize mètres.

La commission a aussi noté que la planification du projet ne tenait pas compte de la sécurité des piétons. Comme une partie importante du segment à l'étude est et sera vouée à une fonction résidentielle, la commission croit que la ville d'Aylmer devrait immédiatement s'associer à la planification du projet pour y faire construire un trottoir dans la zone la plus fortement occupée par des habitations unifamiliales. Un tel trottoir pourrait être construit à l'intérieur d'une largeur d'emprise de seize mètres.

Enfin, la commission a constaté et reconnu que l'élargissement de la route, quelle que soit sa largeur, n'entraînerait pas une augmentation significative du niveau sonore. En conséquence, elle croit qu'il n'y a pas lieu d'ajouter au projet des mesures pour atténuer la propagation du bruit. Elle souligne cependant que tous admettent que les niveaux sonores actuels sont très élevés et qu'ils entraînent malheureusement des effets perturbateurs sérieux.

Au cours de son enquête, la commission a également étudié la planification des services d'utilités publiques et de certaines particularités du service aux usagers du transport en commun.

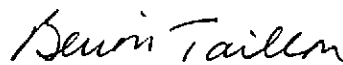
Les renseignements qu'elle a obtenus l'amène à souhaiter que la ville d'Aylmer et le promoteur coordonnent leur planification de manière à profiter des travaux d'élargissement pour installer dans le tronçon à l'étude les services

d'aqueduc et d'égoût, si cette dernière décision était prise. Par contre, vu les coûts élevés d'une telle opération, la commission ne juge pas qu'il soit justifié au plan financier d'enfourer sous la route les câbles électriques et de télécommunication.

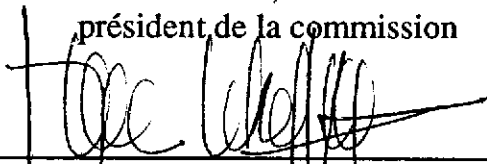
La commission constate que l'élargissement de la route 148 dans les limites de la ville d'Aylmer a été fait section par section. Cependant, elle ne dispose pas des informations suffisantes pour affirmer que le promoteur de ces travaux, que ce soit la ville ou le ministère, a suivi une stratégie de morcellement pour éviter l'obligation de procéder à une évaluation environnementale du tracé global. Elle retient toutefois, qu'à son avis, le concept d'améliorer la route 148 entre le centre-ville d'Aylmer et le chemin de la Montagne était sur les planches à dessin depuis plusieurs années. Plusieurs participants à l'audience ont qualifié d'illégitime cette planification à la pièce.

En ce qui concerne le service aux usagers du transport en commun, la commission a accueilli favorablement la proposition du ministère des Transports de prévoir à son projet des arrêts d'autobus en des endroits permettant de libérer complètement la chaussée, tout en améliorant la sécurité des piétons. Elle souligne cependant que la localisation et la géométrie de ces arrêts devraient être pensées de manière à ne pas empiéter sur les propriétés des citoyens et à garantir à la Commission de la capitale nationale un accès satisfaisant à ses terrains.

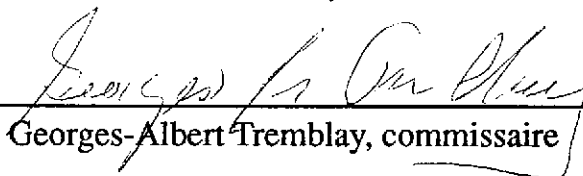
Fait à Québec, le 23 janvier 1992



Benoît Taillon, commissaire
président de la commission



Marc Letellier, commissaire



Georges-Albert Tremblay, commissaire

ANNEXES

Annexe 1

Liste alphabétique des participants à l'audience

LISTE DES PARTICIPANTS À L'AUDIENCE

BOUILLANT, Alain	citoyen d'Aylmer
CAMPBELL, Ross	citoyen d'Aylmer
FOURNIER, Mario	comité consultatif d'urbanisme d'Aylmer
GRAFFIN, Maurice	citoyen d'Aylmer
MASBOU, Rolland	citoyen d'Aylmer
NAGY, Liliane	citoyenne d'Aylmer
PERRAULT, Jean-Paul	citoyen d'Aylmer
REGOUT, Réginald	citoyen d'Aylmer
RICHARD, André	citoyen d'Aylmer
RICHARD, Marianne	citoyenne d'Aylmer
ROSE, Edward	citoyen d'Aylmer

Annexe 2

Liste des documents déposés

LISTE DES DOCUMENTS DÉPOSÉS

Par le promoteur

- A-1 Ministère des Transports du Québec. *Affectation de la circulation avec l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell (autoroute), route 148. Tronçon Rivermead - Pont Champlain*, octobre 1991, 6 pages.
- A-2 Document remplacé par B-4.
- A-3 Lettre de Monsieur Rosaire Roy, directeur régional du MTQ, à Pierre Auger, qui fait état d'une proposition de réponse à la suite d'une demande de la commission quant aux caractéristiques de route à 2, 3 et 4 voies. 25 octobre 1991, 8 pages.
- A-4 Gamache, Line. *Réaménagement de la route 148 entre le pont Champlain et le chemin Rivermead, complément à l'étude sonore de 1989*. Service de l'environnement, MTQ, octobre 1991, 8 pages.
- A-5 Ministère des Transports du Québec. *1- Affectation du trafic sur la route 148 dans l'hypothèse que l'axe Laramée - McConnell sera réalisé comme première phase entre le chemin de la Montagne et la route 148. 2- Tableau comparatif entre les quatre options demandées. 3- Documents annexes*, 11 novembre 1991, 17 pages.

Par les ministères et organismes gouvernementaux

- B-1 Pluram inc. *Ville d'Aylmer, préservation et mise en valeur des sites d'intérêt historique, inventaire et analyse du paysage architectural*, octobre 1985, 74 pages.
- B-2 Pluram inc. *Ville d'Aylmer, préservation et mise en valeur des sites d'intérêt historique, cadrage ethno-historique, archéologie et sitologie*, octobre 1985, 65 pages.
- B-3 Protocole d'entente entre le ministère des Affaires municipales et la municipalité d'Aylmer, Programme revicentre, novembre 1985, 10 pages et annexes.

- B-4 Ville d'Aylmer, service de la sécurité publique. *Analyse statistique, accidents routiers 1986 à 1991 sur le chemin Aylmer entre Belmont et chemin de la Montagne*, 13 octobre 1991, 12 pages.
- B-5 Lettre de la ville d'Aylmer à Pierre Auger concernant les circuits d'autobus, le programme triennal des immobilisations et le déplacement des feux de circulation de la rue Atholl Doune à la rue Allen, novembre 1991, 6 pages.

Par le public

- C-1 Lettre de Monsieur Ross Campbell à Monsieur Benoit Taillon concernant le classement de la route 148 par le ministère des Affaires culturelles, 13 novembre 1991, 21 pages (lettre et annexes).
- C-2 Lettre de Monsieur Maurice Graffin à Monsieur Benoit Taillon concernant le classement de la route 148 par le ministère des Affaires culturelles, 20 novembre 1991, 5 pages (lettre et annexes).

Annexe 3

Liste des mémoires

LISTE DES MÉMOIRES

Mémoires présentés

1. Madame Liliane Nagy et Monsieur Benjamin Nagy. *Mémoire*, 24 octobre 1991, 2 pages.
2. Madame Christine O'Meara et Monsieur Maurice Graffin. *Mémoire*, 5 novembre 1991, 7 pages.
3. Madame Penelope Campbell et Monsieur Ross Campbell. *Mémoire*, 5 novembre 1991, 3 pages.
4. Ville d'Aylmer. *Mémoire* présenté par Madame Liliane Moreau et Monsieur Mario Desforges, 8 novembre 1991, 32 pages.
5. Monsieur Edward Rose. *Mémoire*, 12 novembre 1991, 2 pages.
6. Logemen'occupe. *Mémoire* présenté par Monsieur Clennett, 12 novembre 1991, 9 pages et annexes.
7. Monsieur Jean-Paul Perrault. *Mémoire*, 12 novembre 1991, 3 pages.
8. Comité consultatif d'urbanisme. *Mémoire* présenté par Monsieur Mario Fournier, 12 novembre 1991, 2 pages.
9. Madame Christiane Gourde-Bureau. *Mémoire*, 12 novembre 1991, 2 pages.
10. Monsieur W. Grayson. *Mémoire*, 12 novembre 1991, 2 pages.
11. Comité pour l'intégrité de Hull et du parc de la Gatineau. *Mémoire* déposé, 12 novembre 1991, 3 pages.
12. Commission de la Capitale nationale. *Mémoire* déposé, 5 novembre 1991, 6 pages.

Présentation verbale

13. Madame Marianne Richard, 12 novembre 1991

Annexe 4

Québec, le 16 décembre 1991.

BUREAU DES AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT
Gouvernement du Québec
a/s Monsieur Pierre Auger
5199, rue Sherbrooke Est, suite 3860
Montréal, Qué.
H1T 3X9

OBJET: Impact du bruit suite à l'élargissement de la route 148 à Aylmer.

Cher Monsieur,

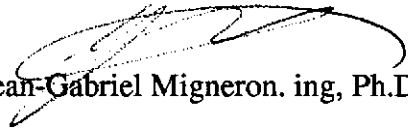
Tel que convenu, lors de notre conversation téléphonique de vendredi (13 décembre 91), je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joint, les résultats de nos calculs relatifs à l'impact éventuel de la circulation sur les quatre maisons identifiées en bordure de la route 148, ainsi que les données qui les accompagnent.

En ce qui concerne le niveau continu équivalent L_{eq} , diurne ou nocturne, les résultats obtenus avec notre propre programme concordent étroitement avec ceux du MTQ sur 24 heures (à condition, évidemment, qu'il n'y ait pas d'accroissement du trafic ou du pourcentage de véhicules lourds). Néanmoins, nos calculs mettent en évidence le rapprochement de la voie de droite (d'environ 4m) et la différence prévisible entre les situations diurne et nocturne. L'élévation du niveau continu équivalent en période diurne sera en moyenne de 1.3 dB(A), devant les cinq fenêtres calculées.

La seconde partie du tableau des résultats concerne le niveau de bruit maximal prévisible devant les fenêtres lors du passage d'un camion, et l'élévation de ce niveau après élargissement de la route (et rapprochement de la voie de droite). L'élévation du niveau maximum de bruit, lors du passage d'un camion, sera en moyenne de 1.8 dB(A), pour les cinq fenêtres calculées.

Ces chiffres ne sont pas dramatiques, mais ils sous-entendent **que le trafic n'augmentera pas** et que le seul impact prévisible est lié au rapprochement des voies de circulation.

Espérant le tout à votre convenance et me tenant à votre disposition pour toute information complémentaire, je vous prie d'agréer, Cher Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.


Jean-Gabriel Migneron. ing, Ph.D.

À votre service depuis 1972:

- Acoustique architecturale
- Expertise en isolation acoustique
- Électro-acoustique
- Contrôle du bruit industriel et communautaire
- Expertise en bruit communautaire
- Impact des corridors de transport
- Aspects législatifs relatifs au bruit
- Intensimétrie
- Simulations informatiques
- Dosimétrie industrielle de bruit et vibration
- Analyse des vibrations
- Maintenance prévisionnelle
- Laboratoire de recherche et développement
- Chambres de mesure

RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 148 ENTRE LE PONT CHAMPLAIN ET LE CHEMIN RIVERMEAD

DESCRIPTION DE LA VOIE ACTUELLE:

Route à deux voies parallèles et à double sens, axes de roulement distants entre eux de 3 m.

DESCRIPTION DE LA VOIE APRÈS ÉLARGISSEMENT:

Route à quatre voies parallèles et à double sens, le plus gros du trafic se situe sur les voies de droites (particulièrement les camions), la seconde voie étant surtout utilisée pour les dépassements (nombreux carrefours), axes de roulement des voies de droite distants entre eux de 8.5 m.

DÉBITS DE CIRCULATION UTILISÉS POUR LA MODÉLISATION DU LEQ HORAIRE:

Situation actuelle (vitesse: 70km/h jour, 80km/h nuit):

Découpage de la circulation utilisé	Période horaire	Débit total de la période	Débit horaire correspondant (total des voies)	Pourcentage de poids lourds
Débit diurne normal	6h30-18h30	15000	1250	6%
Soirée	18h30-0h30	3500	583	6%
Débit nocturne normal	0h30-6h30	1500	250	8%
Total	24h00	200000		

Situation après élargissement (horizon 2006, avec ouverture de la voie rapide Laramée-McConnell):

Découpage de la circulation utilisé	Période horaire	Débit total de la période	Débit horaire correspondant (total des voies)	Pourcentage de poids lourds
Débit diurne normal	6h30-18h30	14400	1200	6%
Soirée	18h30-0h30	4200	700	6%
Débit nocturne normal	0h30-6h30	1800	300	8%
Total	24h00	200400		

LOCALISATION DES QUATRE MAISONS CALCULÉES:

Il s'agit des quatre maisons indiquées par les commissaires:

N° MTQ	Localisation	Famille	Distance actuelle à l'axe de la première voie	Distance future à l'axe de la première voie	Hauteur relative du terrain	Hauteur des fenêtres
N-8	Nord-Est du carrefour Atholl Doune	Pose	26.5 m	22.5 m	+ 1 m	2.5 m
N-9	Nord-Ouest du carrefour Atholl Doune	à vendre?	17.5 m	13.5 m	0	2.5 et 5.5 m
N-10	Nord-Est du Chemin d'Amour	Grayson	32.5 m	28.5 m	0	2.5 m
S-5	Sud-Est Chemin Rivermead	Campbell	34.0 m	31.5 m	0	2.5 m

TABLEAU N°1: NIVEAUX DE BRUIT MOYENS (Leq) DIURNES ET NOCTURNES OBTENUS PAR MODÉLISATION (MODELE "IMPACT")

N° MTQ	Localisation	Hauteur des fenêtres	Niveau Leq diurne actuel	Niveau Leq nocturne actuel	Niveau Leq diurne futur	Niveau Leq nocturne futur	Élévation Leq diurne	Élévation Leq nocturne
N-8	Nord-Est du carrefour Atholl-Doune	2.5 m	65.6 (64.0)	60.4	65.9 (65.1)	61.6	0.3	1.2
N-9	Nord-Ouest du carrefour Atholl-Doune	2.5 et 5.5 m	67.5 (66.0) 69.1	62.3 63.9	68.3 (67.2) 69.7	64.0 65.4	0.8 0.6	1.7 1.5
N-10	Nord-Est du Chemin d'Amour	2.5 m	63.6 (62.5)	58.3	63.8 (63.5)	59.5	0.2	1.2
S-5	Sud-Est Chemin Rivermead	2.5 m	63.3 (62.5)	58.0	63.5 (63.7)	59.2	0.2	1.2

Remarque: Les chiffres entre parenthèses sont ceux calculés par le MTQ pour le Leq de 24 heures.

TABLEAU N°2: NIVEAUX DE BRUIT MAXIMAUX PRODUITS DEVANT LES FENETRES LORS DU PASSAGE D'UN CAMION

N° MTQ	Localisation	Hauteur relative fenêtre	Distance à la 1ère voie actuelle	Atténuation distance actuelle	Effet de sol actuel	Distance à la 1ère voie future	Atténuation distance future	Effet de sol futur	Niveau max. actuel	Niveau max. futur	Élévation prévisible
N-8	Nord-Est Atholl-Doune	2.5	26.6	28.5	2.1	22.6	27.1	1.7	87.5	89.3	1.8
N-9	Nord-Ouest Atholl-Doune	1.5	17.6	24.9	1.9	13.6	22.7	1.3	91.3	94.1	2.8
N-9	Nord-Ouest Atholl-Doune (étage)	4.5	18.1	25.1	.1	14.2	23.1	.0	92.9	95.1	2.2
N-10	Nord-Est Chemin d'Amour	1.5	32.5	30.2	3.3	28.5	29.1	3.0	84.6	86.0	1.4
S-5	Sud-Est Chemin Rivermead	1.5	34.0	30.6	3.4	31.5	30.0	3.2	84.1	84.9	.8

Remarque: La puissance acoustique de référence, pour un camion circulant à 70 km/h, a été prise égale à 0.653 W, correspondant ainsi à un niveau de puissance à la source de 118.2 dB(A) au passage devant la maison.

Annexe 5

Hydro-Québec
200, rue Jean-Proulx
HULL (Québec)
J8Z 1V8

Hull, le 21 novembre 1991.

Monsieur Benoît Taillon
Président de la Commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
5199, rue Sherbrooke est,
Bureau 3860,
MONTRÉAL (Québec)
H1T 3X9

A l'attention de Monsieur Pierre Auger

SUJET: Élargissement de la route 148
(environ 2.2 kilomètres)
Pont Champlain - rue Rivermead à Aylmer

Monsieur Taillon,

En réponse à votre lettre du 12 novembre dernier sur le sujet précité, il nous fait plaisir de vous fournir les informations suivantes:

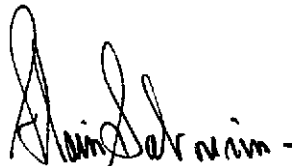
POLITIQUE HYDRO-QUÉBEC: Notre politique pour un enfouissement de réseau électrique pour ce genre de situation est à l'effet que le demandeur doit assumer tous les coûts engagés par Hydro-Québec pour réaliser le projet (100% des coûts civils et électriques).

ESTIMÉ DES COUTS: Notre évaluation préliminaire des coûts se chiffre à environ 2.5 millions pour un tel projet. Il faut comprendre que dans cette section d'enfouissement, il nous faudrait des installations de chaque côté de la route, impliquant au-delà de onze (11) kilomètres de réseau principal et secondaire, plusieurs traverses de la route 148, les appareils de transformation, de protection et de sectionnement, le réaménagement des systèmes de signalisation et d'éclairage, etc...

RÉALISATION DES TRAVAUX: Advenant l'acceptation des conditions finales, le projet pourrait se réaliser selon les modalités habituelles pour les demandes de déplacement provenant du Ministère des Transports, avec avis préalable d'un minimum de six (6) mois pour être en mesure d'exécuter les travaux durant la saison appropriée.

AUTRES CONSIDÉRATIONS: Les autres déplacements réalisés antérieurement dans le même secteur, l'ont été en maintenant le réseau "aérien".

Nous espérons, Monsieur Taillon, que ces informations pourront satisfaire votre demande et nous vous assurons de notre disponibilité pour vous fournir tout renseignement additionnel, s'il y a lieu.



Alain Sabourin
Chef de division
Division Exploitation et Projets
Secteur Hull

AS/sh

c.c.: MM. Ronald Roberge, ing. H.-Q.
Hervé Filiatreault - chef de section Projets - H.-Q.
Pierre Lafleur - Ministère des Transports - Hull

Hull, 1991 12 10

Gouvernement du Québec
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
5199, rue Sherbrooke est, Bureau 3860
Montréal (Québec) H1T 3X9

Bell

A l'attention de M. Pierre Auger

Objet: Elargissement de la Route 148 à Aylmer Québec

Monsieur,

La présente fait suite à la lettre de M. Benoit Taillon en date du 12 novembre courant.

A l'égard de la politique de Bell Canada quant à l'enfouissement des câbles téléphoniques, suite à la demande du Ministère des Transports, nous nous en remettons à leurs exigences. Règle générale, les câbles aériens seront relocalisés sur une nouvelle ligne de poteaux conjointement à la compagnie Hydro-Québec. Dans le cas qui vous intéresse, soit l'élargissement de la Route 148 entre le pont Champlain et le Chemin Rivermead à Aylmer, le Ministère des transports ne prévoyait pas demander à Bell Canada d'enfouir ses câbles. Si une telle demande survient, nous facturerons le Ministère des Transports d'après les barèmes établis. Cette facture pourrait s'élever à plus de 75,000\$ si les plans préliminaires de 1983 du Ministère sont retenus.

Enfin, Bell Canada serait prêt à enfouir son réseau si telle en est la demande. Il faut quand même souligner que si l'Hydro-Québec demeure aérien, il est difficile de comprendre les raisons justifiant une telle demande.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.



François Houde
Ingénieur opérationnel
SDL Outaouais
Bell Canada
105, Hôtel de Ville 1er étage
Hull (Québec) J8X 4H7

LG/lp

c.c.: Benoit Taillon, président de la Commission

(0044B)

1991 12 10



400 Coventry Road
Ottawa, Ontario K1K 2C7

Mr. Pierre Auger
Bureau D'Audience Publique Sur L'Environnement
5199 Sherbrooke Est
Suite 3860
Montreal, Quebec
H1T 3X9

Dear Sir:

Re: Highway #148

The cost to relocate the two district stations on the south side of Highway #148 near Country Club is approximately \$10,000 each.

In order for us to move these facilities we require a set of drawings showing the proposed highway work so we can design our works and come up with a more accurate estimate. A Purchase Order number will be required before we carry out any work. Final billing will be based on actual costs. Approximately eight weeks lead time is required from receipt of P.O. number to the start of our construction.

If you require any further information call me at 613-748-6745.

Yours truly,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Michael Gruttner", written over a horizontal line.

Michael Gruttner
Supervisor
Systems Design

MG:db