

---

---

**RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE PUBLIQUE**

**Projet de construction du  
boulevard La Vérendrye  
entre l'autoroute 50 et le  
pont Alonzo-Wright à Gatineau**

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT**

---

---

Édition et diffusion:  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable, 2<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 2G5

Téléphone : (418) 643-7447

5199, rue Sherbrooke Est, porte 3860  
Montréal (Québec)  
H1T 3X9

Téléphone : (514) 873-7790  
(sans frais) 1 800 463-4732

---

Tous les documents et mémoires déposés durant le mandat d'enquête et d'audience publique ainsi que les textes de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

---

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 1995  
ISBN 2-550-24807-4

## **La notion d'environnement**

---

Au cours des dernières décennies, la notion d'environnement s'est élargie considérablement. Il est maintenant accepté que cette notion ne se restreigne pas au cadre biophysique, mais tienne compte des aspects sociaux, économiques et culturels. La commission adhère à cette conception large de l'environnement qu'elle a appliquée à ce dossier. Cette conception trouve également appui devant les tribunaux supérieurs. L'arrêt de la Cour suprême du Canada, *Friends of the Oldman River Society*, nous a clairement indiqué, en 1992, que le concept de la qualité de l'environnement devait s'interpréter suivant son acceptation générale élargie. Par ailleurs, la cour d'appel du Québec confirmait en 1993, dans la décision *Bellefleur*, l'importance de tenir compte, en matière de décision environnementale, des répercussions d'un projet sur les personnes, sur leur vie culturelle et sociale.

---





Québec, le 14 juillet 1995

Monsieur Jacques Brassard  
Ministre de l'Environnement et de la Faune  
150, boulevard René-Lévesque Est, 17<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 4Y1

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de construction du boulevard La Vérendrye entre l'autoroute 50 et le pont Alonzo-Wright à Gatineau.

Le projet a été examiné par une commission formée de M. P. Réal L'Heureux et de M. Conrad Dubuc, commissaires, sous la présidence de M. Alain Cloutier.

La commission considère que le projet proposé par le ministère des Transports du Québec comporte de nombreuses difficultés. Les données de circulation utilisées par le promoteur pour justifier la construction du boulevard sont désuètes. Selon la commission, elles doivent être actualisées pour dresser un portrait de la situation réelle. De plus, la réalisation du projet, tel que présenté, entraînerait plusieurs impacts environnementaux significatifs, plus particulièrement en ce qui concerne le bruit.

D'un autre côté, la commission considère qu'une route d'envergure plus modeste et mieux adaptée au contexte de ce quartier populeux serait socialement et environnementalement plus acceptable tout en répondant mieux aux besoins de la population.

Veillez recevoir, Monsieur le Ministre, mes salutations les plus distinguées.

La présidente par intérim,

Claudette Journault







Québec, le 12 juillet 1995

Madame Claudette Journault  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable, 2<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 2G5

Madame la Présidente par intérim,

Il m'est agréable de vous présenter le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission chargée de l'examen du projet de construction du boulevard La Vérendrye entre l'autoroute 50 et le pont Alonzo-Wright à Gatineau.

Au terme de ses travaux, la commission souligne les nombreuses difficultés liées à la réalisation de ce projet tel que présenté par le ministère des Transports du Québec. D'une part, la commission considère que les besoins réels en termes de circulation restent à démontrer compte tenu de la désuétude des données présentées par le promoteur en appui à son projet. D'autre part, les répercussions environnementales du projet qu'auraient à subir les résidents du quartier advenant la construction du boulevard seraient majeures, particulièrement en ce qui concerne le climat sonore. À ce chapitre, la commission est d'avis que le promoteur doit respecter son propre critère de niveau sonore maximal aux limites des propriétés longeant le boulevard, ce qui n'est pas le cas dans le projet présenté. En outre, la mesure d'atténuation proposée, soit l'installation d'écrans antibruit, entraînerait d'autres répercussions importantes sur la qualité de vie des citoyens demeurant en bordure du boulevard projeté. Au cours de son analyse, la commission a aussi constaté que les modifications passées au zonage de la Ville de Gatineau ont grandement limité la faisabilité du projet en annulant les possibilités d'un tracé de rechange.

Par ailleurs, la commission reconnaît le bien-fondé d'un des objectifs du projet, celui de créer un lien routier entre le quartier de l'Érablière et le centre-ville de Gatineau. Bien qu'elle estime qu'un tel lien permettrait probablement d'amoindrir le problème causé par l'abondance des véhicules circulant sur les rues collectrices du quartier, la commission est cependant d'avis que ce problème ne peut être entièrement réglé par la réalisation du projet. La solution réside également dans une concertation entre la Ville et ses citoyens.

...2



**Montréal**



Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, la commission considère qu'une route d'envergure plus modeste et mieux adaptée au contexte de ce quartier résidentiel populeux serait environnementalement et socialement plus acceptable. Une route comportant deux voies où la circulation des véhicules lourds serait interdite pourrait davantage rencontrer l'acceptation sociale tout en répondant aux besoins de la population.

Les répercussions de l'implantation d'une route pour le milieu humide de Touraine étant majeures dans tous les cas, la commission estime que le projet d'aménagement d'un marais prévu par le promoteur en guise de mesure d'atténuation doit être maintenu quelle que soit l'envergure de la route autorisée par le gouvernement.

En terminant, je tiens à souligner les efforts soutenus de l'équipe de la commission. Mes remerciements s'adressent à MM. P. Réal L'Heureux et Conrad Dubuc, commissaires, ainsi qu'à M<sup>mes</sup> Sylvie Desjardins et Andrée D. Labrecque, analystes, à M<sup>me</sup> Phyllis Leclerc, agente d'information, à M<sup>me</sup> Anne-Lyne Boutin, secrétaire de commission et à M<sup>me</sup> Nathalie Rhéaume, agente de secrétariat.

Veillez agréer, Madame la Présidente par intérim, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le président de la commission,



Alain Cloutier



---

## Table des matières

<b>Introduction</b> .....	1
<b>Chapitre 1 Le projet du ministère des Transports du Québec</b> .....	3
Le contexte et la justification du projet .....	3
Le point de vue régional .....	6
Les aspects municipaux .....	6
L'état actuel du boulevard La Vérendrye .....	7
Le projet retenu .....	8
Les objectifs .....	8
Les caractéristiques techniques .....	9
La vocation du boulevard .....	10
Les options et le choix du tracé .....	13
Les coûts et le calendrier de réalisation .....	15
Les impacts et les mesures d'atténuation .....	16
Le climat sonore .....	16
Le milieu visuel .....	18
Le milieu physique .....	18
Le milieu biologique .....	19
Le marais de Touraine .....	19
La végétation et la faune .....	20
Le milieu humain .....	21
Le potentiel archéologique .....	22

<b>Chapitre 2 Les préoccupations des participants</b> .....	23
Les interrogations soulevées en première partie .....	23
Les opinions exprimées en deuxième partie .....	24
Le contexte régional .....	25
La planification régionale du réseau routier .....	25
Les objectifs énoncés dans l'étude d'impact .....	27
L'examen de solutions de rechange .....	28
Les besoins en matière de circulation .....	29
La planification du projet par la Ville de Gatineau .....	30
Le boulevard La Vérendrye comme axe majeur est-ouest .....	30
La problématique de la circulation sur les rues collectrices .....	31
La planification du développement résidentiel par la Ville de Gatineau .....	32
Les impacts de la situation actuelle .....	33
La sécurité .....	33
Le bruit, les vibrations et la qualité de l'air .....	35
La valeur des propriétés .....	35
Des impacts moindres pour les riverains du futur boulevard .....	36
Les impacts appréhendés le long du futur boulevard .....	37
Le bruit et les vibrations .....	37
Les écrans antibruit .....	38
La valeur des propriétés .....	39
La sécurité .....	40
L'érablière et le déboisement .....	41
Les autres impacts .....	41
Le marais de Touraine .....	43
Qualité et importance .....	43
L'avenir du marais .....	44
Une question de qualité de vie .....	45
Une vie de quartier .....	46
Les lacunes de l'étude d'impact sur le plan social .....	47
Un choix entre la nature et les humains .....	47
Des solutions différentes pour les rues collectrices .....	48
Un projet plus acceptable pour tous .....	50

<b>Chapitre 3 Le contexte et la raison d'être du projet</b> .....	53
Le contexte et la planification régionale .....	53
Les responsabilités des divers acteurs .....	53
La planification du projet par les instances régionales .....	54
Le <i>Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun</i> .....	55
L'entente CCN-Québec .....	60
Le pont Alonzo-Wright .....	60
Le contexte et la planification municipale .....	62
Les objectifs municipaux .....	62
La planification du projet par les instances municipales .....	64
Les projections de développement résidentiel .....	64
Le rôle et la description du boulevard .....	66
Les déplacements du tracé du boulevard .....	68
Le remembrement cadastral du secteur Versant Côte-d'Azur .....	72
L'acquisition de l'emprise .....	74
La problématique des rues collectrices .....	76
La raison d'être du projet selon le promoteur .....	79
Les objectifs visés .....	79
L'analyse de la circulation .....	80
La situation en 1988 .....	82
L'affectation du trafic et les prévisions .....	82
Les données de la Ville de Gatineau .....	85
Les autres solutions proposées .....	86
Le prolongement de l'autoroute 50 vers l'ouest .....	87
L'utilisation de l'avenue Gatineau .....	88
<b>Chapitre 4 Les impacts sur le milieu humain</b> .....	91
Le bruit .....	91
Les généralités et les normes concernant le bruit .....	91
La méthodologie utilisée par le promoteur .....	96
Le climat sonore actuel et futur .....	98
Les écrans antibruit .....	104
Les vibrations et les glissements de terrains .....	106

La sécurité .....	107
Les dangers d'accidents aux abords de la polyvalente de l'Érablière et de la piste cyclable .....	108
Les dangers associés au transport par camions lourds .....	109
Les dangers d'accidents sur les rues collectrices .....	110
La qualité de vie .....	112
La valeur des propriétés .....	115
Les coûts du projet et la taxation municipale .....	116
Les impacts des travaux de la construction .....	118
<b>Chapitre 5 Les impacts sur le milieu naturel .....</b>	<b>121</b>
La qualité de l'air .....	121
Le déboisement de l'emprise .....	123
L'Érablière .....	124
Le milieu humide de Touraine .....	126
Définition et description .....	126
Un aperçu historique .....	128
La protection du milieu humide par les autorités .....	130
La protection du milieu humide à l'extérieur du parc municipal .....	132
<i>La Loi sur la qualité de l'environnement</i> .....	132
<i>La Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune</i> .....	134
<i>La Loi sur les espèces menacées ou vulnérables</i> .....	134
<i>La Politique fédérale sur la conservation des terres humides</i> .....	135
La viabilité du milieu humide et les options du tracé .....	136
Le milieu humide reconstitué .....	137
<b>Conclusion .....</b>	<b>141</b>
Un projet présentant de sérieuses difficultés .....	141
Pour un projet environnementalement et socialement plus acceptable .....	145
<b>Bibliographie .....</b>	<b>147</b>
<b>Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat d'audience publique .....</b>	<b>149</b>
<b>Annexe 2 La documentation .....</b>	<b>163</b>

---

## Liste des figures et des tableaux

<b>Figure 1</b>	Les grands axes routiers de la ville de Gatineau .....	4
<b>Figure 2</b>	Les secteurs du quartier de l'Érablière touchés par le projet .....	5
<b>Figure 3</b>	Les deux options .....	11
<b>Figure 4</b>	Prévisions des réseaux routier et de transport en commun pour 2011 .....	57
<b>Figure 5</b>	Les déplacements des tracés du boulevard .....	69
<b>Figure 6</b>	Les débits de circulation .....	83
<b>Figure 7</b>	La perception humaine du bruit .....	93
<b>Figure 8</b>	Le milieu humide touché par le projet .....	127
<b>Tableau 1</b>	Travaux déjà réalisés ailleurs sur le boulevard La Vérendrye .....	8
<b>Tableau 2</b>	Niveaux sonores actuels .....	17
<b>Tableau 3</b>	Distribution des questions selon les thèmes .....	23
<b>Tableau 4</b>	Nouveaux logements dans les quartiers de Gatineau .....	65
<b>Tableau 5</b>	Synthèse des données de circulation (DJMA) .....	81
<b>Tableau 6</b>	Qualification du climat sonore selon le MTQ .....	94
<b>Tableau 7</b>	Impact du bruit de la circulation routière sur l'homme et l'environnement .....	95
<b>Tableau 8</b>	Importance des variations du niveau d'exposition au bruit .....	100
<b>Tableau 9</b>	Niveau sonore sans camionnage .....	103
<b>Tableau 10</b>	Gain ou perte de superficie de milieu humide selon les options A et B .....	138



---

# Introduction

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a reçu le mandat du ministre de l'Environnement et de la Faune de tenir une audience publique sur le projet du ministère des Transports du Québec de construire un tronçon du boulevard La Vérendrye entre l'autoroute 50 et le pont Alonzo-Wright à Gatineau. Le mandat de la commission, donné en vertu de l'article 31.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, s'est déroulé du 15 mars au 15 juillet 1995. Il avait été précédé d'une période d'information et de consultation publiques de 45 jours entre le 14 décembre 1994 et le 28 janvier 1995, au cours de laquelle plus d'une centaine de citoyens ont adressé des demandes d'audience publique au Ministre.

La commission était composée de M. Alain Cloutier, président, et de MM. Conrad Dubuc et P. Réal L'Heureux, commissaires. Dans son rapport, la commission présente son analyse et ses constatations qui visent à éclairer le ministre de l'Environnement et de la Faune. Ce dernier aura à formuler une recommandation au Conseil des ministres du gouvernement du Québec en vue d'autoriser le projet tel qu'il est présenté, de l'autoriser avec des modifications ou encore de le refuser.

La première partie de l'audience publique consacrée à l'information s'est déroulée du 20 au 28 mars 1995 à Gatineau. La deuxième partie, réservée à l'expression des opinions du public, a eu lieu du 25 au 27 avril, toujours à Gatineau.

Le premier chapitre résume le projet du promoteur à partir de l'étude d'impact sur l'environnement et des informations obtenues au cours de la première partie de l'audience publique. Les préoccupations des citoyens, des groupes et des municipalités –la commission a reçu 57 mémoires au total– sont décrites dans le deuxième chapitre.

Dans le troisième chapitre, la commission analyse le contexte et la raison d'être du projet en ce qui a trait à la planification des autorités régionale et locale en matière de transport et de réseaux routiers, aux objectifs visés par le promoteur, à la circulation et aux solutions de rechange proposées. Les impacts sur le milieu humain sont abordés au chapitre suivant qui traite,

entre autres, du bruit et des écrans antibruit, des vibrations, de la sécurité, de la qualité de vie, de la valeur des propriétés, des aspects financiers du projet et des répercussions des travaux de construction. Le cinquième chapitre analyse les impacts du projet sur le milieu naturel, principalement le milieu humide de Touraine, la qualité de l'air, le déboisement de l'emprise et l'érablière.

Dans sa conclusion, la commission résume l'avis qu'elle transmet au Ministre relativement au projet examiné en audience publique. Elle présente aussi un projet modifié répondant mieux, selon elle, aux préoccupations exprimées par le public tout en étant plus acceptable sur le plan environnemental et social.



---

# Chapitre 1 **Le projet du ministère des Transports du Québec**

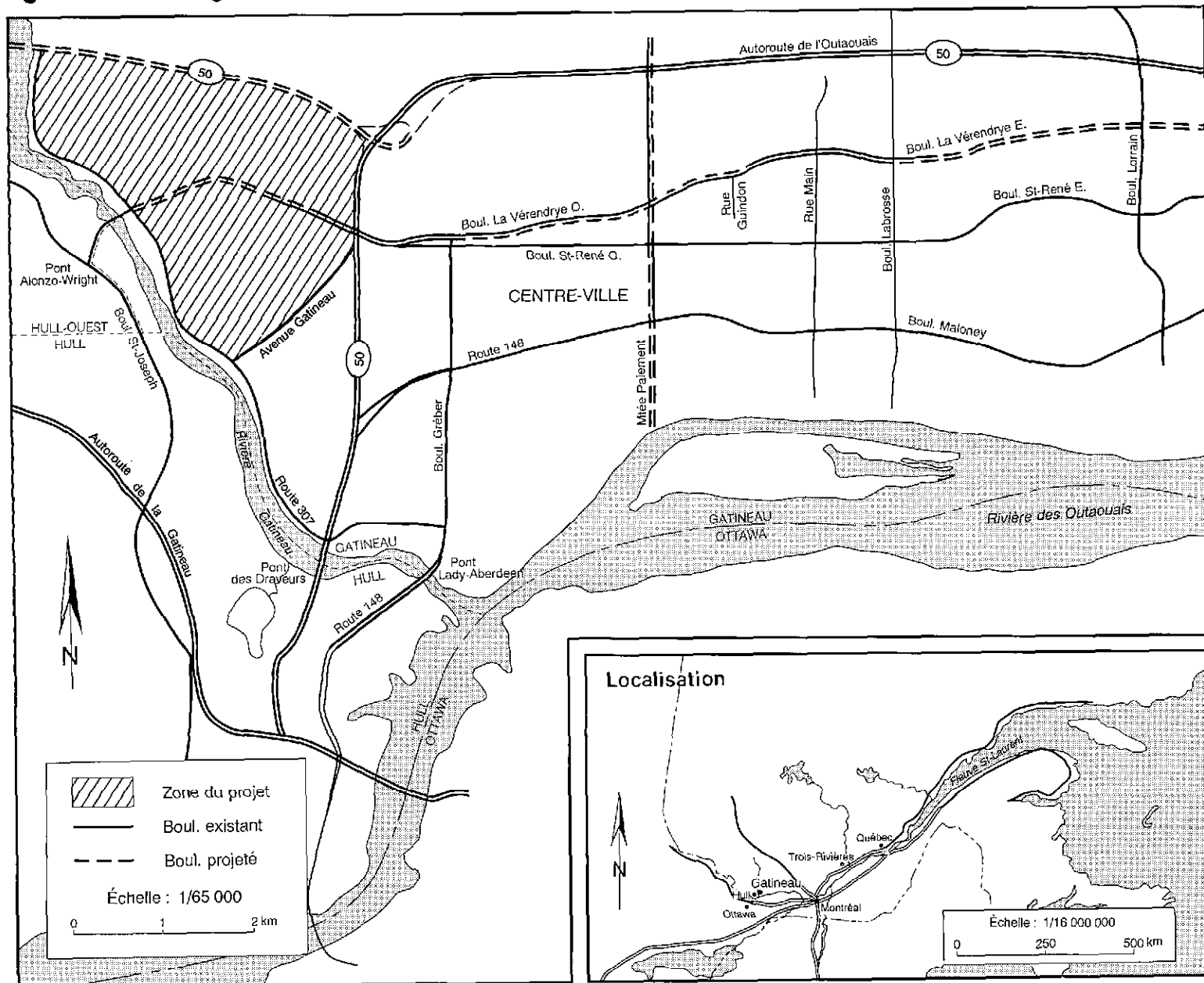
Le ministère des Transports du Québec (MTQ) propose de prolonger le boulevard La Vérendrye sur une distance de 2,4 kilomètres. Celui-ci s'étend actuellement d'est en ouest dans la municipalité de Gatineau, sur environ 8,8 kilomètres. Le projet, tel qu'il est présenté par le promoteur, consiste à construire un nouveau tronçon du boulevard entre l'autoroute 50 et le pont Alonzo-Wright (figure 1).

Le territoire examiné par le MTQ dans son étude d'impact comprend une partie du secteur Côte-d'Azur situé au sud du futur boulevard, ainsi qu'une partie des secteurs Limbour et Mont-Luc localisés au nord de l'emprise projetée. Dans Gatineau, ces secteurs appartiennent au quartier de l'Érablière (figure 2).

## **Le contexte et la justification du projet**

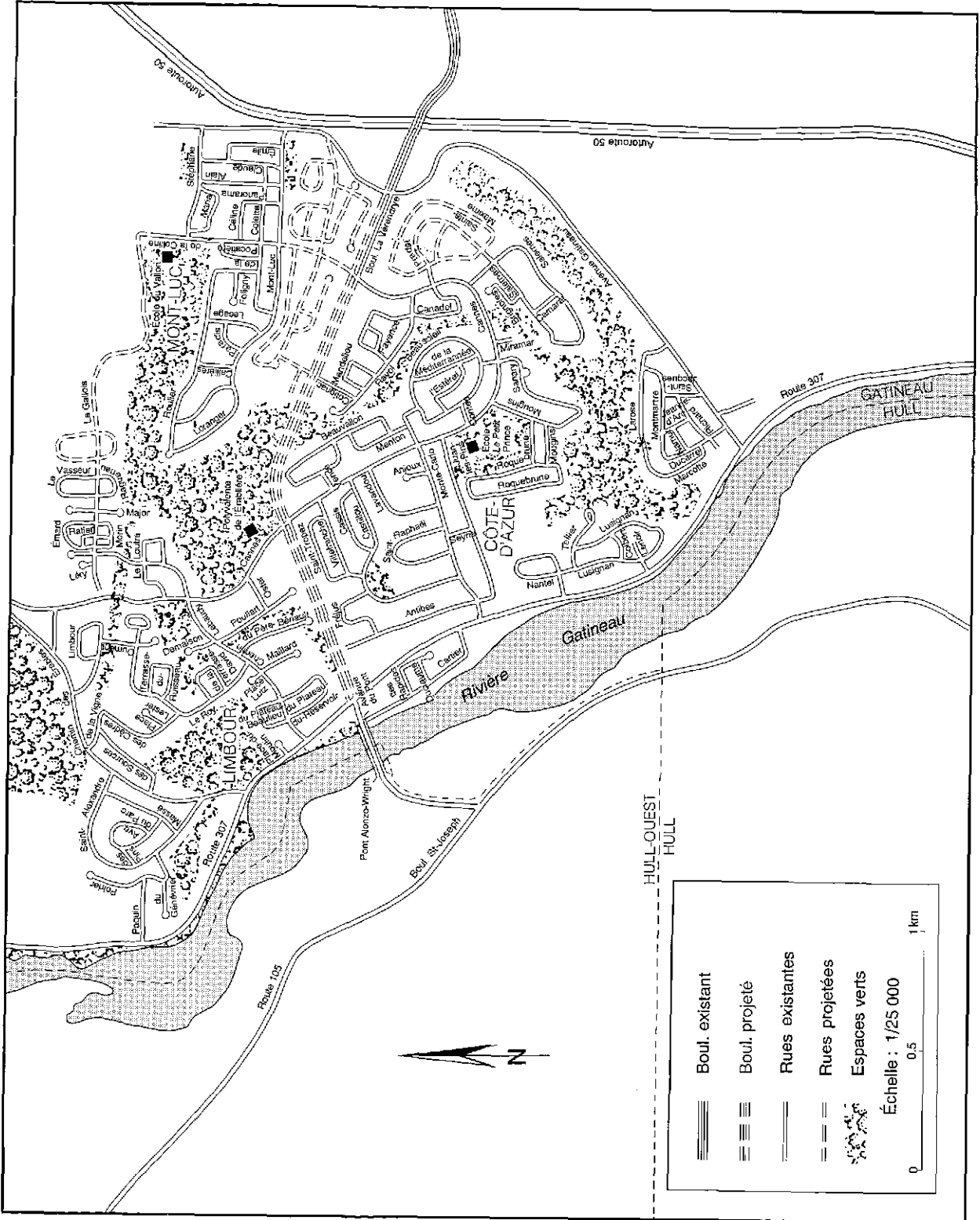
Dans l'étude d'impact, le promoteur présente le contexte de réalisation du projet ainsi que son analyse de la justification du prolongement proposé. Ces informations sont résumées dans la présente section et complétées par des informations obtenues au cours de l'audience publique, notamment en ce qui concerne l'histoire de la construction du boulevard La Vérendrye.

**Figure 1 Les grands axes routiers de la ville de Gatineau**



Source: adaptée de Ville de Gatineau, 1991.

**Figure 2** Les secteurs du quartier de l'Érablière touchés par le projet



Source: adaptée de Ville de Gatineau 1991 et du document déposé DA21.

## Le point de vue régional

En 1972, le gouvernement du Québec et la Commission de la Capitale nationale (CCN) signaient l'*Entente sur l'amélioration du réseau routier dans le secteur québécois de la région de la Capitale nationale* (document déposé DA5). En décembre 1978, une entente complémentaire était conclue et comprenait le tronçon soumis à l'examen public. Par cette entente, la CCN et le gouvernement québécois s'engageaient à partager également le coût des travaux.

Pour justifier la réalisation du projet, le MTQ s'appuie également sur la volonté de la Communauté régionale de l'Outaouais (CRO) devenue, en 1991, la Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO). En juin 1987, cet organisme recommandait, dans son schéma d'aménagement, la réalisation du tronçon à l'intérieur d'un échéancier de cinq ans, soit de 1986 à 1991. Le schéma propose, entre autres, l'amélioration et le développement du réseau de transport en vue de faciliter la circulation intermunicipale. Les infrastructures proposées dans le schéma d'aménagement régional pour la municipalité de Gatineau, actuellement la plus importante de la CUO, visent en priorité le parachèvement du réseau est-ouest, dont le boulevard La Vérendrye (étude d'impact, document déposé PR3, p. 3).

## Les aspects municipaux

Selon le MTQ, le boulevard La Vérendrye représente une artère majeure de développement du secteur nord de la municipalité de Gatineau :

*L'analyse du territoire révèle que la réalisation du boulevard La Vérendrye constitue un élément vital à la ramification et à la planification du réseau routier local à Gatineau. Il constitue aussi un catalyseur à l'expansion de la municipalité. En plus d'assurer la continuité de l'axe existant, il offrirait à la municipalité de Gatineau une meilleure desserte et une accessibilité aux résidants, il faciliterait la communication entre cette dernière et le centre-ville régional identifié par l'île de Hull.*

(Étude d'impact, document déposé PR3, p. 10)

Le promoteur fait valoir que l'orientation est-ouest du boulevard permettrait une liaison quasi directe entre le centre de district de Hull et le centre-ville de Gatineau et que son prolongement décongestionnerait les boulevards Saint-René et Maloney (étude d'impact, document déposé PR3, p. 3). Selon lui, Gatineau manque de liens routiers est-ouest. Au cours de l'audience publique, les représentants du MTQ ont précisé que la seule artère vraiment majeure qui réponde aux critères d'une artère urbaine importante est le boulevard Maloney, la route numérotée 148. Le deuxième axe important, le boulevard Saint-René, serait déficient à plusieurs titres (M. Hassan Sobh, séance du 20 mars 1995, p. 157).

Toujours selon le MTQ, le boulevard La Vérendrye, une fois complété, soulagerait les rues résidentielles du secteur Côte-d'Azur qui doivent actuellement supporter une partie importante du trafic de transit circulant entre les parties est et ouest de Gatineau. Le promoteur évalue que cette diminution serait appréciable, soit d'environ 3 500 véhicules par jour sur la rue Cannes, ce qui autoriserait «un meilleur service en réduisant la congestion et le temps de parcours pour la plupart des itinéraires du réseau local et interrégional, et une meilleure qualité de vie aux quartiers résidentiels» (étude d'impact, document déposé PR3, p. 11).

Par ailleurs, le MTQ souligne que les besoins de transit de courte distance et de desserte locale visés par le projet à l'étude sont différents de ceux que pourrait satisfaire le prolongement de l'autoroute 50, soit le transit de longue distance (étude d'impact, document déposé PR3, p. 12). Enfin, pour justifier son projet au point de vue de la circulation, le promoteur présente dans l'étude d'impact des données sous forme de débits journaliers moyens annuels (DJMA) actualisés en 1988. Ces données sont examinées en détail au chapitre 3.

## **L'état actuel du boulevard La Vérendrye**

L'audience publique a permis d'obtenir des précisions sur l'état actuel du boulevard La Vérendrye. Plusieurs tronçons ont déjà été construits sous la responsabilité du MTQ ou de la Ville de Gatineau entre 1973 et 1992. Le tableau 1 résume les informations obtenues.

**Tableau 1 Travaux déjà réalisés ailleurs sur le boulevard La Vérendrye**

Année de construction	Tronçon	Nombre de voies	Longueur (km)	Promoteur
1973	Païement–Guindon	2	0,95	Gatineau
1973	Main–Labrosse	4	0,85	Gatineau
1984	Cannes–Gatineau	2	0,48	Gatineau
1985	Gatineau–Gréber	4	1,25	MTQ
1985	Gréber–Païement	2	2,20	MTQ
1990	Guindon–Main	4	1,00	MTQ
1992	Labrosse–Davidson	2	0,55	MTQ

Source : adapté des documents déposés DA19 et DB58.

## Le projet retenu

### Les objectifs

Pour le MTQ, le prolongement du boulevard La Vérendrye est donc considéré comme un projet prioritaire à court terme, qui vise les objectifs suivants :

- offrir une alternative à la circulation intrarégionale et intramunicipale;
- décongestionner les artères existantes;
- offrir une meilleure intégration au réseau existant et aux artères projetées par les municipalités;
- assurer la continuité des itinéraires à travers le territoire;
- améliorer la fluidité de la circulation et réaliser un gain en distance/temps;
- améliorer la liaison entre le centre de district (Hull, Gatineau, Aylmer) et le centre régional (Hull);
- offrir une desserte du territoire à partir du centre-ville régional vers les développements en croissance situés à la marge des noyaux urbanisés.

(Étude d'impact, document déposé PR3, p. 2)

## Les caractéristiques techniques

Compte tenu de ses prévisions de débits de circulation et pour assurer une intégration aux tronçons déjà construits, le MTQ propose que le nouveau tronçon du boulevard La Vérendrye soit conçu comme un boulevard urbain à quatre voies, dans une emprise dont la largeur totalise 39,5 mètres.

Une bande centrale de 5 mètres de largeur, gazonnée et plantée d'arbustes, permettrait de diviser le boulevard en deux chaussées de deux voies chacune, tout en offrant l'espace nécessaire pour aménager des voies de virage à gauche aux intersections. Au cours des séances publiques, le représentant du promoteur a toutefois précisé qu'il serait possible, sous réserve de considérations techniques liées à la construction ou aux contraintes du terrain, de remplacer la bande médiane par une glissière de sécurité du type «New Jersey», en béton préfabriqué, sur l'ensemble du tronçon (M. Jacques Gagnon, séance du 28 mars 1995, en soirée, p. 74 à 77).

Dans son étude d'impact, le MTQ prévoit aménager cinq intersections à l'intérieur du tronçon, à la croisée du boulevard et de la route 307, de la rue Cannes près de la polyvalente de l'Érablière, de la rue Cotignac, de la rue Cannes dans sa partie est et de l'avenue Gatineau (figure 3, p. 11).

L'intersection de la rue Cannes et du boulevard La Vérendrye près de la polyvalente de l'Érablière a fait l'objet d'une analyse particulière de la part du promoteur et cinq variantes d'aménagement de cette intersection ont été évaluées. Les résultats de cette évaluation l'amènent à considérer qu'un carrefour étagé, c'est-à-dire une intersection comportant un viaduc, est plus sécuritaire qu'une intersection au niveau du sol. De plus, un tel carrefour étagé, où le boulevard se situe en dépression par rapport au niveau actuel de la rue Cannes, permet de diminuer la dénivellation entre la route 307 et l'intersection de la rue Cannes. Cette partie du tronçon présente actuellement une pente forte qui pose des contraintes de sécurité en diminuant la visibilité pour les usagers (M. André Beauregard, MTQ, séance du 20 mars 1995, p. 53-54).

La variante retenue, appelée variante 4 dans l'étude d'impact, prend la forme d'un échangeur complet, c'est-à-dire à partir duquel il est possible d'entrer ou de sortir du boulevard dans toutes les directions (figure 3, p. 11). Cet échangeur comprend une intersection en «T» près de la polyvalente et une intersection en croix au sud du boulevard, sur la rue Cannes. Selon le promoteur, cette variante s'avère le choix le plus sécuritaire pour les piétons, les autobus ainsi que pour la circulation routière (M. Denis Domingue, séance du 27 mars 1995, p. 93 à 100).

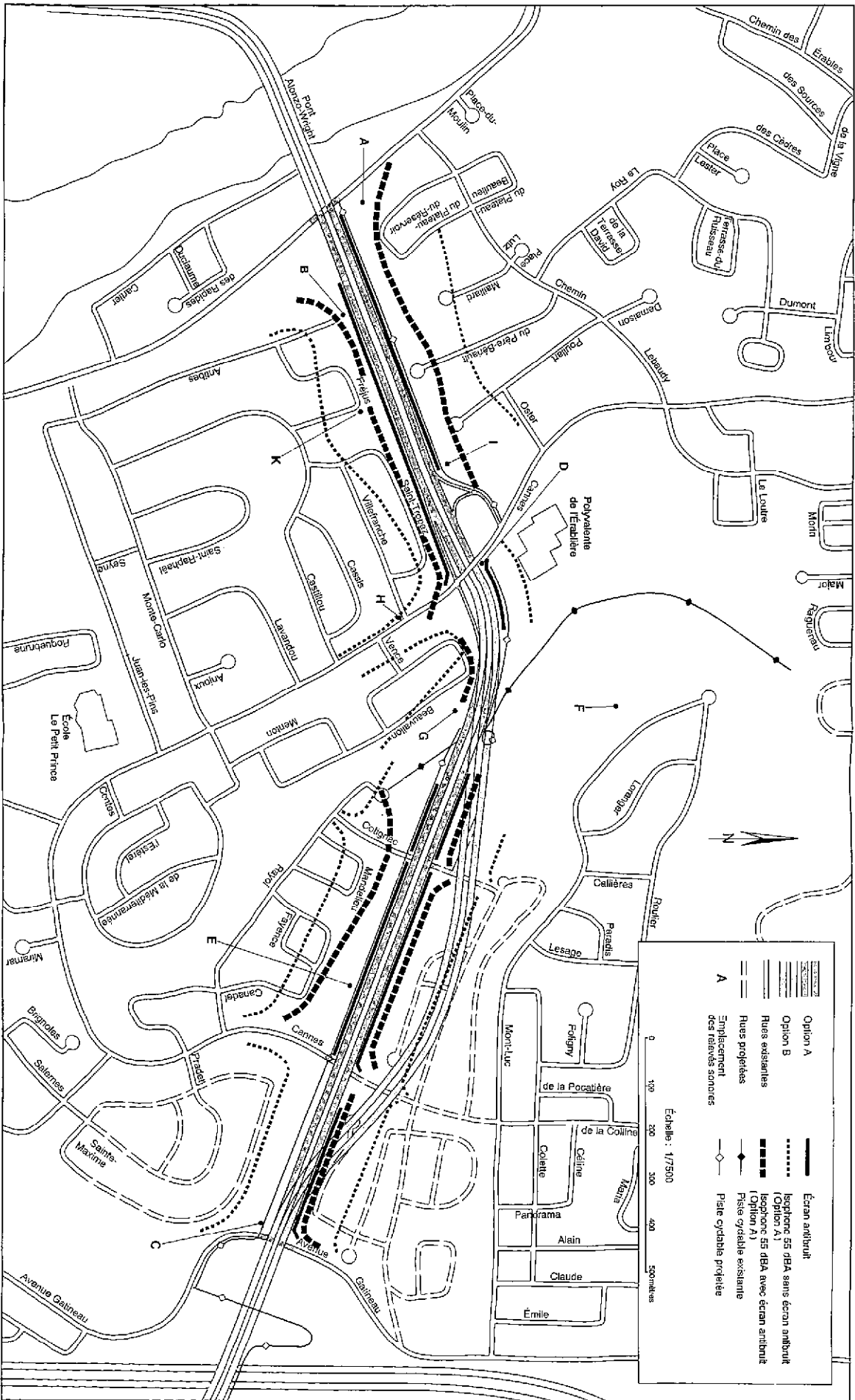
Une piste cyclable de 2,5 mètres de largeur est également prévue tout le long du parcours. Le MTQ propose qu'elle borde le sud de l'emprise, de l'avenue Gatineau jusqu'aux environs de la courbe près de la polyvalente de l'Érablière. Un tunnel permettrait aux cyclistes de passer sous le boulevard pour se rendre à la polyvalente. À partir de cet endroit, la piste cyclable longerait le côté nord de l'emprise (figure 3, p. 11). Le coût de construction de cette piste cyclable serait compris dans les coûts totaux du projet et, de ce fait, serait assumé en parts égales par la CCN et le MTQ (M. Denis Domingue, MTQ, séance du 28 mars 1995, en soirée, p. 185). En réponse à une question de la commission après les séances publiques, le MTQ a précisé qu'il ne prévoit pas effectuer de raccordement entre cette nouvelle piste cyclable et celle qui existe actuellement au sud du boulevard projeté, à partir de la rue Rayol. Selon le promoteur, cette dernière portion de la piste existante serait possiblement détruite (document déposé DA32).

## **La vocation du boulevard**

Le promoteur a précisé en audience publique que des servitudes de non-accès ont été ou seront imposées aux propriétaires riverains du futur boulevard dans le but de protéger l'intégrité de l'emprise et de confirmer le caractère d'artère de transit conféré au boulevard La Vérendrye, condition essentielle à la participation financière du MTQ et de la CCN. Ces servitudes sont inscrites dans des documents notariés. Elles interdisent l'aménagement d'accès directs au boulevard à partir des propriétés riveraines. La Ville de Gatineau, qui sera responsable de l'entretien du boulevard dès qu'il sera construit, devra faire respecter ces servitudes (M. André Beauregard, MTQ, séance du 20 mars 1995, p. 97-98).



Figure 3 Les deux options



Source: adaptée des documents déposés DA21 et DA32.



Par ailleurs, le boulevard a été conçu pour une vitesse affichée de 70 kilomètres à l'heure et la circulation des véhicules lourds y serait autorisée. Dans son étude d'impact, le promoteur prévoyait que le trafic lourd représenterait environ 5% des véhicules circulant sur ce tronçon, soit 2,5% de véhicules intermédiaires, c'est-à-dire les autobus et les camions légers, et 2,5% de camions lourds. Toutefois, au cours de l'audience publique, une représentante du MTQ a reconnu que, dans les faits, il faudrait s'attendre à ce que le trafic lourd représente plutôt 8% des véhicules (M<sup>me</sup> Line Gamache, séance du 20 mars 1995, p. 115-116).

## Les options et le choix du tracé

L'existence d'un milieu humide dans le corridor à l'étude, le profil accidenté du terrain à traverser ainsi que la proximité des zones résidentielles constituent, selon le promoteur, des limites au choix de l'emplacement du tronçon de boulevard proposé. Deux options ont été examinées (figure 3, p. 11). La première, l'option A, prévoit que le boulevard serait construit sur l'emplacement du marais de Touraine, c'est-à-dire sur le cours du ruisseau Laurin. Les forts impacts environnementaux appréhendés ont conduit le promoteur à examiner un second tracé présenté comme l'option B. Ce tracé est identique à celui de l'option A, sauf dans le secteur du marais de Touraine où il est dévié vers le nord pour éviter l'empiètement dans le cours du ruisseau Laurin.

Au début de l'audience publique, le promoteur a précisé que le tracé prévu dans l'étude d'impact a été légèrement déplacé vers le sud de façon à protéger les terrains situés au bout des rues Père-Bériault et Poullart et à éviter le recours à des expropriations. Sans cette modification, trois ou quatre terrains auraient été touchés (M. Jacques Gagnon, séance du 20 mars 1995, p. 62-63).

Le MTQ mentionne que 80% de l'emprise du boulevard selon l'option A appartenait à la Ville de Gatineau en 1991 (étude d'impact, document déposé PR3, p. 50). Ces données ont été précisées par la Ville de Gatineau au cours de l'audience publique et sont reprises en détail plus loin, au chapitre 3. Le zonage prévu le long du tronçon proposé est majoritairement «résidentiel de basse densité», à l'exception de trois secteurs où certaines fonctions commerciales seraient permises, soit sur la rue Cannes face à la polyvalente, à l'intersection de la rue Cannes et du boulevard à l'extrémité est du tronçon, de même qu'à l'intersection du boulevard et de la voie de desserte de l'autoroute 50 (étude d'impact, document déposé PR3, p. 50).

Les abords du boulevard sont presque entièrement construits, sauf du côté nord de l'emprise, entre la polyvalente de l'Érablière et l'intersection de la rue Cannes à l'extrémité est du tronçon projeté, ainsi que du côté sud entre cette dernière intersection et l'avenue Gatineau. Dans l'étude d'impact, il est mentionné que la Ville de Gatineau a procédé en 1991 à un remembrement cadastral des terrains non construits situés au nord de l'emprise. Ces terrains auraient jadis été vendus à des particuliers en parties de lots. La Ville de Gatineau n'a pas accepté le projet de subdivision alors proposé et aurait préféré procéder à un remembrement cadastral prévoyant des servitudes de non-accès au boulevard et une emprise de 39,5 mètres correspondant au tracé de l'option A (étude d'impact, document déposé PR3, p. 51). Le protocole d'entente entre la Ville de Gatineau et les propriétaires concernés est annexé à l'étude d'impact.

Par ailleurs, le promoteur ne prévoit aucune bande tampon entre le boulevard projeté et les habitations :

*Aucune « bande tampon » n'est prévue entre le boulevard La Vérendrye et les habitations en raison de l'espace insuffisant. En effet, dans les secteurs déjà habités, l'espace disponible entre les habitations ne permet la mise en place que du boulevard. Pour les secteurs encore inhabités, la largeur de l'emprise prévue pour le boulevard dans le cadre du lotissement existant, dont une partie est issue de la convention établie entre la municipalité et l'Association Versant Côte-d'Azur, ne permet également que la mise en place du corridor routier.*

(Document déposé PR5.1, p. 10)

L'audience publique a permis au public et à la commission d'en connaître davantage sur l'historique du dossier. En 1989, le MTQ remettait au ministère de l'Environnement d'alors une première version de son étude d'impact, dans laquelle il privilégiait l'option B :

*[...] nous pouvons conclure que l'option B est à privilégier compte tenu que :*

- l'option B évite le marais de Touraine ;*
- l'option B éloigne le boulevard de la cour arrière des résidents des rues Rayol, Mandelieu et Canadel, augmentant, par le fait même, la qualité du paysage qui s'offre à eux et diminuant également le niveau de bruit en deçà de 55 dB(A).*

(Document déposé DA15, p. 145)

Pour le promoteur, cette version de l'étude d'impact était préliminaire (M. Jacques Gagnon, séance du 22 mars 1995, p. 101). Les résultats d'une consultation sur cette étude, notamment les commentaires de la Ville de Gatineau, la prise en compte des répercussions du choix de l'option B sur le remembrement des terrains et le protocole d'entente négocié avec les propriétaires concernés, de même que des perturbations récentes au marais de Touraine auraient conduit le Ministère à privilégier l'option A tel qu'il est mentionné dans l'étude d'impact soumise à l'examen public (étude d'impact, document déposé PR3, p. 120). Comme mesure d'atténuation pour la perte du marais de Touraine, et tel que l'a suggéré la Ville de Gatineau, il propose de réaliser l'option A tout en procédant au réaménagement d'un milieu humide à l'intérieur d'un territoire appartenant à la Ville, identifié comme la base de plein air (figure 8, p. 127).

En ce qui concerne le milieu humain, le MTQ considère que l'option A est la plus avantageuse puisqu'elle respecterait les démarches entreprises par la Ville de Gatineau pour le remembrement cadastral et ne modifierait pas le milieu bâti actuel des rues Mandelieu et Canadel alors que la population était avisée depuis longtemps du passage du boulevard en bordure de leurs propriétés (étude d'impact, document déposé PR3, p. 99).

## **Les coûts et le calendrier de réalisation**

Dans une évaluation sommaire des coûts de construction déposée au cours de la première partie de l'audience publique, le MTQ estime qu'ils seraient identiques pour les deux options proposées. Ils totaliseraient 5 millions de dollars, dont 1 million pour l'échangeur de la rue Cannes. De plus, pour les deux options, le promoteur prévoit une somme de 1 million de dollars en honoraires professionnels alors que l'aménagement du marais en exigerait de l'ordre de 150 000\$. Le Ministère estime toutefois que les coûts d'expropriation varieraient selon les deux options de tracé. Ils seraient d'environ 100 000\$ pour l'option A et de 1 220 000\$ pour l'option B. Le coût total du projet est donc évalué à 6,25 millions de dollars pour l'option A et à 7,37 millions pour l'option B (document déposé DA9). Les coûts d'entretien, estimés à un peu plus de 66 000\$ annuellement, devraient quant à eux être assumés par la Ville de Gatineau (document déposé DB48).

Une fois les autorisations gouvernementales obtenues, le promoteur prévoit qu'une période d'environ deux ans serait nécessaire pour compléter la préparation technique du projet et parachever les plans et devis (M. Rosaire Roy, séance du 20 mars 1995, p. 138). Par ailleurs, l'étude d'impact mentionne que les travaux de réaménagement du marais de Touraine devraient être réalisés au moins un an avant que ne débute la construction du boulevard (étude d'impact, document déposé PR3, p. 35).

Selon le MTQ, un tel projet peut être complété à l'intérieur d'une seule année, du printemps à l'automne (M. André Beauregard, séance du 20 mars 1995, p. 142). Toutefois, en audience publique, le porte-parole du Ministère n'a pu préciser la date probable du début des travaux de construction :

*Donc, au-delà de l'échéancier technique, il faut prévoir dans la programmation ministérielle quand est-ce que nous aurons l'argent pour le réaliser. Là, je ne peux pas répondre à cette question [...].*  
(M. Rosaire Roy, séance du 20 mars 1995, p. 138)

## Les impacts et les mesures d'atténuation

Pour analyser les effets du projet sur le milieu, le promoteur a eu recours à deux méthodes, soit l'étude des résistances et l'analyse des impacts. Cette section présente uniquement les résultats de l'analyse des impacts ainsi que les mesures proposées par le MTQ pour les atténuer. Le climat sonore, les milieux visuel, physique, biologique et humain ainsi que le potentiel archéologique ont été examinés par le promoteur.

### Le climat sonore

Afin de procéder à l'analyse des répercussions du bruit, le promoteur a tout d'abord effectué des relevés dans différents secteurs de la zone d'étude afin de préciser les niveaux sonores actuels (tableau 2). Il qualifie les niveaux actuels de bruit comme acceptables à moyennement perturbés (étude d'impact, document déposé PR3, p. 72).

**Tableau 2 Niveaux sonores actuels**

Emplacement des relevés*	Durée (heure)	Niveau équivalent (dBA)	Niveau Leq (24 h) extrapolé (dBA)
A	3	62,5	63,2
B	24	52,4	52,4
K	1	57,4	57,6
D	3	55,7	55,0
I	1	52,1	51,5
H	3	60,8	62,7
G	1	43,0	42,2
F	1	43,0	44,0
E	1	48,3	46,9
C	24	60,0	60,0

\* L'emplacement des relevés sonores est représenté à la figure 3.

Source : adapté de l'étude d'impact, document déposé PR3, p. 74.

L'impact sonore du projet sur les quartiers résidentiels voisins a ensuite été évalué pour les deux options de même que pour les diverses variantes de l'intersection de la rue Cannes, près de la polyvalente. Selon les informations contenues dans l'étude d'impact, le projet engendrerait des niveaux de bruit qui varieraient de 54 à 66 décibels A (dBA) selon les secteurs et la distance entre les résidences et la limite de l'emprise (étude d'impact, document déposé PR3, p. 109 à 111). La notion de mesure du bruit est expliquée au chapitre 4.

Afin d'atténuer les répercussions et de tenter de ramener, dans la mesure du possible, le niveau de bruit à 55 dBA pour les résidences riveraines du futur boulevard, le promoteur évalue que des écrans antibruit d'une hauteur de 2,5 à 5 mètres seraient nécessaires sur presque toute la longueur du parcours (document déposé DA21) (figure 3, p. 11). En réponse à des questions du MEF, le MTQ a précisé que la dimension définitive des écrans ne sera arrêtée qu'au moment de la réalisation des plans et devis finaux. Il en est de même pour le choix des matériaux qui sera cependant fait en concertation avec la municipalité (document déposé PR5.1, p. 22-23).

## Le milieu visuel

De façon générale, le promoteur évalue que le projet occasionnerait des modifications de l'environnement visuel se traduisant par des pertes ou des gains de vues, des fermetures ou des ouvertures de champs visuels, des changements d'ambiance, des pertes de points de repères et une artificialisation du paysage, ce qui, selon lui, entraîne un impact visuel fort. Au moyen d'une analyse par unités visuelles, le promoteur en vient à la conclusion que le tracé de l'option B serait plus intéressant à cet égard (étude d'impact, document déposé PR3, p. 108).

Diverses mesures d'atténuation sont prévues telles que l'implantation d'écrans végétaux, l'amélioration de l'aspect des grands talus, la stabilisation des pentes par de la végétation et une attention particulière à l'éclairage et à la signalisation (étude d'impact, document déposé PR3, p. 118-119).

## Le milieu physique

Le MTQ mentionne dans son étude d'impact que les caractéristiques des sols argileux de la région de Gatineau et de Hull commandent la prudence et un examen particulier, étant donné qu'ils sont sensibles aux possibilités de mouvements de terrains qui, dans certaines circonstances, pourraient dégénérer en coulées argileuses. En se basant sur une étude réalisée par le ministère de l'Énergie et des Ressources (document déposé DA27), le promoteur a identifié quelles zones peuvent comporter des risques. Étant donné que l'option B présente des risques supplémentaires à cet égard, le promoteur estime que l'option A devrait être retenue en ce qui concerne le milieu physique (étude d'impact, document déposé PR3, p. 93).

De plus, le MTQ a effectué une étude de stabilité propre au secteur de l'intersection du boulevard La Vérendrye et de la rue Cannes, près de la polyvalente (document déposé DA4). Selon lui, les résultats de cette étude confirment que le comportement de l'argile est bon malgré des possibilités de petits glissements ponctuels, mais sans déstabilisation. Les mesures d'atténuation prévues dans l'étude d'impact, comme la stabilisation des pentes, le contrôle de l'érosion et la revégétalisation des endroits dénudés par les travaux, devraient permettre, selon lui, de limiter les répercussions.



## Le milieu biologique

L'analyse du milieu biologique effectuée par le MTQ inclut l'examen de la végétation, de la faune et, plus particulièrement, du marais de Touraine.

### Le marais de Touraine

Selon le promoteur, le marais de Touraine occupait en 1986 une superficie de 70 750 mètres carrés (figure 8, p. 127). Il comprenait principalement une large bordure composée de végétation arbustive et émergente représentant environ 83 % de la superficie. L'étude d'impact décrit qu'à cette époque, une zone d'eau libre de 400 mètres de longueur et d'une largeur variant de 20 à 60 mètres, face à la rue Mandelieu, se trouvait au centre du marais. Vers l'aval, un autre plan d'eau de 320 mètres de longueur et de 2 à 10 mètres de largeur se prolongeait jusqu'à l'autoroute 50 (étude d'impact, document déposé PR3, p. 29).

Le MTQ ajoute que le marais de Touraine devait son existence à la présence de castors qui avaient endigué le cours du ruisseau Laurin. La profondeur de l'eau variait d'environ 60 centimètres en amont à 1,5 mètre à proximité de la digue des castors. L'effet du rehaussement des eaux était perceptible jusqu'au bras principal du ruisseau Laurin, près de l'autoroute 50. Le promoteur qualifie ainsi ce milieu humide :

*Le marais de Touraine était donc, selon nos inventaires de 1986, un habitat faunique rare et exceptionnel dans la région. C'est le seul site du genre dans la ville de Gatineau et dans la région, il n'y a que le marais de Saint-Raymond, à Hull.*

(Étude d'impact, document déposé PR3, p. 35)

Lors de relevés effectués en septembre 1991, le promoteur a constaté la disparition de la digue de castors. En conséquence, la partie centrale du marais ne présentait plus qu'un ruisseau d'une largeur maximale de 2 à 3 mètres et d'une profondeur d'environ 60 centimètres. Pour le Ministère, le marais de Touraine n'existe plus (étude d'impact, document déposé PR3, p. 30).

D'après le MTQ, le tracé de l'option A compromet la survie du ruisseau Laurin et de ce qui reste du milieu humide adjacent. Il mentionne que la Ville de Gatineau propose, comme mesure d'atténuation pour la réalisation de

l'option A, la reconstruction d'une zone d'eau libre, en amont du plan d'eau créé jadis par la digue de castor (étude d'impact, document déposé PR3, p. 35). Estimant que la survie de ce milieu humide serait compromise de toute façon par les développements résidentiels qui la ceinturent –il en serait également de même si l'option B était retenue–, le MTQ inclut cette proposition comme mesure d'atténuation au sujet du marais de Touraine. Selon lui, cette mesure diminuerait de beaucoup les répercussions négatives sur le milieu biologique (étude d'impact, document déposé PR3, p. 120).

Par ailleurs, l'entente intervenue entre la Ville de Gatineau et l'Association Versant Côte-d'Azur en 1991, lors du remembrement cadastral, prévoit que le ruisseau Laurin serait canalisé et relocalisé au nord de l'emprise advenant le choix de l'option A et ce, aux frais de l'Association (étude d'impact, document déposé PR3, annexe 9, p. 7).

## **La végétation et la faune**

En ce qui concerne la végétation dans l'emprise projetée, le promoteur souligne l'existence d'une érablière sur des terrains appartenant en majorité à la Ville de Gatineau, tout à côté de la polyvalente de l'Érablière :

*Ce boisé représente un grand intérêt pour le personnel et les élèves de la polyvalente. D'abord, cette érablière est exploitée et on y retrouve toutes les installations requises pour la transformation de l'eau d'érable. De plus, pour leurs cours d'écologie, les enseignants y trouvent un terrain propice à l'expérimentation. Enfin, ce boisé représente une fierté pour les habitants des quartiers voisins (Côte-d'Azur et Ferme Limbour) en tant que constituant du patrimoine québécois.*

(Étude d'impact, document déposé PR3, p. 26)

Quelle que soit l'option retenue, cette érablière serait détruite à 60% par le passage de la route (étude d'impact, document déposé PR3, p. 98). En réponse à des questions du MEF sur l'absence de mesures d'atténuation dans l'étude d'impact, le MTQ propose, vis-à-vis de la polyvalente, de réduire à 1 mètre la largeur de la bande médiane du boulevard initialement prévue à 5 mètres. Selon lui, cette mesure permettrait de sauvegarder environ 3% de plus de la superficie totale de l'érablière (document déposé PR5.1, p. 42).

Au sujet des espèces animales présentes, le promoteur considère que le réaménagement du marais pourrait réduire les impacts du projet. Les travaux seraient réalisés selon les exigences et les recommandations du MEF (étude d'impact, document déposé PR3, p. 95). Diverses autres mesures d'atténuation sont envisagées, comme des restrictions sur la période de construction, des limitations quant à l'épandage de fondants sur le boulevard et le contrôle des eaux de ruissellement (étude d'impact, document déposé PR3, p. 116-117).

## Le milieu humain

Après avoir décrit l'utilisation du sol, la tenure des terres, les infrastructures, le réseau routier ainsi que les éléments de planification régionale et municipale du territoire, le promoteur a identifié les impacts humains liés à l'implantation de la route projetée. Les expropriations nécessaires ainsi que les effets du tracé retenu sur les propriétés bordant l'emprise de la route, de même que les répercussions sur la sécurité aux abords de la polyvalente de l'Érablière ont influencé les choix du promoteur en ce qui concerne la variante d'échangeur et l'option de tracé privilégiées.

Dans l'étude d'impact, les répercussions de la construction ont été examinées à l'intérieur des effets sur le milieu humain :

*Durant la construction, les secteurs résidentiels seront affectés par la présence de la machinerie. De plus, la circulation sur la rue Cannes sera grandement perturbée durant la période des travaux, surtout au niveau de l'échangeur Cannes–La Vérendrye. (Étude d'impact, document déposé PR3, p. 98)*

La restriction des heures de construction est proposée comme mesure d'atténuation (étude d'impact, document déposé PR3, p. 117). En outre, le MTQ a mentionné que toutes les mesures de sécurité nécessaires et adaptées aux circonstances particulières rencontrées sur le chantier ou à proximité seront prises par l'entrepreneur tel qu'il est requis au cahier des charges et devis généraux du Ministère (document déposé PR5.1, p. 20).

Au cours de l'audience publique, le promoteur a expliqué que l'ensemble des répercussions découlant de la construction sont déjà prises en compte et les méthodes pour les atténuer sont déjà prévues par des clauses particulières du

cahier des charges et devis, auxquelles sont astreints tous les entrepreneurs qui se voient confier des contrats de construction. Si le projet avait présenté des problèmes particuliers, ces aspects auraient été traités dans l'étude d'impact. Les représentants du promoteur ont aussi mentionné que la détermination du parcours des camions durant la construction est normalement laissée à la discrétion de l'entrepreneur. Il serait cependant possible, après entente avec la Ville de Gatineau, de restreindre la circulation des camions à certains endroits pour régler des problèmes spécifiques (M. Jacques Gagnon et M. Denis Domingue, séance du 28 mars 1995, en après-midi, p. 91 à 94).

Enfin, le promoteur estime que la réalisation du projet ne nécessiterait pas le recours à du dynamitage (M. Rosaire Roy, séance du 28 mars 1995, en après-midi, p. 105).

## **Le potentiel archéologique**

Le promoteur a identifié six zones qui, par des vérifications visuelles, ont été qualifiées comme possédant un potentiel archéologique moyen. Au moment de la réalisation de son étude d'impact, il estimait que d'éventuelles traces d'occupation humaine ancienne pourraient être mises au jour lors des travaux de construction et que des mesures d'atténuation seraient appliquées (étude d'impact, document déposé PR3, p. 99 et 118). Cependant, l'audience publique a permis de préciser que les bouleversements occasionnés par les travaux d'installation d'une conduite d'aqueduc dans l'emprise du boulevard par la Ville de Gatineau ont réduit les possibilités de trouver des indices d'occupation (M. Jacques Gagnon, MTQ, séance du 28 mars 1995, en après-midi, p. 131).

---

## Chapitre 2 Les préoccupations des participants

Tout au long de l'examen public du projet de construction d'un tronçon du boulevard La Vérendrye entre l'autoroute 50 et le pont Alonzo-Wright, l'intérêt manifesté par la population et les médias de la région a été soutenu. Ce chapitre résume les préoccupations exprimées au cours des deux parties de l'audience publique, soit par les questions soulevées lors des huit séances publiques tenues à Gatineau au mois de mars 1995 et par les commentaires, opinions et prises de position contenus dans les mémoires présentés un mois plus tard.

### Les interrogations soulevées en première partie

Au cours de la première partie de l'audience, les participants ont eu l'occasion de poser des questions aux représentants du promoteur, ainsi qu'à ceux de la Ville de Gatineau, des ministères et des organismes invités par la commission à participer aux séances publiques (voir l'annexe 1).

Les questions des participants ont porté sur divers thèmes que regroupe le tableau 3.

**Tableau 3 Distribution des questions selon les thèmes**

Thèmes	Nombre	Pourcentage
Les impacts du projet	71	45
Le contexte et la raison d'être du projet	58	37
Les caractéristiques du projet	23	15
La procédure d'évaluation et d'examen des impacts	5	3
<b>Total</b>	<b>157</b>	<b>100</b>

Sans reprendre l'ensemble des sujets abordés, la commission examine, par ordre d'importance, ceux qui ont retenu l'attention du plus grand nombre de participants.

Ainsi, les citoyens se sont particulièrement intéressés aux caractéristiques actuelles de la circulation dans le secteur concerné par le projet et aux prévisions de circulation présentées par le promoteur en appui à la construction de ce tronçon du boulevard La Vérendrye. De nombreuses questions ont aussi porté sur le climat sonore actuel dans le quartier et sur les incidences du bruit et des vibrations occasionnés par la circulation des véhicules.

Par leurs questions, ils ont voulu connaître l'évolution de la planification du développement résidentiel aux abords du corridor envisagé pour la construction du boulevard. Ils ont également questionné le promoteur et les personnes-ressources au sujet de l'importance et de la fonction du boulevard La Vérendrye au sein du réseau routier de Gatineau.

La qualité et l'avenir du marais de Touraine ont aussi fait l'objet de questions. Par ailleurs, plusieurs citoyens ont voulu obtenir plus d'informations sur les caractéristiques techniques du futur boulevard. D'autres ont formulé des questions sur les impacts probables de la réalisation ou de la non-réalisation du projet sur la sécurité des habitants du quartier et des enfants fréquentant les écoles du secteur. La nature et les effets des écrans antibruit que le ministère des Transports du Québec (MTQ) prévoit installer le long de l'emprise ont également suscité plusieurs interrogations. Enfin, certains participants ont abordé les aspects liés au coût et au financement du projet.

## **Les opinions exprimées en deuxième partie**

Au total, la commission a reçu 57 mémoires alors que 5 participants ont préféré plutôt exprimer oralement leur opinion (voir l'annexe 1). La grande majorité provient d'individus ou de regroupements de propriétaires résidant ou possédant des terrains dans le quartier de l'Érablière ou sur le territoire de Gatineau. Des organismes régionaux, des municipalités, un conseiller municipal, un parti politique, un comité d'école et deux organismes environnementaux ont aussi fait valoir leur opinion sur l'éventuelle construction de ce tronçon du boulevard La Vérendrye.

Les deux tiers des présentations écrites ou verbales, principalement issues d'individus ou de groupes de propriétaires résidant à proximité du boulevard projeté, visaient le rejet et l'abandon du projet ou, à tout le moins, des modifications majeures. Par ailleurs, d'autres citoyens ou regroupements de citoyens et de propriétaires, en particulier des résidants du secteur Côte-d'Azur qui déplorent la circulation intense sur les rues collectrices de leur quartier, ont plutôt exprimé leur appui au projet. Il en est de même pour les organismes régionaux et la Ville de Gatineau. À plusieurs égards, cette dichotomie des opinions, basée surtout sur le lieu de résidence et la perception des répercussions du projet sur la vie quotidienne des individus, a été omniprésente tout au long du mandat de la commission, et se reflète donc dans le bilan qui suit.

Les principaux commentaires et prises de position des participants ont porté sur la raison d'être du projet dans un contexte régional, la planification du projet par la Ville de Gatineau, les impacts de la circulation actuelle sur la rue Cannes et les autres rues collectrices du secteur Côte-d'Azur, les répercussions de la construction du boulevard sur les futurs riverains, l'avenir du marais de Touraine et, enfin, sur la qualité de vie des citoyens concernés par le projet.

## **Le contexte régional**

### **La planification régionale du réseau routier**

Pour les organismes régionaux telles la Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO) et la Société de transport de l'Outaouais (STO) ainsi que pour la Ville de Gatineau, le parachèvement du boulevard La Vérendrye, entre l'autoroute 50 et le pont Alonzo-Wright, est prévu depuis plus de 20 ans et constitue un élément essentiel du réseau routier régional. Cet argument, repris par plusieurs citoyens, est ainsi exprimé par la CUO :

*Cette construction a constitué une priorité à court terme dans tous les schémas d'aménagement élaborés dans la région depuis près de vingt ans et revêt un caractère d'urgence d'autant plus évident que la population de Gatineau a pratiquement doublé depuis.*

(Mémoire de la CUO, p. 9)

L'inscription du projet depuis 1978 à l'*Entente générale sur l'amélioration du réseau routier dans le secteur québécois de la région de la Capitale nationale* est aussi invoquée par plusieurs comme une preuve d'un besoin reconnu depuis longtemps et comme un motif supplémentaire pour construire le boulevard.

Sur la foi de cette planification vieille d'une vingtaine d'années, plusieurs participants sont surpris de l'opposition que suscite le projet :

*Le tracé du boulevard La Vérendrye est de notoriété publique et est connu depuis près de 25 ans. Lors de l'achat des propriétés riveraines au boulevard, l'arpenteur-géomètre a indiqué la position dudit boulevard sur chacun des certificats de localisation. C'est donc en pleine connaissance de cause que ces gens ont accepté leur statut de riverains du boulevard La Vérendrye.*

(Mémoire de M. Georges Sarrazin, p. 2-3)

La réalisation du projet a également été identifiée comme l'un des chaînons importants du *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun* de la CUO. Pour certains participants, la désignation du boulevard La Vérendrye comme corridor multimodal pour la circulation des automobiles, des camions, des cyclistes et des piétons, et l'implantation d'une voie réservée aux véhicules à taux d'occupation élevé permettraient d'améliorer l'efficacité du transport en commun dans la région. D'autres, par contre, remettent en question cette vision et souhaitent plutôt l'amélioration du service sur les artères existantes. Se basant sur le principe d'un développement durable, le représentant du Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais (CREDDO) exprime ainsi une opinion partagée par plusieurs participants :

*[...] j'aime bien entendre les Villes, le ministère des Transports me dire de se préoccuper, par exemple, des voies privilégiées pour les autobus, etc. J'aimerais ça qu'il ait le même discours pour les routes actuelles.*

(M. Marc Turgeon, séance du 26 avril 1995, en après-midi, p. 157)



## Les objectifs énoncés dans l'étude d'impact

De nombreux participants se sont prononcés sur les objectifs du projet de construction énoncés par le MTQ dans son étude d'impact. Deux éléments ont particulièrement retenu leur attention, soit l'amélioration de la fluidité de la circulation ainsi que l'efficacité accrue de ce lien entre le centre-ville de Hull et celui de Gatineau.

En se basant sur le fait que le promoteur n'a pas donné, au cours de l'audience, de réponses claires quant à l'imminence des travaux d'élargissement du pont Alonzo-Wright, des citoyens ont remis en question la pertinence de réaliser le parachèvement du boulevard La Vérendrye. L'opinion d'un citoyen concernant l'effet de l'étroitesse du pont sur la fluidité de la circulation résume bien cette préoccupation :

*Mon opinion est que, étant donné qu'il va y avoir un bouchon au pont lui-même, les gens vont refouler, ils vont faire ce que je fais régulièrement, ils vont chercher une voie ailleurs, essayer d'aller reprendre l'autoroute 50, d'aller reprendre le boulevard Gréber, ils vont repasser par les chemins dont la rue Cannes et Monte-Carlo, la 307, ou remonter le tronçon boulevard La Vérendrye, ce qui va augmenter le trafic sur le boulevard et non pas le diminuer.  
(M. Jacques Sibille, séance du 25 avril 1995, p. 105)*

En conséquence, plusieurs ne comprennent pas que l'élargissement du pont ne précède pas ou ne se réalise pas concurremment au projet à l'étude.

L'objectif du MTQ d'établir un lien efficace entre les centres-villes de Hull et de Gatineau a aussi fait réagir plusieurs citoyens qui s'interrogent sur sa pertinence. L'extrait suivant du mémoire d'une citoyenne résidant dans le quartier Côte-d'Azur résume les opinions à ce sujet :

*Emprunter le pont Alonzo-Wright, le boulevard Saint-Joseph avec toutes ses lumières [feux de circulation] pour me rendre au centre-ville de Hull. Non merci! L'autoroute 50 restera pour moi la façon la plus rapide de me rendre à destination.  
(Mémoire de M<sup>me</sup> France Rivet, p. 1)*

## L'examen de solutions de rechange

Des participants ont reproché au promoteur de ne pas avoir examiné à fond l'ensemble des solutions pouvant régler les problèmes de circulation dans les régions de Gatineau et de Hull. Le réaménagement de l'avenue Gatineau et l'élargissement de la route 307 ont été évoqués comme des possibilités à examiner. Le report du projet de prolongement de l'autoroute 50 a été particulièrement critiqué, entre autres par la municipalité de Cantley :

*Nous sommes de l'opinion que ce projet sera en réalité bien plus qu'une route de transit de courte distance et de desserte locale; il sera en plus un genre d'autoroute bouche-trou qui n'accomplira pas particulièrement bien aucune de ces fonctions, si ce n'est que d'éliminer la contrainte de devoir étudier sérieusement si le prolongement de l'autoroute 50 vers l'ouest est nécessaire.*  
(Mémoire de la municipalité de Cantley, p. 2)

Cantley, comme certains citoyens, craint en outre que ce nouveau tronçon du boulevard La Vérendrye joue, dans les faits, le rôle d'un prolongement de l'autoroute 50, avec tous les effets que cela comporte :

*En 1975, lorsqu'on parlait du boulevard La Vérendrye entre la 307 et l'avenue Gatineau, on parlait d'un boulevard à faible densité avec des impacts environnementaux à faibles teneurs. Aujourd'hui, lorsqu'on parle du prolongement de La Vérendrye entre le pont Alonzo et l'avenue Gatineau, on parle d'un miniboulevard Décarie avec sa pollution et ses murs de béton. Ce boulevard servirait à amplifier les problèmes de circulation plutôt que de les amoindrir, car il servirait d'entonnoir pour tout le trafic local, de courte distance et de transit à longue distance depuis Maniwaki jusqu'à Mirabel.*  
(Mémoire de M. Denis Mourre, p. 7)

Leurs craintes se fondent aussi sur la possibilité évoquée par le promoteur et la Ville de Gatineau de construire un échangeur donnant directement accès au boulevard La Vérendrye à partir de l'autoroute 50.

Dans son mémoire, la Ville de Gatineau rejette l'ensemble des solutions de rechange proposées et considère que seul le parachèvement du boulevard La Vérendrye constitue une option valable pour régler les problèmes de circulation dans le secteur.

## Les besoins en matière de circulation

Les avis sont partagés quant à la raison d'être du projet sur le plan de la circulation. Sur la base de comptages de circulation qu'elle a elle-même effectués, la Ville de Gatineau soutient, par exemple, que «les chiffres et le modèle utilisés par le Ministère ont tendance à sous-estimer la circulation prévue sur ce futur tronçon» (mémoire, p. 10). Par contre, certains participants qui effectuent régulièrement le trajet entre Gatineau et Hull ont mentionné leur scepticisme face à l'ampleur des problèmes de circulation vécus aux heures de pointe:

*[...] le trajet pendant les heures de pointe depuis ma résidence sise au 63 de la rue Poullart jusqu'au centre-ville d'Ottawa (angle Wellington et Elgin) prend environ de 20 à 30 minutes en auto et de 40 à 45 minutes en autobus et même que ces durées semblent diminuer considérablement depuis quelques mois. Mais allez donc savoir où est le problème ?*

(Mémoire de M. Gino Monteforte, p. 1)

Des participants ont souligné que les problèmes de circulation s'étaient amoindris depuis quelques années, particulièrement en ce qui concerne la traversée du pont Alonzo-Wright:

*Je voudrais que les commissaires comprennent que les bouchons de circulation qui existaient quelques années passées n'existent plus au pont Alonzo-Wright depuis qu'on a synchronisé les feux de circulation sur la 307 et la 105. Une solution si facile et si peu coûteuse. Et je vous invite à vous y rendre à 7 h, 7 h 30, 8 h, 8 h 30, 9 h le matin. Vous allez voir.*

(M<sup>me</sup> Pauline Myre, séance du 26 avril 1995, en soirée, p. 36)

D'autres affirment que les besoins en nouvelles infrastructures routières ne peuvent que diminuer compte tenu du contexte de compressions d'effectif et de réaménagement des modalités de travail dans la fonction publique fédérale. En s'appuyant sur ce nouveau contexte, un grand nombre de participants considèrent que l'étude d'impact et les données utilisées par le MTQ pour justifier son projet sont désuètes. Certains recommandent donc que les besoins soient réévalués alors que d'autres, plus nombreux, soutiennent que le projet doit être abandonné.

La plupart des participants qui souhaitent l'abandon du projet s'interrogent aussi sur ses coûts de réalisation et déplorent l'imprécision des estimations fournies par le promoteur. Deux regroupements de résidants résument ainsi leur opinion à ce sujet:

*Nous n'avons plus les moyens de nous offrir des tronçons d'autoroutes inutiles tels que celui que l'on voudrait nous imposer. Les coûts d'une telle construction représenteraient un fardeau fiscal supplémentaire pour tous les contribuables et plus particulièrement pour ceux de Gatineau qui auraient en plus à en assumer les frais d'entretien et de réfection.*

(Mémoire du Regroupement pour la préservation de la qualité de la vie et du Regroupement des résidants de la rue de Cotignac, p. 3)

## **La planification du projet par la Ville de Gatineau**

### **Le boulevard La Vérendrye comme axe majeur est-ouest**

Pour la Ville de Gatineau, le boulevard La Vérendrye, en plus de jouer un rôle régional comme axe routier interurbain, constitue un élément important de la trame routière de la municipalité en servant de lien entre ses quartiers est et ouest. La Ville, tout comme d'ailleurs les citoyens ou regroupement de propriétaires ayant donné leur appui au projet, soutient également que la construction du tronçon favoriserait un accès rapide des véhicules d'urgence qui n'auraient plus à emprunter le trajet sinueux de la rue Cannes.

La vocation du boulevard a aussi retenu l'attention de certains participants. Le MTQ s'engage à réaliser le projet en tant qu'artère de transit servant à relier les grands pôles de développement de Gatineau et de Hull. À cet effet, des servitudes de nonaccès seront imposées tout le long du futur tronçon. Or, une citoyenne de Gatineau, M<sup>me</sup> Pauline Myre, a souligné dans son mémoire que des résidences unifamiliales ont déjà directement accès au boulevard La Vérendrye, sur une longueur de 0,8 kilomètre, et que la Ville de Gatineau a déjà permis l'accès à des commerces le long du boulevard existant.

## **La problématique de la circulation sur les rues collectrices**

La Ville de Gatineau a expliqué que le projet a comme avantage de rétablir la hiérarchie du réseau routier de façon à ce qu'elle «respecte la vocation souhaitée lors de sa conception, en fournissant enfin au quartier une artère à laquelle se greffent les principales collectrices» (mémoire, p. 9), en l'occurrence les rues Cannes, Monte-Carlo et Lebaudy.

Les propriétaires de résidences le long de ces rues collectrices considèrent que la situation est injuste. Les propos suivants, tirés du mémoire d'une association qui les représente, expriment ce sentiment d'iniquité éprouvé par plusieurs participants :

*Il y a dix ans, la Côte-d'Azur était un quartier parmi les plus recherchés dans l'Outaouais, pour sa qualité de vie, son style de résidence et sa tranquillité. En dix ans, l'ouverture non prévue dans les plans originaux de la rue Cannes vers l'est a engendré une diminution très nette de la qualité de vie, surtout pour les résidents des rues de Cannes et de Monte-Carlo et de leurs tributaires.*

(Mémoire de l'Association des propriétaires de Côte-d'Azur, p. 6-7)

Lors de l'audience publique, les personnes en faveur de la réalisation du projet y ont vu un moyen de diminuer la circulation sur les rues collectrices puisque les véhicules en transit qui y circulent actuellement auraient alors avantage à emprunter le nouveau boulevard. D'autres sont d'opinion contraire et estiment qu'il est exagéré de croire en une diminution importante du trafic sur les rues collectrices. Certains envisagent même des problèmes supplémentaires sur la rue Lebaudy qui risque, selon eux, de devoir absorber le flot des véhicules qui voudraient éviter le bouchon à l'intersection de la route 307 menant au pont Alonzo-Wright et tenter d'atteindre le boulevard par l'entrée, près de la polyvalente de l'Érablière.

## **La planification du développement résidentiel par la Ville de Gatineau**

Au cours des séances publiques, la Ville de Gatineau a clairement identifié les bases de la planification du développement résidentiel dans le quartier concerné par le projet:

*Les ententes sur l'amélioration du réseau routier intervenues entre le gouvernement du Québec et la CCN durant les années 70 ont jeté les bases de la planification du lotissement en fonction du tracé projeté du boulevard La Vérendrye. Dès ce moment, l'option A a été identifiée comme tracé initial et toute la planification de ce quartier a été pensée en fonction de celle-ci.*

(Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 6)

Pour la Ville, le choix de l'option B constituerait une négation «des acquis des dernières années quant à la planification du secteur» et aurait un effet négatif «important en matière de déstructuration du milieu» (mémoire de la Ville de Gatineau, p. 7). En ce sens, la Ville de Gatineau est appuyée par l'Association Versant Côte-d'Azur qui a conclu une entente avec elle en 1991 au moment du remembrement cadastral. Ce remembrement a défini le lotissement en fonction d'une emprise correspondant au tracé A.

Plusieurs propriétaires de résidences du secteur des rues Rayol, Cotignac, Mandelieu et Canadel ont exprimé leur surprise au sujet de cette position de la municipalité. Bien qu'avouant connaître depuis longtemps l'existence du projet de construction du boulevard, ils considèrent généralement ne pas avoir été bien informés quant à sa nature, son ampleur et son tracé:

*[...] c'est sûr qu'en 1991, on ne le savait pas que le boulevard était pour être deux pieds dans notre cour. Parce qu'en disant ça, c'est quasiment dire que l'option B, c'est une option qui, depuis le début, est fictive, en disant que les gens le savaient que ça passerait dans leur cour, surtout pour la partie de la rue Rayol, Canadel, Mandelieu [...].*

(M. Chrystian Carbonneau, séance du 26 avril 1995, en après-midi, p. 67)

*Lorsque nous avons acheté la maison où nous sommes présentement au bout de la rue Rayol, nous avons demandé qu'en serait-il du boulevard. L'information que nous avons eu était complètement*

*différente du projet présenté actuellement. Le boulevard, en effet, devait être de deux voies seulement et construit de l'autre côté du marais, soit à quelque 1000 pieds de notre maison, ce qui nous semblait acceptable.*

(Mémoire de M. Jacques Sibille, p. 1)

Certains participants ont commenté l'évolution des gestes faits par la Ville de Touraine jusqu'en 1975 et la Ville de Gatineau depuis ce temps, principalement dans le secteur de l'emprise du futur boulevard compris entre la route 307 et la rue Cannes. Ils soutiennent que le tracé a été progressivement déplacé vers le sud pour permettre le développement résidentiel du côté nord, éliminant ainsi les espaces boisés prévus entre le futur boulevard et les résidences, ce qu'ils considèrent comme une situation inéquitable à leur endroit :

*La Ville, par l'intermédiaire du schéma d'aménagement et de ses règlements d'urbanisme, a agi de façon telle qu'elle a coincé et forcé les promoteurs à lui céder l'emprise pour 1,00\$; en contrepartie, elle a tripoté les plans d'urbanisme et les règlements de zonage en détruisant les zones tampons prévues le long du boulevard projeté.*

(Mémoire de M. Raymond Mantha, p. 7)

## **Les impacts de la situation actuelle**

De nombreux propriétaires de maisons situées le long des rues collectrices du quartier Côte-d'Azur se disent exaspérés par le nombre de véhicules circulant à proximité de leurs résidences. Les incidences mentionnées concernent la sécurité des personnes, en particulier celle des enfants, le bruit et la qualité de l'air aux abords des rues collectrices ainsi que la valeur des propriétés.

### **La sécurité**

La problématique de la sécurité a retenu l'attention de la plupart des participants favorables au projet. Selon eux, les rues collectrices sont devenues de plus en plus dangereuses pour les piétons ou les cyclistes avec l'augmentation de l'achalandage des véhicules. Les dangers pour la sécurité

des élèves de la polyvalente de l'Érablière et de l'école primaire Le Petit Prince ont été évoqués à plusieurs reprises :

*La construction du boulevard aura également pour effet de rehausser la sécurité des étudiants provenant du quartier et qui voyagent à pied. Il n'existe présentement qu'un seul trottoir et un rétrécissement de la rue Cannes, là où La Vérendrye doit être construit. Ceci s'avère très dangereux pour la circulation de tous les piétons. À la sortie des classes, la situation prend des allures d'embouteillage dans lesquels s'entremêlent autobus scolaires, voitures de parents qui viennent chercher les étudiants, voitures d'étudiants et voitures de professeurs et piétons, sans oublier les bancs de neige à l'hiver.*

(Mémoire de l'Association des propriétaires de Côte-d'Azur, p. 3-4)

*En plus du volume de circulation élevé, il est prioritaire de réduire la vitesse automobile et d'augmenter la sécurité des familles. Près de 800 enfants fréquentent l'école Le Petit Prince près de l'intersection de Cannes et de Monte-Carlo et ils sont quotidiennement sujets à des excès de vitesse et de conduite dangereuse dans un quartier qui devrait normalement être paisible comme bien d'autres quartiers semblables à Gatineau et ailleurs.*

(Mémoire de M. Simon Racine, p. 2)

Par ailleurs, le comité de parents de l'École du Vallon a exprimé ses craintes qu'une situation semblable ne survienne sur la rue Le Gallois, dans le secteur Mont-Luc, compte tenu de l'imminence de travaux visant à prolonger cette rue jusqu'à la rue de la Colline. Cette ouverture de la rue Le Gallois offrirait, selon eux, un itinéraire plus intéressant que celui de la rue Cannes pour des automobilistes désirant atteindre le pont Alonzo-Wright à partir de l'autoroute 50 :

*Dans l'éventualité de la remise en question possible du prolongement du boulevard La Vérendrye et dans l'hypothèse de l'ouverture prochaine de la rue Le Gallois, le comité d'école est inquiet pour la sécurité des enfants fréquentant l'école.*

(Mémoire du comité d'école de l'École du Vallon, p. 2)



## **Le bruit, les vibrations et la qualité de l'air**

Les participants habitant le long des principales rues collectrices ont livré de nombreux témoignages au sujet des inconvénients qu'ils doivent subir quotidiennement à cause de l'ampleur de la circulation automobile. Le bruit, les vibrations occasionnées par les véhicules lourds et les autobus, la poussière et la qualité de l'air sont particulièrement visés :

*Nous savions que cette avenue [Cannes] devait avoir la fonction de rue collectrice pour le quartier. Nous ne cachons pas cependant que nous avons, tous, été rapidement désenchantés de nos achats lorsque nous avons constaté que le niveau de bruit, de vibrations et d'inconvénients quotidiens dépassaient nos estimations les plus pessimistes.*  
(Mémoire d'un regroupement de résidents du secteur Village Côte-d'Azur, p. 2)

## **La valeur des propriétés**

Des propriétaires de résidences ou d'immeubles situés sur les rues collectrices ont dénoncé les effets de la circulation sur la valeur de leurs propriétés :

*Le circuit routier actuel détériore la qualité de vie du secteur. Ce faisant, les investissements immobiliers se voient en difficulté. En effet, les loyers sont inférieurs à nos attentes et les taux de vacances sont à la hausse. Ceci réduit la valeur locative de nos immeubles.*  
(Mémoire de M. David Pharand, p. 1)

L'Association des propriétaires de Côte-d'Azur ajoute que des propriétaires de la rue Cannes avaient contesté légalement une augmentation de l'évaluation foncière de leurs résidences pour les années 1993, 1994 et 1995. Expliquant sa démarche, l'un des plaignants d'alors en a livré le résultat :

*Et avant qu'elle soit même entendue par un arbitre, les évaluateurs de la Communauté urbaine ont accepté, en raison de la circulation qu'il y avait sur Cannes et que j'utilisais comme argument, de diminuer ma propriété de l'ordre de 19 000\$.*  
(M. Yvon Brunette, séance du 25 avril 1995, p. 83)

## **Des impacts moindres pour les riverains du futur boulevard**

Pour les résidants des principales rues collectrices du quartier, les inconvénients qu'auraient à subir les riverains du futur boulevard seraient moindres qu'actuellement:

*Mais ils [les futurs riverains du boulevard] n'auront jamais le même impact que nous autres on a. Jamais ils auront 62,7 décibels. Jamais ils auront le flot de circulation et jamais ils auront la peur de voir leurs enfants se faire écraser, comme celle qu'on a eue lorsqu'on a élevé nos enfants.*

(M<sup>me</sup> Claire Chevrier-Beauregard, séance du 25 avril 1995, p. 131)

Plusieurs participants ont souligné que le parachèvement du boulevard La Vérendrye leur apparaissait comme la seule solution réaliste aux problèmes actuels de circulation dans le quartier, puisque la Ville de Gatineau n'avait pas accueilli favorablement d'autres hypothèses suggérées par les résidants pour amoindrir les répercussions d'un achalandage accru sur les rues collectrices :

*L'an passé, nous avons soumis un mémoire à la Ville de Gatineau, qui contenait une bonne douzaine de mesures d'atténuation de la circulation sur les rues Cannes et Monte-Carlo. Ça n'a pas été un grand succès. On demandait des dos d'âne; pour des raisons techniques, on les refuse. On demandait des arrêts, mais ils ont démontré justement que les arrêts, ça ne règle pas le problème. On a demandé à la Ville d'avoir une surveillance policière accrue, diminuer la vitesse. La surveillance policière accrue, ça a commencé dernièrement parce qu'on a eu d'autres tapages, [...] mais la limite de vitesse, on a eu un refus de la Ville.*

(M. Denis Saint-Jean, Association des propriétaires de Côte-d'Azur, séance du 25 avril 1995, p. 76)

Les participants favorables au projet estiment en outre que les mesures d'atténuation prévues dans l'étude d'impact sont de nature à réduire suffisamment les répercussions pour les rendre acceptables (mémoires de M. Georges Sarrazin, p. 6 et des associations Versant Côte-d'Azur et du Développement coopératif Côte-d'Azur, p. 2).

## Les impacts appréhendés le long du futur boulevard

Les participants possédant des résidences en bordure du boulevard projeté se sont unanimement prononcés contre sa construction. Les impacts appréhendés sont nombreux et concernent principalement la détérioration du climat sonore, les vibrations, les écrans antibruit, la valeur des propriétés, la sécurité des personnes et des biens ainsi que le milieu naturel.

### Le bruit et les vibrations

La majorité des opposants au projet envisagent avec beaucoup d'appréhension les effets de la construction du boulevard sur le climat sonore à proximité de leur résidence. Le bruit occasionné par les camions lourds inquiète tout particulièrement:

*Le bruit qu'occasionnera le trafic incessant à toute heure du jour et même de la nuit éliminera complètement la tranquillité dont nous jouissons actuellement. [...] Imaginez-vous la cacophonie lorsque des milliers d'automobiles et de camions de tous genres circuleront à quelques dizaines de mètres de notre résidence. Il ne sera plus possible d'ouvrir aucune fenêtre [...]*  
(Mémoire de la famille Cardinal, p. 1)

Compte tenu de la nature argileuse du sol, l'effet des vibrations préoccupe certains participants qui déplorent l'absence d'informations à ce sujet dans l'étude d'impact. Ainsi, une citoyenne estime que le MTQ devrait être contraint de réaliser «une étude préliminaire quant aux effets des vibrations occasionnées par les travaux et par la circulation de camions lourds» (mémoire de M<sup>me</sup> Josée De Menezes, p. 6). Un autre participant s'oppose à la construction du boulevard parce qu'il juge «que les études d'impacts environnementaux sont nettement insuffisantes concernant la quantification et l'analyse du potentiel de glissement de terrain» (mémoire de M. Claude-Roger Morasse, p. 1).

Certains des participants sont particulièrement critiques à l'endroit des normes appliquées ou de la méthodologie utilisée par le promoteur pour prédire le climat sonore après la réalisation du projet:

*En fait, il n'y a rien de bon dans cette norme [le critère de 55 dBA utilisé par le MTQ] puisqu'il s'agit d'un niveau maximal de nuisance tolérable: c'est la règle du moindre mal!*

(Mémoire de M<sup>me</sup> Johane La Rochelle, p. 10)

*J'ai continué et puis je me suis aperçu qu'il manquait énormément de données sur les impacts sonores. Notamment, dans mon quartier, mon bout de quartier [rue Rayol], il n'y en a eu aucune, aucun relevé sonore.*

(M. Pierre Villeneuve, séance du 27 avril 1995, p. 149-150)

## **Les écrans antibruit**

La hauteur des écrans antibruit que le MTQ propose pour atténuer le bruit a suscité de nombreux commentaires de la part des participants résidant à proximité du futur boulevard:

*L'autoroute 105, il y a un mur de bruit d'à peu près 2,5 mètres. Là, je me dis, s'il faut avoir un mur de 5 mètres, c'est quelque chose de pas correct. Si on est rendu, pour que ça soit vivable alentour de ce boulevard-là, à faire des murs de 5 mètres de haut, puis toutes sortes de concessions comme ça, [...] on a ambitionné sur le pain béni [...] on a pris avantage de la situation.*

(M. Chrystian Carbonneau, séance du 26 avril 1995, en après-midi, p. 65)

*Pour ma part, au lieu de voir de ma salle à dîner un marais et un vallon boisé, je verrais plutôt un mur de métal ou de béton fait à partir de vieux pneus, de couleur grise et d'une hauteur tournant aux alentours des 20 pieds. Est-ce là une amélioration de la qualité de vie par ce projet?*

(Mémoire de M<sup>me</sup> Denise Charlebois et de M. Serge Benoit, p. 4)

Plusieurs ont souligné que la construction de ces murs tout près de leurs maisons entraînerait d'autres répercussions qui n'ont pas été évaluées par le promoteur :

*[...] qui va payer pour la réfection de nos jardins, par le fait que nos jardins sont actuellement ensoleillés et vont devenir dans des zones d'ombre à cause des murs antibruit ? Comment allons-nous atténuer les impacts d'un manque d'oxygénation et en particulier d'un manque d'aération, puisque là, les gens sont dans un couloir de vent et bénéficient d'une certaine fraîcheur en été ?*

(M<sup>me</sup> Johane La Rochelle, séance du 26 avril 1995, en soirée, p. 91)

### **La valeur des propriétés**

La majorité des participants qui s'opposent au projet croient qu'une baisse de la valeur marchande des résidences situées le long du futur boulevard est inévitable. Ils considèrent, en général, que les informations données au cours de la première partie de l'audience publique par les représentants de la Ville de Gatineau et de la CUO sont biaisées et ne reflètent pas ce qui se passera en réalité :

*Au fait, je comprends que l'évaluateur de la Ville ne veuille pas admettre que nos résidences vont perdre de la valeur avec ce boulevard : ce serait consentir à une baisse de taxes à l'avance. J'admets qu'un boulevard à proximité d'un quartier puisse être positif pour certains acheteurs. Mais il est indéniable, comme l'a finalement confirmé l'expert du MTQ, qu'un mur de béton au fond d'une cour réduira la valeur marchande de toutes les résidences près du boulevard.*

(Mémoire de M<sup>me</sup> Marielle Lavigne, p. 4)

Après avoir consulté des agents d'immeubles familiers avec le secteur, un résidant de la rue Rayol a précisé qu'il estime que la valeur marchande de sa propriété pourrait diminuer de 10 % à 20 % (M. Jacques Sibille, séance du 25 avril 1995, p. 103).

## La sécurité

Contrairement à certains participants qui estiment que la sécurité pourrait être améliorée si le boulevard était construit, d'autres craignent l'achalandage accru de véhicules provenant ou se dirigeant vers l'échangeur de la rue Cannes situé tout à côté de la polyvalente de l'Érablière:

*Par contre, à cause de la géographie du quartier, c'est certain que la circulation sur Cannes, tout près de la polyvalente, va augmenter quand même. Les gens qui se trouvent sur Lebaudy et qui vont se diriger vers l'autoroute, et les gens qui se trouvent jusqu'à Juan-les-Pins, tous ces gens-là et tous les gens dans le milieu vont se déverser sur Cannes pour aller emprunter cette intersection. C'est malheureux mais, à cette intersection, il y a quand même une polyvalente où s'y promènent quelque mille étudiants, je ne sais pas. Donc, il y a quand même une conséquence.*

(M. Paul Asselin, séance du 26 avril 1995, en après-midi, p. 173)

Ils déplorent le peu de précisions fournies par l'étude d'impact à ce sujet:

*[...] la convergence d'un nombre beaucoup plus élevé de véhicules du quartier à l'intersection Cannes/La Vérendrye présente des risques pour les usagers de la polyvalente pour lesquels on ne nous a fourni aucune réponse satisfaisante quant aux mesures de sécurité. Nous avons compris qu'on verrait à l'usage. Quel usage? Des accidents graves?*

(Mémoire de M<sup>me</sup> Johane La Rochelle, p. 9)

Certains s'interrogent aussi sur les risques d'accidents des camions lourds circulant sur le boulevard La Vérendrye:

*Moi, ma préoccupation, c'est toujours relié aux camions lourds, puis aux camions qui transportent des matières dangereuses et toxiques. Ces camions-là n'ont pas d'affaire dans ce coin-là. Alors, que vous ayez des murs de 15 pieds ou des murs de 20 pieds, si un camion qui transporte, par exemple, du liquide inflammable ou qui transporte des matières dangereuses perd le contrôle dans la courbe et puis que ça se déverse, alors non seulement il peut y en avoir des émanations pour les gens de la polyvalente, mais il peut aussi y en avoir pour le quartier aux abords de la polyvalente [...].*

(M. Michel Bérubé, séance du 26 avril 1995, p. 36-37)

Enfin, bien que la Ville de Gatineau ait signifié au cours de la première partie de l'audience publique son intention de modifier le règlement de zonage pour éviter que la rue Cotignac soit raccordée au boulevard, plusieurs participants directement concernés ont cru bon de souligner dans leur mémoire l'importance qu'ils accordent à ce point, surtout en regard de la tranquillité et de la sécurité des résidants de cette rue.

### **L'érablière et le déboisement**

La perte d'une bonne partie de l'érablière près de la polyvalente a aussi été décriée par certains participants :

*De plus, comme nos enfants (tous deux étudiants à cette polyvalente), nous nous opposons à la destruction de l'érablière qui est exploitée à des fins éducatives et qui, dans notre univers souvent froid et bétonné de la ville, apporte à nos enfants une expérience réelle et tangible de l'importance et de la richesse de la nature.*

(Mémoire de la famille Lemire, p. 1)

Les explications de la Ville de Gatineau au sujet du déboisement de l'emprise du boulevard pour poser une conduite d'aqueduc en 1992 ont également provoqué des réactions :

*La Ville a caché volontairement au public qu'elle devait procéder à des travaux de déboisement et ce, jusqu'au début desdits travaux. [...] Les travaux ont servi de justification pour éliminer la pinède de l'étude d'impact et confirmer le choix de la Ville pour l'option A et la variante 4 suggérées par les propriétaires de la rue Cannes.*

(Mémoire de M. Raymond Mantha, p. 2-3)

En conséquence, certains participants, comme le Groupement pour la préservation de la qualité de vie et le Regroupement des résidants de la rue Cotignac qui s'opposent à la réalisation du projet demandent plutôt que la Ville de Gatineau procède au reboisement de l'emprise.

### **Les autres impacts**

D'autres répercussions appréhendées par un moins grand nombre de participants ont été soulevées tout au long de l'examen public du projet. Ainsi, certains craignent les effets d'une détérioration de la qualité de l'air

sur la santé des riverains du boulevard projeté, en particulier celle des enfants. Faisant référence à son fils asthmatique, une résidante de la rue Cotignac est «persuadée que la poussière provenant de ce nouveau tronçon qui sera soulevée et transportée par le vent aura un effet direct sur sa santé et sur celle des autres résidants à la longue» (mémoire de M<sup>me</sup> Marielle Lavigne, p. 3).

Des citoyens pensent aussi que l'éclairage du boulevard peut modifier leur environnement de façon non négligeable :

*La lumière venant des lampadaires, bien qu'amointrie, augmentera quand même la luminosité dans les chambres, ce qui augmentera la perturbation du sommeil.*

(Mémoire de M. Jacques Sibille, p. 1-2)

Une possible hausse de la criminalité a également été évoquée, compte tenu d'une plus grande accessibilité au quartier advenant la construction du boulevard. De plus, certains participants s'inquiètent pour la sécurité des utilisateurs de la piste cyclable :

*L'idée de construire un tunnel sous le boulevard pour la piste cyclable pourra donner lieu à des situations dangereuses, exemple actes criminels, lieu de rencontres pour adolescents surtout le soir.*

(Mémoire de M. Michael Cousineau, p. 1)

*Je suis très inquiète du fait qu'on n'a pas prévu de mesures pour protéger les cyclistes, les piétons et autres qui emprunteraient la piste cyclable qui longera le boulevard.*

(Mémoire de M<sup>me</sup> Pauline Myre, p. 14)

Par ailleurs, certains participants se demandent ce qu'il adviendra du sentier piétonnier et cyclable qui relie actuellement la rue Rayol aux secteurs Mont-Luc et Limbour. Enfin, la somme de tous les inconvénients engendrés par l'éventuelle construction du boulevard constitue, selon un participant, un impact cumulatif dont l'ampleur n'a pas été évaluée par le promoteur.



## Le marais de Touraine

### Qualité et importance

Plusieurs participants ont expliqué leur perception de l'importance biologique du marais de Touraine. Les propriétaires de résidences situées à proximité du marais déplorent les interventions passées qui ont modifié la qualité de l'habitat. Ils font valoir que ce milieu humide abrite une faune diversifiée qu'ils prennent plaisir à observer. En présentant un vidéo réalisé en compagnie de son fils, un résidant de la rue Rayol livrait le témoignage suivant :

*Mais moi, je vous parle de l'homme que je suis, qui vit sur le terrain. D'ailleurs, le court métrage qui accompagne mes mémoires ce soir vous le démontrera. J'ai été un peu surpris que plusieurs ne connaissent pas ce qu'il y a dans le marais et ses environs. Ce n'est pas seulement des grenouilles qu'il y a là.*

(M. Marc Carbonneau, séance du 25 avril 1995, p. 13-14)

Pour le représentant du Club des ornithologues de l'Outaouais, «quelle que soit la dimension d'un habitat, il est important de conserver et de protéger cet habitat» (M. Gérard Desjardins, séance du 27 avril 1995, p. 119). Dénonçant les effets pernicioeux de la perte successive de nombreux petits milieux humides sur la biodiversité d'un secteur tel que le quartier de l'Érablière, il ajoute qu'«il est important de protéger les habitats naturels là où ils sont» (séance du 27 avril 1995, p. 120). Selon lui, aucune perte nette d'habitats dans le marais de Touraine ne doit être admise.

La Ville de Gatineau, quant à elle, fait valoir l'historique de sa planification et le peu d'intérêt de protection de ce milieu humide démontré par les autorités gouvernementales dans le passé pour appuyer sa proposition de réaménagement du marais dans le secteur de la base de plein air municipale :

*Il ne fut jamais, non plus, demandé à la Ville d'inclure ce marais dans les zones de conservation faunique [...] qui, pour leur part, représentent à elles seules 5% de la superficie totale du territoire de Gatineau.*

(Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 21)

## L'avenir du marais

Pour la Ville de Gatineau et les participants favorables au projet, la proposition de réaménagement d'un marais sur le territoire de la base de plein air constitue une mesure d'atténuation adéquate pour compenser les pertes de milieu humide découlant de la construction du boulevard selon le tracé A :

*En terme de développement durable, la Ville reconnaît l'importance de la destruction du ruisseau Laurin le long du tronçon projeté et c'est pourquoi le réaménagement d'une nouvelle zone d'eau libre est proposée, en conformité avec tous les outils de planification approuvés par les autorités compétentes.*

(Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 21)

Pour certains, il s'agit du meilleur moyen d'assurer la protection du marais dans l'avenir :

*[...] jusqu'à très récemment, les gens ne s'intéressaient pas à ce marais. C'est d'ailleurs pourquoi, je pense, ce marais a été, je pense, abusé. Entre autres, lors de la construction de certains secteurs. [...] Personnellement, je pense que c'est une bonne occasion, maintenant, si l'on construit la route et puis si le ministère des Transports veut vraiment favoriser le déplacement du marais, qu'on pourra vraiment le protéger.*

(M. Jacques Bouchard, séance du 27 avril 1995, p. 73)

Cette opinion n'est cependant pas partagée par tous les participants. Certains craignent que la volonté de protection exprimée par la Ville de Gatineau et le promoteur ne soit qu'une illusion. D'autres ne croient pas en la possibilité de relocaliser le marais de Touraine en recréant artificiellement ailleurs un milieu humide. Ils préféreraient plutôt en assurer la protection :

*[...] je ne crois pas, à la base, qu'on puisse déplacer un marais. Et puis, selon l'étude, on veut creuser à hauteur d'homme un trou. Dans le fond, on veut simplement s'assurer que l'eau se ramasse là. Et en creusant, pour moi, ce n'est pas de préserver un marais que de le déplacer. On ne déracine pas les choses comme ça dans la nature.*

(M. Marc Carbonneau, séance du 25 avril 1995, p. 29)

*Que l'on investisse les quelques milliers de dollars nécessaires, au dire du ministère de l'Environnement et de la Faune, pour non seulement protéger, mais bien mettre en valeur davantage le marais de Touraine là où il se trouve actuellement.*

(Mémoire du Regroupement pour la préservation de la qualité de vie et du Regroupement des résidants de la rue de Cotignac, p. 3)

La relocalisation et le réaménagement du marais ont aussi été abordés par le représentant du Club des ornithologues de l'Outaouais. En 1990, cet organisme avait accepté le principe de la relocalisation du marais à la suite de discussions avec la Ville de Gatineau et le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche d'alors :

*Donc, on pensait à ce moment-là qu'on était pour prendre le marais de Touraine, la portion qui était pour être détruite, la relocaliser à un endroit où est-ce qu'il n'y a pas rien qui existe, qu'on était pour recréer un milieu. À ce moment-là, on détruit X et on reconstruit X ailleurs. Donc, on était prêts à accepter ça. Il n'y avait aucun problème avec ça. On a été tous surpris, lors des séances [de l'audience publique] de mars 1995, d'apprendre finalement que ce n'est pas une relocalisation du marais. C'est d'une relocalisation du marais dont on parle, une relocalisation d'un marais dans un autre marais. Donc, il n'y a aucun gain ou mesure de compensation. C'est une perte qu'on a là.*

(M. Gérard Desjardins, séance du 27 avril 1995, p. 128-129)

Compte tenu des imprécisions quant aux superficies de milieu humide qui existaient auparavant, le Club des ornithologues de l'Outaouais suggère que le milieu humide relocalisé ou réaménagé ait une superficie d'au moins 5 hectares.

## **Une question de qualité de vie**

Presque tous les participants font un lien évident entre la réalisation du projet et leur qualité de vie. Ce sujet a donc été abordé sous plusieurs angles au cours de la deuxième partie de l'audience.

## Une vie de quartier

Certains identifient le boulevard comme une coupure au sein du quartier :

*Pour toutes ces raisons, je m'oppose à la réalisation du projet [...] qui viendra à coup sûr diviser, voire pourfendre d'une profonde cicatrice le secteur résidentiel Côte-d'Azur-Ferme Limbour, l'un des plus recherchés de la municipalité de Gatineau.*

(Mémoire de M. Jean-Paul Sarda, p. 2)

La Ville de Gatineau réfute cet argument :

*Ainsi, le boulevard ne crée aucune coupure dans ce quartier qui a connu une forte croissance ces dernières années. Bien au contraire, le boulevard La Vérendrye aura pour effet de consolider et d'unir la trame urbaine de cette partie de la ville, entre autres en favorisant la viabilisation et le développement des terrains vacants à l'intérieur du tissu existant.*

(Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 6)

Par ailleurs, pour l'Association des propriétaires de Côte-d'Azur, «le fait que, pendant une dizaine d'années, les rues Cannes et Monte-Carlo ont fait fonction de prolongement du boulevard a considérablement détérioré le tissu social du secteur» (mémoire, p. 6). En réponse aux questions de la commission à ce sujet, le représentant de l'Association a apporté les précisions suivantes :

*Lorsqu'on a ouvert la rue Cannes jusqu'en bas, ça a coupé le quartier en deux tout simplement, même en quatre si l'on prend Monte-Carlo nord-sud, Cannes est-ouest. [...] ce que je voulais dire par le tissu social, c'est que, maintenant, c'est rendu à un point où les parents défendent aux enfants d'aller de l'autre côté de Cannes. [...] Des situations comme La Vérendrye minent également le tissu social parce qu'il y a des gens qui veulent La Vérendrye –et on comprend beaucoup cette situation-là– et il y a des gens qui demeurent en bordure qui n'en veulent pas.*

(M. Denis Saint-Jean, séance du 25 avril 1995, p. 71-72)

## **Les lacunes de l'étude d'impact sur le plan social**

Des participants ont déploré le fait que les répercussions sociales et humaines du projet n'aient pas été considérées pleinement. Une résidante du quartier résume ainsi son opinion à ce sujet:

*Ce silence de la directive, de l'étude et des questions et réponses recommande à lui seul que la commission rejette l'étude d'impact puisqu'elle pêche par l'absence de ce qui est au cœur de l'environnement, l'HOMME, et par là même au cœur du mandat de la commission d'audience publique.*

(Mémoire de M<sup>me</sup> Johane La Rochelle, p. 4)

À ce propos, elle cite les effets sur la santé des personnes de la qualité de l'air et du climat sonore, ainsi que les divers aspects psychosociaux comme le sentiment d'injustice ou la perte de contrôle ressenti par certains citoyens face à leur environnement.

## **Un choix entre la nature et les humains**

Subissant déjà les inconvénients d'une circulation dense, les résidants des principales rues collectrices du quartier estiment que tout report du projet aurait des répercussions importantes sur leur qualité de vie. Étant donné l'envergure du problème, certains d'entre eux croient qu'une priorité doit être accordée à la qualité de vie des personnes plutôt qu'à la protection du milieu naturel:

*Il paraît élémentaire et d'une logique simpliste que [...] les résidants des rues Cannes, Monte-Carlo et des rues avoisinantes soient priorisés au genre animal et au genre végétal [...].*

(Mémoire de M<sup>me</sup> Claire Chevrier-Beauregard, p. 8)

Les riverains du futur boulevard, qui jugent également que leur qualité de vie diminuerait advenant la construction du tronçon projeté, estiment, au contraire, qu'il est illogique de détruire le milieu naturel au profit d'une route:

*Bravo, je crois peut-être que, dans les années 50, c'était le développement du béton qui représentait l'évolution de la société, mais aujourd'hui, en 1995, nous sommes l'un des derniers pays au*

*monde qui possèdent encore des espaces vierges, mais en raison de cette mentalité dite moderne, nous détruisons ce qui nous reste de cette richesse.*

(Mémoire de M<sup>me</sup> Denise Charlebois et de M. Serge Benoit, p. 5)

*J'étais en faveur de préserver la belle nature qui nous entoure, mais je suis devenu militant (dans le bon sens du terme) de la préservation de notre qualité de vie. J'ai réalisé que si on conserve une faune et une flore en santé, cela se reflète également sur ma qualité de vie et celle de mes concitoyens et concitoyennes.*

(Mémoire de M. Marc Carbonneau, p. 4)

D'autres prônent plutôt la recherche d'un équilibre entre les intérêts de tous et la protection du milieu naturel :

*Puis j'ai été aussi touché par les remarques hier des citoyens qui disaient qu'est-ce qu'il fallait prioriser, la nature ou les humains. Je ne pense pas que c'est vraiment une question de priorité ici. [...] C'est que je pense qu'on fait partie d'un tout, puis on peut s'accorder sans en prioriser ou pénaliser un. Puis ici, je vois clairement qu'on n'a jamais pensé à des solutions simples qui pourraient accorder les deux, la nature et les humains.*

(M. Chrystian Carbonneau, séance du 26 avril 1995, en après-midi, p. 63-64)

### **Des solutions différentes pour les rues collectrices**

Les participants qui résident en bordure du futur boulevard conviennent de la nécessité de réduire la circulation sur les rues collectrices. Ils sont cependant d'avis que la réalisation du projet ne pourra résulter qu'en un transfert d'une partie du problème à d'autres résidents du quartier :

*Ceci étant dit, nous sommes d'accord avec nos concitoyens de Cannes et de Monte-Carlo pour trouver des solutions pour améliorer leur qualité de vie. Toutefois, cet ensemble de solutions ne doit pas se faire aux dépens d'autres citoyens. Le prolongement du boulevard est inacceptable comme solution, car il crée un problème dans la cour du voisin. Il ne règle pas le problème en cause, le problème de circulation locale, et ne règle non plus la circulation régionale et*

*encore moins le transit à distance. De plus, il cause d'autres problèmes qui sont beaucoup plus importants que ceux qu'on croit pouvoir rectifier.*

(M. Denis Mourre, séance du 26 avril 1995, en soirée, p. 164)

Certains ont fait des suggestions pour régler différemment le problème de circulation sur les rues collectrices :

*Fermer la rue Cannes, sauf aux autobus et véhicules d'urgence, me créerait certainement des difficultés. J'ai un enfant qui va à l'école du Petit Prince. Selon où on fermerait la rue, j'aurais peut-être à faire des détours, mais c'est une solution que j'accepterais très largement plutôt que la solution alternative de créer une infrastructure qui m'apparaît encore une fois surdimensionnée et assez monstrueuse.*

(M. Pierre David, séance du 27 avril 1995, p. 165)

Une citoyenne a évoqué l'expérience de certains quartiers de la ville d'Ottawa où des consultations publiques ont permis de mettre en place des moyens concrets pour diminuer ou contrôler la circulation des véhicules, tels que des sens uniques ou des îlots aménagés rétrécissant la chaussée à des endroits stratégiques :

*[...] qu'ensemble, pour une communauté durable, l'initiateur baisse immédiatement de 10 kilomètres les vitesses permises dans le quartier et qu'en partenariat avec des bénévoles représentant différentes zones du quartier, ils choisissent ensemble les moyens concrets et matériels qui dissuadent les automobilistes de transiter dans le quartier. Et je me réfère à des exemples existants dans le quartier Glebe et Côte-de-Sable à Ottawa.*

(M<sup>me</sup> Johane La Rochelle, séance du 27 avril 1995, p. 100)

Un autre participant, parlant en son nom personnel et à celui d'un groupe de résidants de la rue Cotignac, a aussi suggéré la formation d'une table ronde regroupant les citoyens du quartier et des représentants de la Ville de Gatineau qui pourraient travailler ensemble à la recherche de solutions réalistes.

## Un projet plus acceptable pour tous

Des participants en faveur du projet, souhaitant avant tout un règlement rapide du problème de circulation sur les rues collectrices, ont convenu de l'intérêt de trouver une solution de moindre impact pour les riverains du futur boulevard :

*Alors, s'il y a un tracé qui pourrait les avantager plus [les opposants] dans le sens qu'ils auraient moins de bruit et qu'ils auraient moins de problème pour eux, je suis d'accord avec ce tracé-là.*

(M<sup>me</sup> Claire Chevrier-Beauregard, séance du 25 avril 1995, p. 130-131)

Par ailleurs, certains riverains du boulevard projeté ont donné leur opinion sur ce qui pourrait constituer une solution plus acceptable à leurs yeux :

*Si, après tout ce que vous avez vu et entendu, vous pensez qu'on devrait construire cette « autoroute », pourriez-vous suggérer qu'on la construise à deux voies au lieu de quatre pour qu'on puisse garder plus de verdure de chaque côté et qu'on interdise l'accès aux camions et, de ce fait, ainsi réduire le niveau sonore et la vibration. On pourrait peut-être également y installer des lampadaires qui n'illuminent que la rue et non tout son entourage.*

(Mémoire de M<sup>me</sup> Édith Harvey)

D'autres, par contre, se refusent à tout compromis :

*Nous sommes placés dans une situation où nous devons considérer que, même avec l'élimination de l'espace médiane par le remplacement d'un « portland », que même si on éliminait la piste cyclable, car ne faisant pas partie du réseau routier, mais plutôt d'ordre récréatif, que même si la circulation lourde était interdite, que même si le boulevard ne contenait que deux voies plutôt que quatre voies, il resterait toujours de sérieux impacts sur la qualité de vie des résidents et ce, de plusieurs rues avoisinantes.*

(Mémoire de MM. Michel Desmarais et René Ayotte, p. 12)



Enfin, un participant résume ainsi sa perception quant à l'acceptabilité sociale d'un tel projet:

*Ce qu'on nous propose ou ce qu'on a discuté jusqu'à maintenant, c'est un peu deux options: l'option du statu quo que privilégient naturellement les gens comme moi qui auront à souffrir grandement de la construction d'un boulevard. Alors, c'est une solution qui m'est acceptable, mais qui est totalement inacceptable aux résidants de la rue Cannes, et j'en conviens. La deuxième option, c'est la construction de cette autoroute à quatre voies, qui est peut-être acceptable aux résidants de la rue Cannes, mais qui m'est totalement inacceptable. Ne pourrait-on pas trouver une solution qui ne serait peut-être pas la plus satisfaisante pour l'ensemble des citoyens, mais qui soit la moins insatisfaisante pour l'ensemble des citoyens ?*

(M. Pierre David, séance du 27 avril 1995, p. 165-166)

En conclusion, la commission a pu, tout au long de l'examen public du projet, bénéficier d'un apport extrêmement riche et varié de renseignements et de suggestions de la part des citoyens de la région. Cette importante participation du public démontre sa volonté d'agir sur les décisions et de trouver des solutions aux problèmes qui le concernent.



---

## Chapitre 3 **Le contexte et la raison d'être du projet**

Divers éléments de la raison d'être du projet, tant du point de vue des acteurs régionaux que de celui de la Ville de Gatineau et du promoteur, sont examinés dans ce chapitre, de même que la place qu'occupe le projet dans la planification régionale et municipale.

### **Le contexte et la planification régionale**

#### **Les responsabilités des divers acteurs**

La planification de l'aménagement du territoire concerne trois instances de gouvernement. En décembre 1979, le gouvernement du Québec adoptait la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, qui prévoyait l'élaboration d'un schéma d'aménagement pour le territoire de chacune des municipalités régionales de comté (MRC). Dans cette veine, la Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO), une organisation supramunicipale ayant compétence en matière d'aménagement du territoire, devait assumer l'élaboration du schéma d'aménagement, qui se définit comme :

*Un instrument de planification qui établit les lignes directrices de l'organisation physique du territoire d'une municipalité régionale de comté en coordonnant les choix et les décisions qui touchent l'ensemble des municipalités impliquées et le gouvernement.*

(Gouvernement du Québec, 1985, p. 60)

Dans le schéma d'aménagement, certains éléments doivent obligatoirement apparaître dont les grandes orientations de l'aménagement, les grandes affectations du territoire ainsi que l'identification des lieux présentant un intérêt historique, culturel, esthétique ou écologique. L'identification et la localisation approximative des infrastructures et des équipements intermunicipaux ainsi qu'un document complémentaire portant sur les normes minimales à être respectées par les règlements municipaux sont aussi exigés.

À la suite de l'adoption d'un schéma d'aménagement, chaque municipalité est tenue d'adopter un plan d'urbanisme, des règlements afférents et, si nécessaire, les conditions d'émission des permis de construction. Tous ces éléments doivent être conformes aux objectifs du schéma d'aménagement régional.

Chaque municipalité demeure donc responsable de l'organisation et de l'utilisation de son territoire et son plan d'urbanisme présente les grandes orientations d'aménagement. À partir de ce dernier, les divers règlements d'urbanisme sont établis, soit le règlement de zonage, le règlement de lotissement, le règlement de construction et le règlement sur les permis et les certificats. Par la conformité de ces divers outils d'aménagement inscrits au schéma d'aménagement régional, chaque municipalité possède des pouvoirs en matière de planification et de réglementation et contrôle ainsi le développement de son territoire.

*La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* prévoit également la consultation de la population à diverses étapes de la mise en œuvre d'un schéma d'aménagement et lors de sa révision, ce qui est actuellement le cas pour la CUO. Il s'agit, le plus souvent, de réunions d'information et de consultation.

## **La planification du projet par les instances régionales**

Sur le plan régional, la première référence au tracé du boulevard La Vérendrye remonte à 1972 et elle est issue du schéma d'aménagement du territoire de la Communauté régionale de l'Outaouais (CRO) d'alors (document déposé DB59). Par la suite, la construction du boulevard figure au schéma d'aménagement régional

de 1977 et elle est considérée comme prioritaire (document déposé DB9). Pour la CRO, ce boulevard constituait, avec le boulevard Maloney, l'un des deux axes destinés à améliorer les liaisons entre Gatineau et le centre-ville régional de Hull. En outre, le projet fut inclus en 1978 dans l'*Entente entre le gouvernement du Québec et la Commission de la Capitale nationale sur l'amélioration du réseau routier dans le secteur québécois de la région de la Capitale nationale* prévoyant la construction du boulevard depuis la route 307 jusqu'au boulevard Lorrain (document déposé DA5).

Dans le schéma d'aménagement régional qui a suivi en 1988, la CRO réitérait ses intentions relativement à la construction du boulevard La Vérendrye entre la route 307 et l'autoroute 50, selon un échéancier de 0-5 ans (étude d'impact, document déposé PR3, p. 2 et mémoire de la CUO). Finalement, dans un mémoire présenté lors de l'audience publique, la CUO a indiqué que le projet en question est toujours considéré urgent et essentiel dans le schéma d'aménagement actuellement en révision (mémoire de la CUO). Le boulevard fait d'ailleurs partie du *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun* de la région de l'Outaouais dressé en 1994 (document déposé DB39) et qui devrait éventuellement être pris en compte dans le prochain schéma d'aménagement (mémoire de la Ville de Gatineau, p. 8).

## **Le Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun**

La CUO, à l'occasion de la révision de son schéma d'aménagement, a mandaté la Société de transport de l'Outaouais (STO) pour réaliser un plan d'intégration des réseaux routier et de transport en commun. Soumis à une consultation publique au printemps de 1994, ce plan présente les grandes orientations ainsi qu'un plan d'action pour les concrétiser.

Déposé en novembre 1994, le rapport final intitulé *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun* met l'accent sur deux grandes orientations, l'une à moyen terme (l'an 2011) et l'autre, à long terme (l'an 2046). Ce sont ces visions régionales du transport que le Plan intégré recommande d'ajouter au schéma d'aménagement de la CUO de manière à guider les différentes autorités gouvernementales lors de l'élaboration de leurs politiques et de leurs programmes respectifs.

À moyen terme, il est recommandé que le développement du territoire favorise le transport en commun par la mise en place d'un système interprovincial de transport en commun rapide et d'un réseau de voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé. Il est donc proposé de prolonger le boulevard La Vérendrye entre l'autoroute 50 et la route 307 ainsi que d'élargir le pont Alonzo-Wright et ses approches afin de permettre une meilleure circulation automobile. Le Plan intégré suggère également d'implanter une voie réservée aux véhicules à haut taux d'occupation entre Gatineau et le centre-ville de Hull. Cette voie réservée emprunterait le boulevard La Vérendrye à Gatineau et les boulevards Saint-Joseph et de la Carrière à Hull (figure 4).

Pour réaliser ses objectifs, le Plan intégré soumet un plan d'action qui s'articule autour de trois échéanciers, soit à court terme (1995 à 1999), à moyen terme (2000 à 2011) et à long terme (2012 à 2046). De façon générale, il est recommandé que les infrastructures à vocation régionale construites à l'avenir devraient être conçues comme des corridors multimodaux aménagés pour accommoder tous les modes de déplacement (à pied, en bicyclettes, automobiles, autobus et camions).

Comme action à court terme, le Plan intégré réitère la nécessité de prolonger le boulevard La Vérendrye entre l'autoroute 50 et la route 307 et d'élargir à quatre voies le pont Alonzo-Wright et ses approches entre les routes 105 et 307, pour des coûts estimés à 9 millions en dollars de 1994. Un corridor multimodal incluant des voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé serait ainsi créé (document déposé DB39, p. 35).

À moyen terme, le Plan intégré recommande la construction de deux tronçons à quatre voies du boulevard de la Carrière, dont les coûts étaient également évalués à 9 millions de dollars en 1994. Ce boulevard longe le boulevard Saint-Joseph à Hull (figure 2) et constituerait une solution de rechange, en tant que corridor multimodal, à la section du boulevard Saint-Joseph qui ne comporte que deux voies de circulation (document déposé DB41, p. 4-32).



Le Plan intégré mentionne par ailleurs qu'une série de mesures seraient en cours de réalisation pour inciter l'utilisation du transport en commun. Ces mesures, telles que l'implantation de voies réservées sur le boulevard Gréber à Gatineau, ne seraient toutefois pas encore en vigueur (document déposé DB39, p. 33) et, actuellement, seul le boulevard Maisonneuve à Hull possède des voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé (document déposé DB42, p. 34). Enfin, pour être à même de prendre le virage qui s'impose, le Plan intégré prévoit, d'ici l'an 2046, que des investissements de l'ordre de 690 millions de dollars seront nécessaires (document déposé DB39, p. 55).

Le représentant de la STO a mentionné en audience publique que la prévision d'implanter des voies réservées sur le boulevard La Vérendrye était «stratégique» (M. Salah Barj, séance du 27 mars 1995, p. 210). Un autre représentant du même organisme a souligné qu'il était prévu d'utiliser cette voie réservée «à court terme», soit d'ici quatre ou cinq ans (M. Bernard Boudriau, séance du 23 mars 1995, en soirée, p. 157).

En ce qui concerne l'implantation de cette voie réservée, le Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais (CREDDO) croit que ce concept devrait occuper une place prépondérante dans le transport urbain de la région, mais qu'il faudrait plutôt privilégier l'amélioration des voies existantes (mémoire, p. 3). Son représentant ajoute :

*Puis qu'on me dise, moi, que le boulevard La Vérendrye aura des voies réservées, pourquoi qu'il n'y en a pas ailleurs des voies réservées ? Puis pourquoi la Ville de Gatineau ne veut pas soutenir de façon plus logique et plus directe le transport en commun ? On a très peu entendu la Ville de Gatineau, dans les dernières années, soutenir le transport en commun. Ils ont toujours été là pour dire que ça coûtait cher du transport en commun. Moi, je peux vous dire que, du béton pour des routes, ça coûte encore bien plus cher.*

(M. Marc Turgeon, séance du 26 avril 1995, en après-midi, p. 159)



Plusieurs autres participants ont remis en question les objectifs régionaux poursuivis par le projet. L'un d'eux a mentionné qu'à la lumière des documents déposés et des informations obtenues, il considère que la justification et les objectifs du projet sont, dans bien des cas, désuets, irréels et strictement rédigés de façon à mieux « vendre » le projet (mémoire de M. Michel Bérubé, p. 3). Une citoyenne se demande même :

*Quel problème veut-on résoudre en réalisant ce projet? Certainement pas des problèmes de circulation ou de développement économique régional. Alors, à qui et pourquoi un tel projet?*  
(Mémoire de M<sup>me</sup> Johane La Rochelle, p. 15)

Un autre citoyen n'est « pas sûr que le boulevard La Vérendrye va solutionner le problème et augmenter considérablement les utilisateurs du transport en commun. Le problème, c'en est un de tarification et aussi un manque de publicité et de promotion [...] On nous a coupé les services d'express parce qu'il manque d'utilisateurs » (M. Gino Monteforte, séance du 27 avril 1995, p. 169 et 171).

Malgré ces réserves exprimées par les citoyens face au réalisme de tous les objectifs régionaux présentés, **la commission considère que la réalisation d'un lien routier entre l'autoroute 50 et le pont Alonzo-Wright est cohérente avec la vision régionale du transport telle qu'elle est développée dans le Plan intégré. De plus, le projet est en accord avec la volonté des principaux acteurs en matière de planification régionale tels que la CUO, la STO et le MTQ qui souhaitent ainsi créer un corridor multimodal est-ouest.** Par ailleurs, la commission note que ces organismes considèrent que l'élargissement et le réaménagement des approches est et ouest du pont Alonzo-Wright sont nécessaires à la création de ce corridor.

La commission remarque toutefois qu'en ce qui a trait aux voies réservées pour les véhicules à taux d'occupation élevé, rien n'est encore fait sur les axes routiers existants dans la ville de Gatineau. De plus, une bonne partie du boulevard La Vérendrye à l'est de l'autoroute 50 ne comporte encore que deux voies, ce qui pourrait représenter un obstacle à l'implantation d'une voie réservée à court terme comme le souhaite la STO.

En outre, la commission constate que, même si une voie réservée était implantée à court terme du côté de Gatineau, via le corridor du boulevard La Vérendrye, les travaux du côté de Hull pour la création d'un corridor multimodal ne sont prévus qu'à moyen terme, via les boulevards Saint-Joseph et de la Carrière.

**La commission estime donc que la pertinence de réaliser, à court terme, une voie réservée sur ce tronçon de 2,4 kilomètres du boulevard La Vérendrye n'est pas démontrée et qu'il ne peut s'agir d'un motif déterminant pour justifier quatre voies de circulation plutôt que deux sur le tronçon projeté.**

## **L'entente CCN-Québec**

L'entente générale entre le Québec et la CCN porte sur l'amélioration du réseau routier dans le secteur québécois de la région de la Capitale nationale. Elle prévoit, entre autres, que le gouvernement et la CCN s'engagent à contribuer au coût de construction du réseau routier désigné dans une proportion de 50 % chacun (document déposé DA5, article 4).

Cette entente de 1972 a été modifiée en 1978 en y ajoutant la construction du boulevard La Vérendrye à partir de la route 307 jusqu'au boulevard Lorrain. Il y est décrit comme un «boulevard conçu comme boulevard à grande capacité aux abords paysagers, généralement divisé et dont les carrefours sont généralement à niveau».

À l'examen de cette entente, la commission constate que l'expression «à grande capacité» utilisée pour qualifier le boulevard projeté n'est pas définie et que la vitesse de référence pour la conception du boulevard n'est pas spécifiée. De plus, à la suite d'une demande de la commission, la CCN a précisé que la possibilité de construire un boulevard à deux voies plutôt qu'à quatre voies n'infirmait pas l'entente (document déposé DB80). **La commission considère donc que cette entente sur le financement du projet offre une latitude quant aux caractéristiques de conception du boulevard.**

## **Le pont Alonzo-Wright**

Le promoteur considère qu'actuellement, le pont Alonzo-Wright et ses approches posent un problème sur le plan de la circulation. Dans son *Étude d'opportunité – Élargissement du pont Alonzo-Wright entre les routes 307 et 105* produite en janvier 1993, le MTQ concluait que le pont était utilisé à 92 % de sa capacité, ce qu'il considérait comme un niveau inacceptable (document déposé DA13, p. ii). Selon le Ministère, l'élargissement du

pont Alonzo-Wright nécessiterait aussi le réaménagement de toutes ses approches qui constituent les éléments les plus problématiques (M. Hassan Sobh, séance du 21 mars 1995, p. 56).

Les différentes interventions en audience publique ont clairement fait ressortir que, pour plusieurs participants, les ponts demeurent une préoccupation aux heures de pointe:

*[...] tous vous diront que la fluidité aux abords du pont Alonzo-Wright serait grandement améliorée, aux heures de pointes, s'il était élargi.*

(Mémoire de M. Michel Bérubé, p. 3)

Le problème de congestion sur le pont Alonzo-Wright aurait toutefois été en partie atténué par la synchronisation des feux de circulation sur les routes 307 et 105 (M. Hassan Sobh, séance du 21 mars 1995, p. 76 et M<sup>me</sup> Pauline Myre, séance du 26 avril 1995, en soirée, p. 36).

Par ailleurs, le promoteur est d'avis que la capacité du pont Alonzo-Wright serait dépassée advenant la réalisation du projet (document déposé DA13, p. ii). De même, pour la majorité des participants à l'audience publique, dont le maire de Gatineau, le prolongement du boulevard La Vérendrye jusqu'au pont Alonzo-Wright qui comporte actuellement deux voies engendrerait des problèmes importants de circulation. En conséquence, le projet d'élargissement du pont et de ses approches s'avère une priorité pour la Ville:

*[...] on traite le tronçon du boulevard La Vérendrye et le pont Alonzo-Wright en deux étapes. L'une est aussi importante que l'autre, excepté que, pour faire les deux demandes en même temps, on sent qu'elles nous échapperaient peut-être les deux. Vous pouvez être sûrs que, si vous nous accordez la construction du boulevard La Vérendrye, on va revenir très rapidement pour l'élargissement du pont Alonzo-Wright.*

(M. Guy Lacroix, séance du 26 avril 1995, en après-midi, p. 149)

Le promoteur quant à lui, a mentionné qu'il prévoyait éventuellement élargir le pont à quatre voies. Il a cependant précisé que le prolongement du boulevard La Vérendrye et l'élargissement du pont Alonzo-Wright constituent deux projets distincts, puisque seul le premier fait partie de l'entente CCN-Québec (M. Rosaire Roy, séance du 23 mars 1995, en après-midi, p. 55).

Malgré qu'il reconnaisse que l'élargissement du pont et de ses approches représente une priorité à court terme sur le plan régional, aucun calendrier de réalisation n'a encore été déterminé (M. Rosaire Roy, séance du 23 mars 1995, en après-midi, p. 51).

Le représentant du ministère de l'Environnement et de la Faune a également ajouté qu'un projet d'élargissement du pont devrait être autorisé en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, mais que l'analyse de ses impacts sur l'environnement pourrait ne pas être soumise à un examen public comme le projet actuel de prolongement du boulevard La Vérendrye (M. Pascal Grenier, séance du 21 mars 1995, p. 36).

Malgré qu'il ne soit pas dans le mandat de la commission d'étudier l'opportunité d'élargir ou non ce pont, il est difficile de dissocier le projet de prolongement du boulevard La Vérendrye jusqu'au pont et celui de l'élargir. **La commission considère que ces deux projets sont intimement liés sur le plan de la circulation et qu'ils auraient dû normalement être examinés ensemble. Ce morcellement a empêché les participants et la commission d'avoir une vision globale du projet.**

## Le contexte et la planification municipale

Au-delà du contexte et de la planification régionale, la Ville de Gatineau désire, avec le prolongement du boulevard La Vérendrye, atteindre certains objectifs municipaux qui sont présentés dans cette section. La planification de la Ville est ensuite abordée.

### Les objectifs municipaux

La Ville de Gatineau estime que, sur le plan régional, le tronçon concerné du boulevard La Vérendrye fait partie d'un tout et son absence déséquilibrerait le «puzzle» régional sur le plan du transport. De plus, elle considère que le projet est le prolongement naturel et essentiel pour relier le pont Alonzo-Wright à l'autoroute 50 et aux tronçons existants du boulevard La Vérendrye, ce que ne

peut assumer adéquatement aucun des autres axes routiers du secteur, et ce, pour tous les modes de transport (mémoire de la Ville de Gatineau, p. 8).

Dans un contexte municipal, le projet, tel qu'il est présenté, constituerait un complément au réseau d'artères est-ouest dont fait partie l'actuel boulevard La Vérendrye. Le seul autre axe qui pourrait être qualifié d'artère urbaine importante est-ouest est le boulevard Maloney (la route 148), la rue Saint-René étant déficiente sur tous les plans (M. Hassan Sobh, séance du 20 mars 1995, p. 44).

La Ville de Gatineau souligne également l'importance de rattacher le quartier de l'Érablière au reste du territoire de la municipalité. Lors de l'audience publique, le maire plaidait en faveur de la réalisation du projet :

*Alors, c'est de vous démontrer qu'il y a une dislocation totale entre le secteur ouest et le centre-ville, et puis ça cause des problèmes énormes sur le plan social, et sur le plan transport et économique. Alors, je vous prierais de prendre en considération le fait qu'il faut ramener les éléments de notre ville ensemble. Et la seule manière de le faire, c'est en construisant le boulevard La Vérendrye, où les gens vont sentir qu'ils peuvent se rendre d'un point à l'autre de la ville sans être obligés de faire le détour par plusieurs rues secondaires. Alors, c'est pour nous un élément primordial, le rassemblement de nos citoyens.*

(M. Guy Lacroix, séance du 26 avril 1995, en après-midi, p. 147)

Toujours selon la Ville, le tronçon projeté aurait de nombreux effets positifs dont, entre autres, la diminution de la nuisance des automobiles dans les secteurs résidentiels du quartier, la création d'une artère à laquelle se grefferaient les principales rues collectrices et la diminution de l'incidence de la circulation lourde sur les rues qui l'accommodent présentement sans avoir été conçues pour cela au départ. En effet, lors de l'audience publique, des citoyens sont venus exprimer leur appui au projet en déplorant la circulation intense sur les rues collectrices de leur quartier.

La réalisation du projet favoriserait, selon la Ville, l'utilisation du transport collectif avec l'implantation des voies réservées. Pour les utilisateurs du quartier, le projet n'aurait pas d'effets négatifs sur le transport en commun à court terme. La STO estime même qu'il pourrait y avoir une légère amélioration du service (M. Salah Barj, séance du 22 mars 1995, p. 95).

Le prolongement du boulevard La Vérendrye diminuerait aussi le temps de réponse des véhicules d'urgence lors d'interventions dans le quartier de l'Érablière :

*La localisation actuelle du quartier général de la Direction de la sécurité publique de Gatineau a été planifiée en fonction de la présence complète de l'axe La Vérendrye. [...] L'absence du tronçon autoroute 50/route 307 allonge présentement indûment le temps de réponse des véhicules d'urgence qui sont appelés à intervenir dans le quartier, à partir de notre quartier général.*

(Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 13-14)

**À la suite de son analyse des objectifs municipaux, la commission estime que la réalisation d'un lien routier dans l'axe du prolongement du boulevard La Vérendrye est justifiée pour relier adéquatement le quartier de l'Érablière au reste de Gatineau et pour permettre un meilleur accès au pont Alonzo-Wright.**

## **La planification du projet par les instances municipales**

Cette section porte sur les éléments de la planification qui ont amené le projet de construction d'un boulevard dans le quartier l'Érablière. À cette fin, les divers plans et schémas d'aménagement du territoire sont analysés et les conséquences de certaines actions concrètes sur le tracé proposé pour la construction du boulevard La Vérendrye entre la route 307 et l'autoroute 50 sont examinées.

### **Les projections de développement résidentiel**

En matière de planification urbaine, les autorités doivent tenir compte de différents facteurs, dont les données démographiques. Lors de l'audience publique, la Ville de Gatineau a relaté l'évolution démographique qu'a connue l'Outaouais au cours des dernières années. Gatineau est la ville la plus peuplée, avec 45,8 % de la population de cette région en 1991. En 1994, sa population était évaluée à 102 800 habitants (mémoire de la Ville de Gatineau, p. 3). Pour l'ensemble de son territoire, à l'exception de la zone

rurale, le nombre de permis de construction émis a connu un sommet en 1990 pour décroître depuis. Cette diminution de la croissance se remarque également dans le quartier de l'Érablière. Le nombre de nouveaux logements est passé de 298 en 1990 à 48 en 1994 (tableau 4).

**Tableau 4 Nouveaux logements dans les quartiers de Gatineau**

Quartier	1989	1990	1991	1992	1993	1994
L'Érablière	283	298	142	108	132	48
Centre	415	277	535	277	166	192
La Pointe	131	114	31	181	36	57
De la Colline	504	785	568	283	231	237
Le Moulin	83	113	77	41	19	33
La Blanche	276	337	327	166	160	56
<b>Total</b>	<b>1 692</b>	<b>1 924</b>	<b>1 680</b>	<b>1 056</b>	<b>744</b>	<b>623</b>

Source : document déposé DB70.

Dans son étude d'impact, le promoteur fait référence à l'urbanisation et aux orientations de développement de la Ville. Le promoteur reconnaît que, selon le schéma d'aménagement de la CUO, la municipalité de Gatineau «a connu un certain étalement de son développement, et ce, surtout au nord du boulevard La Vérendrye» (étude d'impact, document déposé PR3, p. 41). Cependant, la commission note que les données démographiques présentées dans l'étude d'impact sont différentes et supérieures à celles fournies par la Ville de Gatineau sur la base du nombre de permis de construction émis.

L'examen du plan d'urbanisme de 1990 (document déposé DB15) indique que la majeure partie du quartier de l'Érablière est en consolidation. Il ne demeure à développer, sur un horizon de moins de cinq ans, que la partie est du quartier, dans le secteur Versant Côte-d'Azur situé au nord du projet de boulevard, et les terrains appartenant à des individus regroupés dans l'Association coopérative de la Côte-d'Azur, au sud du boulevard. À plus long terme, soit au-delà de cinq ans, le développement prévu côtoie le tracé futur de l'autoroute 50. Pour l'ensemble du territoire de la ville, ce plan

prévoit que les secteurs résidentiels à développer sont situés au nord du boulevard La Vérendrye, le long de l'actuelle autoroute 50. De façon globale, ces développements exerceront une pression supplémentaire sur l'utilisation du boulevard La Vérendrye et, par conséquent, sur la réalisation du projet à l'étude.

La Ville de Gatineau a également fourni deux plans datés de 1994. Le premier indique la croissance du développement prévu jusqu'en 1998 et le second, le potentiel résidentiel (document déposé DB21). En les comparant au plan d'urbanisme de 1990, la commission remarque que la Ville maintient, en général, ses intentions de développement sur l'ensemble du territoire, et ce, malgré la décroissance observée au tableau 4.

La commission note aussi que la Ville continue de prévoir le développement le long de la future autoroute 50, au nord du quartier de l'Érablière, même si, selon le MTQ, le projet de prolongement de cette autoroute est reporté très loin dans le temps (M. Rosaire Roy, séance du 23 mars 1995, en soirée, p. 40). Pour la commission, ces prévisions de la Ville exercent des pressions sur le développement des infrastructures non seulement quant au projet du boulevard La Vérendrye, mais également en ce qui concerne un possible projet de parachèvement de l'autoroute 50, en plus de constituer un encouragement à l'étalement urbain.

## **Le rôle et la description du boulevard**

Les informations sur la planification municipale obtenues en audience permettent de comprendre l'évolution du projet de boulevard et la description qui en était faite par le passé. La construction de ce tronçon du boulevard La Vérendrye était prévue dans le schéma directeur d'urbanisme de la Ville de Touraine en 1973. Le boulevard y est décrit comme étant une artère intermunicipale aménagée «en avenue urbaine insistant sur les dégagements et les perspectives» (document déposé DB17). Un croquis d'aménagement illustre une route à quatre voies situées dans une emprise de 110 pieds et comprenant 2 chaussées de 36 pieds, une bande médiane de 16 pieds, 2 espaces verts de 4 pieds, 2 trottoirs de 5 pieds et 2 espaces libres de 2 pieds pour les services municipaux (document déposé DB59).

En 1983, le plan d'urbanisme de la Ville de Gatineau décrit le boulevard comme une future artère majeure est-ouest devant être développée en



priorité et comprise dans une emprise de plus de 30 mètres (document déposé DB16). En 1990, le règlement relatif au plan d'urbanisme et de développement de la Ville de Gatineau indique que le boulevard est classé comme une artère urbaine, ce qui signifie qu'il devra canaliser la circulation vers les zones commerciales et résidentielles et vers les échangeurs autoroutiers. Sa construction est prévue à l'intérieur d'une période de cinq ans. Il est cartographié avec une emprise de 39,5 mètres et comprend quatre voies de circulation (document déposé DB15). Enfin, tous les plans de zonage de la Ville de Gatineau, en 1977, 1982 et 1990, prévoient le passage du boulevard La Vérendrye (document déposé DB20).

Au cours de l'audience publique, des citoyens ont signalé que, malgré leur connaissance du projet de boulevard, ils ne s'attendaient pas au projet tel qu'il est présenté:

*La plupart d'entre nous savions qu'un tel projet était sur les planches des ingénieurs, mais nous avons tous été abasourdis de constater l'ampleur dudit projet retenu par le promoteur.*  
(Mémoire de M<sup>me</sup> Isabelle Plante et de M. Jean-Daniel Bélanger, p. 2)

**La commission comprend leur surprise puisque la description de ce projet est passée depuis 1973 d'une artère urbaine à 4 voies avec trottoirs et espaces verts dans une emprise de 33 mètres à une artère urbaine majeure, toujours à 4 voies, et dont l'emprise de 39,5 mètres serait bordée d'écrans antibruit de 3 à 5 mètres de hauteur.**

Par ailleurs, au moins un groupe de citoyens s'est déjà opposé au tracé proposé lors de la révision, en 1990, du plan d'urbanisme de la Ville. Ces citoyens demandaient que l'emprise demeure dans son état naturel et soit zonée «parc» par la Ville (document déposé DC4). Leur requête auprès du Conseil de ville fut refusée (document déposé DC6). Une participante à l'audience publique a souligné:

*[...] on m'a clairement fait savoir que la révision du plan d'aménagement n'était pas le bon forum: projet déjà planifié depuis 20 ans, projet Québec-CCN, appui des autres municipalités, etc. Bref, les citoyens n'avaient aucune raison d'être contre puisqu'ils savaient tout cela en achetant.*  
(Mémoire de M<sup>me</sup> Johane La Rochelle, p. 6)

**Par ailleurs, la commission rappelle que les autorités régionales sont tenues par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* de consulter la population lors de la révision de leur schéma d'aménagement actuellement en cours. À cet effet, la commission croit que les citoyens devraient profiter de cette tribune pour faire valoir leurs opinions.**

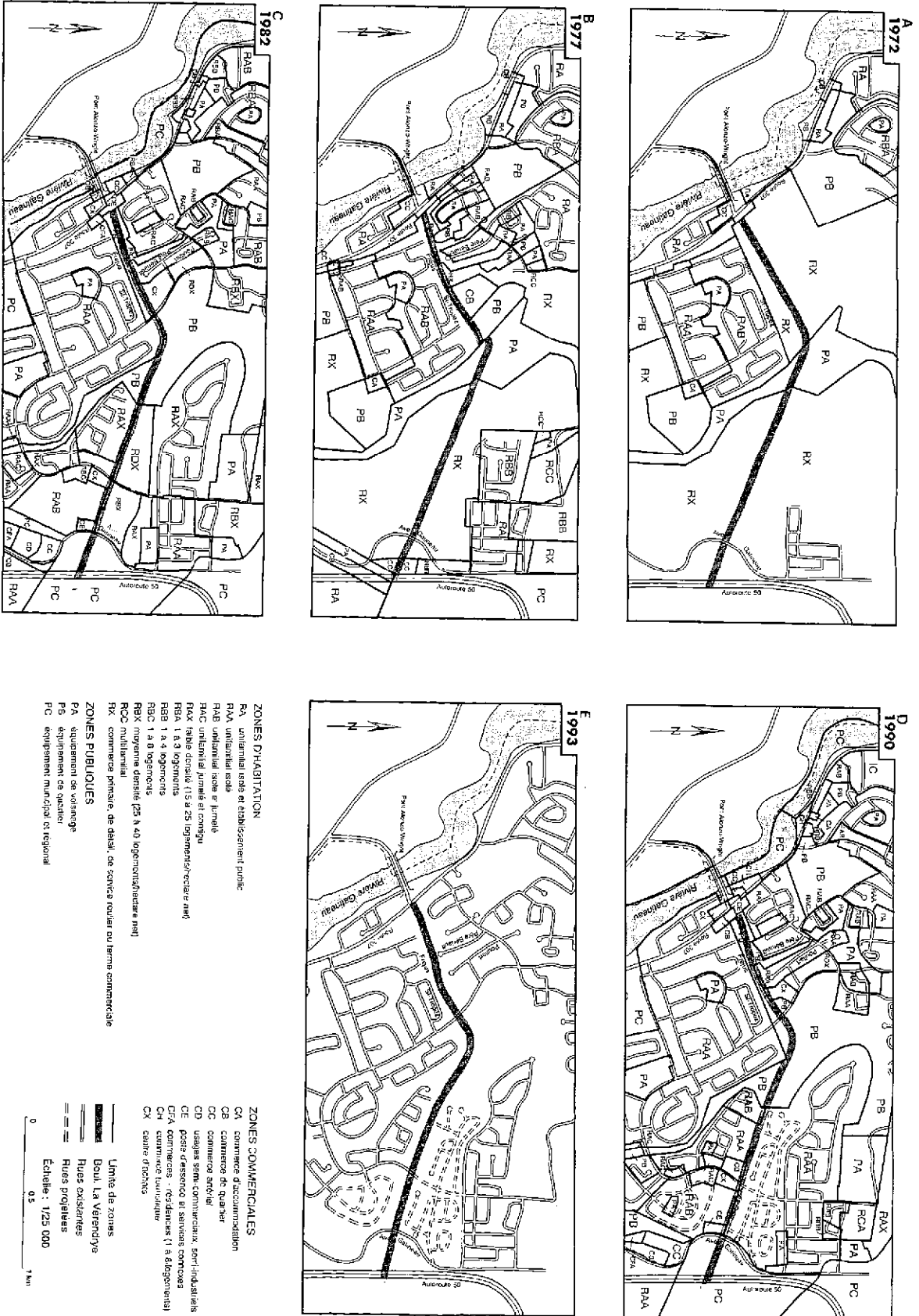
### **Les déplacements du tracé du boulevard**

Dans sa partie ouest, le tracé du boulevard a été modifié au cours des années. En effet, dans le schéma directeur d'urbanisme de Touraine en 1973, le tracé passait plus au nord, sur le prolongement actuel des rues Père-Bériault et Poullart (document déposé DB17).

À la suite de la création de la ville de Gatineau en 1975, le développement urbain de ce secteur semble s'être accéléré. Ainsi, le plan des phases de développement joint au plan d'urbanisme de 1983 décrit la chronologie prévue des développements à venir (document déposé DB16). Il prévoyait la construction de résidences de la route 307 jusqu'à la rue Beauvallon, au sud du tracé proposé, et de la route 307 à la rue Père-Bériault, au nord. Le développement des autres secteurs résidentiels le long du tracé proposé était prévu à court terme, soit à l'intérieur de 5 ans.

La figure 5 illustre les modifications successives de cette portion du tracé entre 1972 et 1993. Entre 1972 et 1977, le tracé original fut profondément déplacé vers le sud pour s'approcher des rues Saint-Tropez et Fréjus (croquis A et B). Sur le plan de zonage de 1977, l'espace entre la rue Père-Bériault de cette époque et le tracé du boulevard est zoné PA, soit «établissements publics catégorie 1 et cimetières», et RX, «tous types d'habitations». Pour la commission, cet espace constituait en quelque sorte une bande tampon entre des usages tels que des équipements municipaux, des parcs, des cimetières ou des commerces et les zones résidentielles à proprement parler. Seuls des changements dans les densités d'habitations prévues ont suivi par la suite. Au sud du tracé, le zonage est demeuré résidentiel depuis 1977. La bande tampon entre la rue Saint-Tropez et l'emprise prévue avait une largeur de 123 à 153 mètres jusqu'en 1977 (mémoire de MM. Michel Desmarais et René Ayotte, p. 7 et document déposé DB59).

Figure 5 Les déplacements des tracés du boulevard



Source: figure A: adaptée du document déposé DB17;  
 figure B, C et D: adaptées du document déposé DB20;  
 figure E: adaptée de l'étude d'impact, document déposé PR31, cartes 9a et 9b.



Des changements de zonage sur les plans de 1977, 1982 (croquis C) et 1990 ont permis la construction de la rue Poullart et le prolongement de la rue Père-Bériault. Ce dernier ne fut autorisé qu'en 1990 (document déposé DB56). En plus de provoquer le déplacement du tracé vers le sud, ces changements ont littéralement encastré le tracé dans un goulot, éliminant ainsi à toutes fins utiles la bande tampon prévue à l'origine entre le boulevard et la rue Saint-Tropez. Cette bande ne représente plus qu'une dizaine de mètres au dernier plan de zonage de 1990 (croquis D).

Alors que le plan de zonage de 1990 n'indique pas de changement au tracé dans l'étude d'impact du promoteur, tant dans sa version finale de 1993 que dans la version préliminaire de 1989, le tracé borde les terrains de la rue Saint-Tropez sur une distance d'environ 100 mètres, ce qui enlève les quelque dix mètres résiduels de bande tampon (croquis E).

Finalement, le tracé fut encore une fois modifié d'une dizaine de mètres par le promoteur pour éviter trois ou quatre expropriations du côté de la rue Père-Bériault. L'emprise borderait ainsi sur une plus longue distance les limites des propriétés riveraines de la rue Saint-Tropez et possiblement de la rue Fréjus.

Les participants à l'audience ont vivement dénoncé ces changements :

*[...] on a changé les règles du jeu. Vous me direz sans doute que je connaissais le projet du boulevard La Vérendrye ; bien sûr, je savais aussi que, sur les plans de 1974, [...] ce boulevard allait passer entre 300 et 500 pieds à la limite de nos terrains. C'est pour cette raison que j'ai acheté rue Saint-Tropez. [...] Pour ma part, j'ai été trompé, on a volé mon espace vital, on n'a pas respecté les plans présentés lors de l'achat de mon terrain.*

(Mémoire de MM. Michel Desmarais et René Ayotte, p. 11)

**En plus de compromettre la réalisation du projet tel qu'il est présenté, la commission est d'avis que ces déplacements du tracé, motivés de toute évidence par le développement résidentiel sur les rues Père-Bériault et Poullart, ont eu un effet négatif supplémentaire sur les résidents des rues Saint-Tropez et Fréjus. Conséquemment, la commission comprend le sentiment d'injustice éprouvé par ces citoyens qui ont vu disparaître progressivement et, dans certains cas, entièrement une bande tampon pourtant large de plus de 125 mètres à l'origine.**

Le promoteur a motivé l'absence de zones tampons entre la route et les résidences par le manque d'espace réservé par la Ville (document déposé PR5.1, p. 10). Il a également indiqué qu'il demandait aux MRC de tenir compte de l'importance de telles bandes tampons dans l'élaboration des schémas d'aménagement. Un document d'orientations à ce sujet devrait paraître en 1995 (M<sup>me</sup> Line Gamache, séance du 22 mars 1995, p. 74-75). En outre, le MTQ a publié un guide des techniques disponibles pour combattre le bruit provenant de la circulation routière. Parmi ces techniques, la bande tampon est recommandée ainsi que divers moyens découlant d'une politique d'aménagement adéquate du territoire. Selon ce guide, la bande tampon s'avère une technique préventive dont l'efficacité est très bonne et le coût, faible (document déposé DA16, p. 26 et 36).

La Ville de Gatineau a avisé la commission qu'aucune bande tampon n'était prévue aux abords de ses routes, sauf une marge d'isolement des habitations de 100 ou 120 mètres, suivant le type de résidences le long des autoroutes, et qu'elle n'entend pas changer sa politique. La Ville admet aussi qu'elle n'a rien dans sa réglementation pour contrôler l'implantation résidentielle le long des boulevards (M. Jacques Perrier, séance du 22 mars 1995, p. 57). À l'appui de sa position, elle mentionne n'avoir jamais reçu de plaintes des résidents riverains du boulevard La Vérendrye à l'est du projet. De plus, elle juge que «si le ministère [des Transports] trouve ça important d'avoir des zones tampons, qu'il sort des emprises beaucoup plus larges.» (M. Jacques Perrier, séance du 22 mars 1995, p. 68).

**La commission estime que la Ville de Gatineau devrait prévoir des bandes tampons pour le développement de ses quartiers résidentiels à proximité d'artères majeures et d'autoroutes comme le veut la tendance générale dans le domaine de l'urbanisme et comme le demande le MTQ aux instances municipales, sur une base volontaire.**

## **Le remembrement cadastral du secteur Versant Côte-d'Azur**

Un remembrement cadastral vise à regrouper des propriétés distinctes sur la base d'échanges volontaires de terrains ou de parties de terrains entre différents propriétaires (Gouvernement du Québec, 1990, p. 103). Pareille opération cadastrale a eu lieu en 1991 dans le secteur compris au nord du boulevard La Vérendrye, entre le parc municipal derrière la polyvalente de

l'Érablière et l'avenue Gatineau. Ce secteur est bordé au nord par la rue Mont-Luc (document déposé DB26).

Selon les explications fournies par la Ville de Gatineau en audience publique, il y aurait eu, dès 1973, des achats de terrains par des individus alors que le lotissement n'avait pas été approuvé par les autorités municipales. La Ville est intervenue pour trouver une solution et, après plusieurs années de négociations, le lotissement fut refait en tenant compte du boulevard projeté. Ce remembrement cadastral comportant des échanges de terrains pour certains propriétaires a conduit à une subdivision en 481 lots, inscrite dans une entente signée en juin 1991 (M. Jacques Perrier, séance du 22 mars 1995, p. 59 à 63).

Le remembrement a été effectué en tenant compte de l'option A du tracé de l'emprise et, en conséquence, le protocole d'entente entre la Ville de Gatineau et l'Association Versant Côte-d'Azur prévoit la relocalisation du ruisseau Laurin dans l'emprise du futur boulevard et sa canalisation éventuelle (document déposé DB26, art. 17c). L'entente assure également à la Ville une servitude de non-construction et d'exonération de responsabilité sur la partie des lots correspondant à l'option B présentée dans l'étude d'impact du MTQ, et ce, jusqu'à ce que le tracé définitif soit fixé (document déposé DB26, art. 24). Si l'option B était retenue par le gouvernement, la Ville de Gatineau a souligné au cours de l'audience qu'elle pourrait soit dédommager les propriétaires, soit procéder à un remembrement cadastral partiel de quelque 75 à 80 terrains qui pourraient être relocalisés dans l'emprise de l'option A (M. Jacques Gagnon, MTQ, séance du 22 mars 1995, p. 72 et M. Jacques Perrier, Ville de Gatineau, séance du 27 mars 1995, p. 80).

Après l'audience publique, la commission a appris que la Ville de Gatineau a adopté, le 2 mai 1995, un addenda au protocole d'entente. Entre autres modifications, cet addenda annule la servitude de non-construction à compter du 30 octobre 1995 «dans l'éventualité où ce choix définitif [de tracé] tarde à venir de la part du gouvernement provincial» (document déposé DB94). La commission trouve inappropriée cette décision de la Ville qui pourrait être interprétée comme un moyen de pression sur les instances gouvernementales.

L'entente concerne un territoire d'une superficie de 357 193 mètres carrés entièrement loti pour le développement résidentiel et sans aucune réserve à des fins de parcs. Le plan d'urbanisme de la Ville exige pourtant que tout

projet de lotissement comprenne la cession de 10% de sa superficie avant d'être autorisé (document déposé DB16). Cette obligation a été contournée puisque la superficie prévue à des fins de parcs aurait déjà été cédée antérieurement à la municipalité dans un autre projet de développement résidentiel (étude d'impact, document déposé PR3, annexe 9, art. 19 et 20).

La commission considère que cette entente pose des problèmes. En effet, la Ville n'a pas tenu compte des avis émis entre 1985 et 1988 par le ministère de l'Environnement et le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche et a procédé au remembrement cadastral sans attendre les résultats de l'examen de ce projet assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et la décision gouvernementale sur le tracé définitif retenu (documents déposés DB1, DB2 et DB3). De plus, l'entente n'inclut pas la cession de 10% de la superficie du territoire à des fins de parcs, ce qui n'est pas équitable envers les autres promoteurs. Cette réserve pouvait être utilisée pour prévoir une bande tampon.

### **L'acquisition de l'emprise**

La Ville de Gatineau est actuellement propriétaire des deux tiers de la superficie de l'emprise du projet telle qu'elle est définie selon l'option A (mémoire de la Ville de Gatineau, p. 7). Les acquisitions pour la partie de l'emprise bordant la rue Beauvallon jusqu'à l'intersection est de la rue Cannes restent à parachever (document déposé DB69).

L'examen des résolutions municipales déposées par la Ville au cours de l'audience publique démontre clairement son intérêt face à la réalisation du projet. La commission a dénombré 34 résolutions traitant du boulevard La Vérendrye adoptées entre 1974 et 1995 (document déposé DB57). De plus, le conseiller municipal du quartier, M. Simon Racine, a déposé, en annexe à son mémoire, des résolutions municipales et des lettres d'appui qui illustrent bien la détermination de la Ville dans ce dossier.

Dès 1975, la Ville faisait cadastrer le tracé du boulevard. En 1976, le Conseil de la ville «autorisait les fonctionnaires concernés à préparer tous les documents et plans nécessaires dans le but de permettre des acquisitions, de gré à gré ou par homologation, du terrain requis pour construction éventuelle dudit boulevard». Plus tard, en 1979, elle tenta sans succès de devenir maître d'œuvre du projet, mais l'entente CCN-Québec ne le permettait pas. La



résolution C-79-55 adoptée par la Ville indique qu'elle désirait ainsi accélérer la construction de cette artère majeure (annexe au mémoire de M. Simon Racine).

Alors que le projet suivait son cours dans le processus d'approbation gouvernemental, le maire d'alors signifiait par écrit, le 29 octobre 1991, au représentant de l'Association des propriétaires de Ferme Limbour sa volonté «d'utiliser tous les moyens juridiques possibles pour acquérir l'emprise de ce tronçon dans les plus brefs délais». Le premier magistrat ajoutait dans cette lettre:

*Théoriquement, la Ville de Gatineau n'a pas la responsabilité légale de procéder à cette acquisition. Normalement, dans plusieurs villes et municipalités, le MTQ procède lui-même aux acquisitions des boulevards dont il est maître-d'œuvre. Toutefois, dans un souci de faire avancer le dossier du boulevard La Vérendrye sur l'ensemble du territoire, la Ville a toujours travaillé pour faciliter la tâche du Ministère et accélérer le processus de construction du boulevard.*  
(Annexe au mémoire de M. Simon Racine)

Des citoyens se sont d'ailleurs interrogés sur ce «souci de faire avancer le dossier»:

*L'entente CCN-Québec oblige contractuellement le gouvernement du Québec et, par le fait même, son ministère des Transports. Ce dernier doit acheter le terrain nécessaire pour réaliser les divers engagements de l'entente. Il peut acheter les terrains de gré à gré ou de la municipalité où le projet sera réalisé. À nul endroit dans l'entente est-il indiqué que les municipalités doivent fournir les terrains ou quelque autre engagement de leur part.*  
(Mémoire de M<sup>me</sup> Isabelle Plante et de M. Jean-Daniel Bélanger, p. 4)

**La commission estime que la Ville de Gatineau, en procédant elle-même aux acquisitions de terrains et en modifiant son zonage, a limité la faisabilité du projet et a contraint le MTQ en rendant plus difficiles ou plus coûteuses les solutions de remplacement dans la partie est du tronçon et en annulant, à toutes fins pratiques, les possibilités d'un tracé de rechange dans la partie ouest du tronçon projeté.**

## La problématique des rues collectrices

Lors de l'audience publique, la Ville de Gatineau a insisté sur l'un des avantages du projet, soit la diminution de la nuisance des automobiles dans les secteurs résidentiels du quartier. En effet, de par leur arrangement spatial et leur géométrie, les rues Cannes, Monte-Carlo, Lebaudy, Juan-les-Pins et Le Gallois (figure 2) sont des rues résidentielles qui doivent aussi servir d'artères collectrices pour toutes les rues du quartier. De plus, elles permettent non seulement aux résidents de circuler d'un point ou d'un secteur à l'autre du quartier ou de rejoindre des routes à vocation intrarégionale ou provinciale, mais elles desservent aussi une circulation de passage.

La rue Cannes constitue actuellement le trajet le plus court pour les automobilistes qui proviennent de l'est ou du nord de la ville et qui désirent se rendre au pont Alonzo-Wright via la rue Monte-Carlo et la route 307. À l'heure de pointe, en fin d'après-midi, le flux de circulation est inversé. Par ailleurs, la rue Cannes donne accès à la polyvalente de l'Érablière, générant ainsi un trafic supplémentaire de véhicules incluant les autobus scolaires. Malgré que le trafic lourd sur ces rues soit interdit par la réglementation municipale, une certaine tolérance est observée: la Ville de Gatineau a mentionné en audience que des passages de camions non conformes à la réglementation y sont observés (mémoire de la Ville de Gatineau, p. 16).

Le promoteur estimait, pour 1993, que 6 400 véhicules par jour (débit journalier moyen annuel ou DJMA) circulaient sur la rue Cannes et 5 340 sur la rue Monte-Carlo. Selon lui, 2 500 à 3 500 véhicules circulant par jour sur la rue Cannes seraient en transit, c'est-à-dire passeraient dans le quartier sans s'y arrêter (M. Hassan Sobh, séance du 20 mars 1995, p. 45). Par contre, la Ville de Gatineau, à la suite de comptages effectués en 1992, établissait à 9 700 véhicules par jour le DJMA sur la rue Cannes, près du boulevard La Vérendrye, et à 4 450 véhicules par jour de DJMA toujours sur la rue Cannes, mais à l'ouest de la rue Monte-Carlo. Sur cette dernière rue, la Ville observait 8 100 véhicules par jour.

Le promoteur estime que la construction du tronçon projeté du boulevard entre la route 307 et l'autoroute 50 entraînerait une diminution significative de la circulation de transit sur ces rues résidentielles, en ramenant le débit journalier entre 3 000 et 5 000 véhicules par jour (étude d'impact, document déposé PR3, p. 11). Selon lui, ce débit ne devrait pas être dépassé sur une rue telle que la rue Cannes, étant donné le nombre d'habitations

(M. Hassan Sobh, séance du 23 mars 1995, en après-midi, p. 162). Un représentant de la Ville de Gatineau a aussi précisé que, de façon strictement théorique, les normes de conception géométrique d'une rue collectrice lui permettraient d'accepter jusqu'à 12 500 véhicules par jour, mais que « ce n'est pas ce qui est prévu pour la rue Cannes » (M. Roland Morin, séance du 21 mars 1995, p. 163).

Lors de l'audience publique, des participants ont contesté l'évaluation de la circulation sur les rues collectrices, qu'ils considéraient soit surestimée, soit sous-estimée. La notion de transit a aussi été remise en question (M. Georges Sarrazin, séance du 25 avril 1995, p. 151).

Au-delà des controverses quant aux différents chiffres présentés lors de l'audience publique, les citoyens ont signalé plusieurs problèmes en ce qui a trait à la circulation sur les rues collectrices. En effet, quoiqu'elle ait été prévue dans les documents de planification de la Ville (documents déposés DB16 et DB20), l'ouverture de la rue Cannes en 1984, à partir de la rue Juan-les-Pins jusqu'à l'autoroute 50, a provoqué de la frustration chez des résidents du quartier de cette époque. Ainsi, lors d'une consultation sur le Plan directeur de la Ville effectuée en 1983 avant la réalisation de ce projet, des citoyens auraient manifesté leur opposition :

*[Au sujet du] plan directeur de la Ville où on fait des consultations pour changer les axes routiers dans la ville et on a consulté l'Association des propriétaires de Côte-d'Azur, à savoir est-ce qu'on devrait prolonger la rue Cannes. On a dit: «Non. C'est très clair. C'est un quartier résidentiel, surtout ne prolongez pas la rue Cannes.» La Ville de Gatineau a dit: «Parfait.» Ils se sont revirés de bord, puis ils ont prolongé la rue Cannes. Et on l'a tellement prolongée qu'on a dit: «Maintenant, on va en faire une collectrice.» C'est de là qu'elle vient votre collectrice. [...] Avant, il n'y en avait pas.*

(M. Georges Sarrazin, séance du 25 avril 1995, p. 139)

L'intensité de la circulation actuelle est d'ailleurs mal perçue par les citoyens demeurant dans ces rues, comme en témoigne une résidente de la rue Cannes :

*Nous autres, quand on a acheté nos propriétés – moi, ça fait 20 ans que je demeure sur la Côte-d'Azur – c'était tranquille, monsieur. Aujourd'hui, la circulation, ça commence le matin vers 7 h et ça*

*arrête à 3, 4 h de la nuit. D'abord, on n'est pas capable de dormir le soir à partir du printemps jusqu'à l'hiver en gardant les fenêtres ouvertes.*

*[...] Mais, pour nous autres, il faut que ça cesse. La colère est très grande. C'est une poudrière sur Cannes et Monte-Carlo.*

(M<sup>me</sup> Chevrier-Beauregard, séance du 25 avril 1995, p. 124 et 132)

Un citoyen signale en outre une dégradation de la qualité de vie sur le chemin Lebaudy qui sert de lien d'accès à la route 307, pour le secteur Limbour. Selon lui, le tronçon projeté permettrait, à tout le moins, de réduire le trafic lourd (mémoire de M. Jean-Jacques Bastien, p. 2).

Par ailleurs, un autre problème de circulation pourrait se développer dans le secteur nord du quartier de l'Érablière avec l'imminence du prolongement de la rue Le Gallois jusqu'à la rue Stéphane. En effet, la Ville de Gatineau a confirmé, lors de l'audience publique, que cette rue serait bientôt prolongée (M. Guy Lacroix, séance du 26 avril 1995, en après-midi, p. 115), offrant ainsi aux automobilistes un autre parcours pour se rendre de la route 307 à l'autoroute 50 (figure 2). Le comité d'école de l'École du Vallon croit qu'en l'absence du tronçon projeté, «la circulation de transit mettrait en péril la sécurité des écoliers» (mémoire du Comité d'école, École du Vallon, p. 2).

De nombreuses avenues à explorer ont été présentées par les participants afin de contrer ces problèmes, et plus particulièrement afin de réduire la circulation sur la rue Cannes : installation d'îlots de dissuasion aménagés, de sens uniques, addition d'arrêts obligatoires, réduction de la limite de vitesse, séparation de la rue Cannes en deux culs-de-sac ou permis de circulation restreinte jumelé à une surveillance policière adéquate. Pour déterminer les solutions les plus appropriées, plusieurs citoyens ont suggéré un effort de concertation des résidents du quartier, qui pourrait notamment se déployer dans le contexte d'une table ronde (mémoire de M. Michel Bérubé, p. 11).

En considérant tous les faits qui lui ont été présentés, la commission constate l'existence d'un problème sur les rues collectrices, qui crée un sentiment d'injustice pour les citoyens concernés. La commission croit aussi qu'il est difficile, compte tenu des données disponibles, d'estimer l'ampleur de la diminution du trafic de transit sur ces rues.

Toutefois, la commission est d'avis que la réalisation du tronçon du boulevard entre la route 307 et l'autoroute 50 soulagerait les rues Cannes et Monte-Carlo d'un certain trafic en transit, sans régler pour autant tous les problèmes vécus par les résidants de ces rues collectrices.

Par ailleurs, la commission estime que la proposition de créer une table ronde dans ce quartier est intéressante et permettrait aux résidants d'examiner avec la Ville de Gatineau d'éventuelles solutions pour réduire la circulation et ses impacts négatifs sur, entre autres, les rues Cannes et Monte-Carlo.

## La raison d'être du projet selon le promoteur

### Les objectifs visés

Le promoteur espère, par la réalisation du projet, permettre à l'axe La Vérendrye d'atteindre plusieurs objectifs dont, entre autres, la possibilité d'offrir une autre solution à la circulation intrarégionale et intramunicipale, une meilleure intégration au réseau existant et aux artères projetées par la municipalité et une desserte du territoire à partir du centre-ville régional situé à Hull vers les développements en croissance situés en périphérie des noyaux urbanisés (étude d'impact, document déposé PR3, p. 2).

Plusieurs participants se questionnent toutefois sur la capacité de ce projet d'atteindre les objectifs énoncés dans l'étude d'impact :

*Des 7 objectifs énoncés dans l'étude d'impact du MTQ, d'après moi, seulement deux sont satisfaits. Il est vrai que ce tronçon offrira une alternative pour la circulation intrarégionale et une meilleure intégration aux réseaux existants. Toutefois, ça ne veut pas dire que d'autres routes ne feraient pas la même chose.*

(Mémoire de M<sup>me</sup> Pauline Myre, p. 3)

Par ailleurs, certains ont mentionné que les problèmes de circulation que la construction du tronçon projeté cherche à régler n'existent plus :

*La circulation est fluide présentement. Évidemment, peu importe où l'on habite, on doit toujours s'attendre à ce que la circulation soit un peu plus dense et moins rapide durant les heures de pointe. Mais il faut avoir vécu le trafic de villes comme Montréal ou Toronto pour apprécier à quel point il n'y a pas de problèmes de fluidité de la circulation ici à Gatineau.*

(Mémoire de M. Michel Bérubé, p. 3)

## **L'analyse de la circulation**

Dans son étude d'impact, le promoteur utilise les caractéristiques de la circulation à la fois comme élément de justification du projet et de conception du tronçon projeté. Les données se présentent sous deux formes : le débit journalier moyen annuel (DJMA) ou le débit horaire (heure de base). Pour sa part, le DJMA est employé pour quantifier globalement la circulation dans une journée. Il sert également à évaluer les niveaux sonores (M. Hassan Sobh, séance du 23 mars 1995, en après-midi, p. 166).

Le débit horaire, quant à lui, est calculé à partir du DJMA. Il sert dans la conception de la route, particulièrement pour déterminer le nombre de voies nécessaires. Pour le tronçon projeté du boulevard La Vérendrye, ce débit horaire a été établi à 12% du DJMA (M. Hassan Sobh, séance du 23 mars 1995, en après-midi, p. 81).

Les nombreuses données provenant de différentes sources et obtenues lors de l'audience publique ont été regroupées au tableau 5. La discussion qui suit fait référence à chacune des colonnes de ce tableau.

**Tableau 5 Synthèse des données de circulation (DJMA)**

Points géographiques d'ouest en est	Estimations pour 1988		Estimation de la circulation générée par le développement résidentiel de 1988 à 1993 <sup>4</sup>	Estimations pour 1991 <sup>5</sup>	Prévisions pour 1993			Circulation en 1992 <sup>8</sup>
	Sans le tronçon projeté <sup>2</sup>	Avec le tronçon projeté <sup>3</sup>			Avec le tronçon projeté	Sans le tronçon projeté	Avec le tronçon projeté <sup>7</sup>	
Numérotation des colonnes	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
A. <sup>1</sup> Pont Alonzo-Wright	13 170	16 500	2 100	14 325	15 300	18 500	2 220	16 950
B. La route 307, angle Lebaudy	14 340	14 340	3 015	16 180	17 400	17 400	2 100	19 000
C. La route 307 au sud du pont Alonzo-Wright	13 370	8 380	1 070	15 550	17 000	9 450	1 150	19 800
D. Monte-Carlo à l'angle de la 307	5 190	—	—	—	—	2 700	350	8 100
E. Tronçon La Vérendrye près de l'intersection Cannes «ouest»	—	9 020	2 200	—	—	11 220	1 350	—
F. Monte-Carlo près de Cannes	3 140	—	—	4 575	5 340	700	100	—
G. Tronçon La Vérendrye à l'est de la polyvalente	—	10 180	2 630	—	—	12 800	1 550	—
H. Cannes «est» près de l'intersection	5 890	—	—	—	6 400	2 500	300	9 700
I. Avenue Gatineau	4 460	4 060	440	4 000	—	4 500	—	4 500
J. La Vérendrye, tronçon immédiatement à l'ouest de l'autoroute 50	—	14 110	3 030	—	—	17 150	2 050	18 600
K. La Vérendrye immédiatement à l'est de l'autoroute 50	16 000	17 760	4 600	19 550	—	22 350	2 700	23 700

1. La lettre fait référence à un point localisé sur la figure 6 du présent rapport.

2. Source: MTQ, *Débits de circulation actuels 1988*, document déposé PR3.1, carte 3.

3. Source: MTQ, *Affectation de circulation actuelle 1988*, document déposé PR3.1, carte 4.

4. Source: MTQ, *Affectation de circulation générée par le développement résidentiel de 1988 à 1993*, document déposé PR3.1, carte 5.

5. Source: MTQ, *Débits de circulation actuels-Pont Alonzo-Wright et environs 1991*, document déposé DA13, carte 4.2.

6. Source: MTQ, document déposé DA22.

7. Source: MTQ, *Prévisions de circulation*, document déposé PR3.1, carte 6.

8. Source: Ville de Gatineau, *Secteur Touraine, débits de circulation 1992*, document déposé DB38.

## **La situation en 1988**

En 1986, une vaste enquête origine-destination (O-D) a été réalisée par un groupe de planification, le comité TRANS, réunissant entre autres la CCN, le MTQ, la STO et la CUO. Cette enquête a couvert la région de la CUO et d'Ottawa-Carleton et confirmait, notamment, que les déplacements entre Hull et Gatineau se faisaient par les trois ponts existants.

En 1988, afin d'estimer les DJMA sur les principaux liens du réseau routier à l'étude, le promoteur s'est servi de comptages effectués à différentes intersections, de DJMA obtenus des données de l'enquête O-D et de certaines informations tirées de l'étude de justification du boulevard La Vérendrye pour le tronçon Main-Guindon. Cette dernière, réalisée en 1987, est elle-même basée en partie sur des comptages de 1986 (document déposé DA10). Ces données ont été actualisées par le promoteur pour représenter les DJMA de 1988 et sont présentées à la colonne I du tableau 5.

En résumé, sur le pont Alonzo-Wright, le DJMA était estimé en 1988 à 13 170 véhicules par jour. La route 307, quant à elle, desservait 14 340 véhicules par jour au nord du pont et 13 370 au sud. Immédiatement à l'est de l'autoroute 50, 16 000 véhicules par jour circulaient sur le boulevard La Vérendrye. Environ 4 500 empruntaient l'avenue Gatineau et 5 890 continuaient sur la rue Cannes.

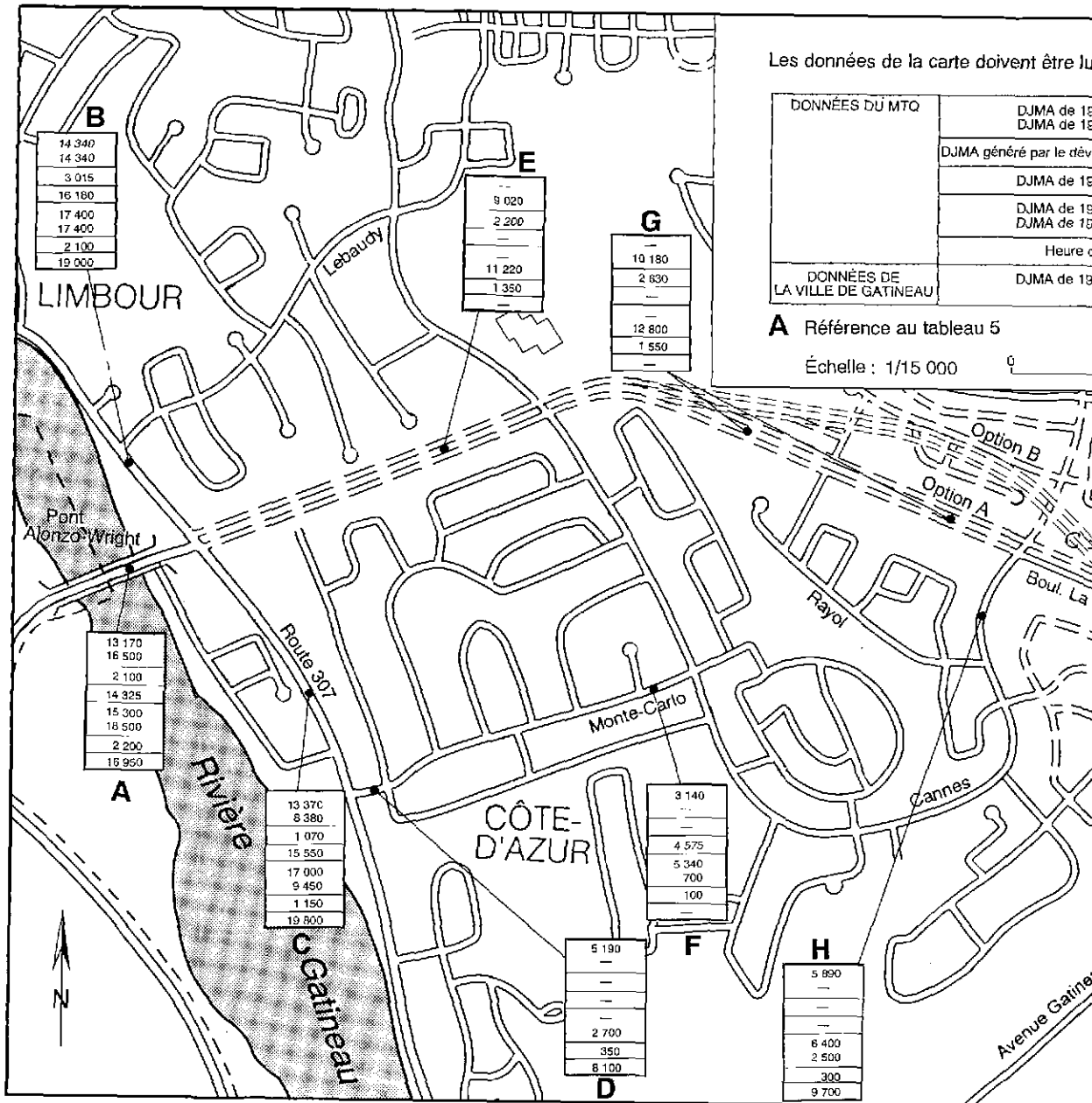
## **L'affectation du trafic et les prévisions**

Le promoteur a ensuite calculé la répartition des véhicules sur les axes routiers du secteur à l'étude lorsque le tronçon du boulevard La Vérendrye serait réalisé. Cette affectation du trafic a été faite à l'aide du logiciel «IRAP».

Trois répartitions ont été calculées, soit l'affectation du trafic lié aux développements résidentiels prévus jusqu'en 1993, le trafic total prévu sur le tronçon projeté du boulevard La Vérendrye en 1993 ainsi que des prévisions de circulation pour 1993 dans l'hypothèse de la non-réalisation du projet (tableau 5, colonne V). La localisation des différents points géographiques correspondant aux données se trouve à la figure 6.



**Figure 6 Les débits de circulation**



Source: adaptée de l'étude d'impact, document déposé PR3.1, cartes 3, 4, 5 et 6; du document déposé DA 13, carte (ou figure) 4.2; du document déposé DA22 et du document déposé DB38.

La colonne II du tableau 5 présente les résultats de l'analyse du promoteur à cet égard. Si le tronçon avait été construit en 1988, 9 020 véhicules par jour y auraient circulé à son extrémité, près du pont Alonzo-Wright (point E de la figure 6), et 10 180 véhicules par jour près de la polyvalente de l'Érablière (point G de la figure 6). Quant au pont Alonzo-Wright, 16 500 véhicules par jour l'auraient traversé (point A de la figure 6).

La répartition de la circulation en fonction du développement résidentiel prévu de 1988 à 1993 figure à la colonne III du tableau 5. Pour ses calculs, le promoteur a utilisé des données obtenues du Service d'urbanisme de la Ville de Gatineau en août 1988. Pour cette période, une augmentation de logements de 2 901 unités était prévue, soit 962 dans le quartier de l'Érablière et 1 939 dans le secteur centre de Gatineau (étude d'impact, document déposé PR3, p. 4).

Toujours dans l'hypothèse de la réalisation du tronçon projeté, le promoteur a estimé le trafic total en 1993 (colonne VI, tableau 5) qui correspond approximativement au trafic de 1988 (colonne II, tableau 5), auquel s'ajoute le trafic généré par le développement résidentiel prévu entre 1988 et 1993 (colonne III, tableau 5). Ces prévisions pour 1993 révèlent qu'entre 11 220 (point E de la figure 6) et 12 800 véhicules par jour (point G de la figure 6) auraient circulé sur le futur tronçon du boulevard La Vérendrye et que 18 500 véhicules par jour auraient traversé le pont Alonzo-Wright (point A de la figure 6).

À partir des prévisions de 1993, le promoteur a ensuite calculé le débit de l'heure de base, soit 12% du DJMA de 1993 (colonne VII, tableau 5). Sur le boulevard La Vérendrye, ce débit horaire aurait varié de 1 350 (point E de la figure 6) à 1 550 véhicules à l'heure (point G de la figure 6), alors que le débit sur le pont Alonzo-Wright était estimé à 2 220 véhicules à l'heure (point A de la figure 6). Le promoteur conclut qu'avec un débit de 1 550 véhicules à l'heure, il est nécessaire de construire une route à quatre voies.

En janvier 1993, le MTQ produisait son *Étude d'opportunité – Élargissement du pont Alonzo-Wright entre les routes 307 et 105* (document déposé DA13). Pour son analyse, il a utilisé des DJMA de 1991. Ces DJMA proviennent en partie de l'*Étude de justification, boulevard La Vérendrye à Gatineau, entre le pont Alonzo-Wright et l'autoroute 50* (document déposé DA12). Une mise à jour des données a été effectuée (document déposé DA13, p. 26) et, selon ces estimations présentées à la colonne IV du tableau 5, le pont Alonzo-Wright desservait environ 14 325 véhicules par jour en 1991.

Toujours dans la même étude, le promoteur analyse l'évolution de la circulation sur le pont Alonzo-Wright. Il constate un taux d'augmentation moyen annuel d'environ 2,2% entre 1979 et 1991 (document déposé DA13, p. 24). La commission constate toutefois que les prévisions pour 1993 de 15 300 véhicules par jour (colonne V, tableau 5) représentent plutôt une augmentation de 4% par année pour les deux années suivant 1991, comparativement à un DJMA de 14 325 véhicules par jour.

**La commission estime que le portrait du développement résidentiel sur lequel est basé le calcul de l'affectation de la circulation devrait être révisé étant donné la baisse du taux de croissance observée depuis 1990 dans la ville de Gatineau. De même, le débit de circulation de l'heure de base utilisé pour déterminer le nombre de voies nécessaires devrait être revu. En effet, les données présentées à la commission ont été calculées à partir des prévisions pour 1993, lesquelles furent calculées en additionnant les estimations de 1988 et celles découlant du développement résidentiel.**

### **Les données de la Ville de Gatineau**

Lors de l'audience publique, la Ville de Gatineau a elle aussi présenté des DJMA calculés à partir de comptages effectués en 1992 (colonne VIII du tableau 5) (document déposé DB38). Toutes les données de circulation de 1992 sont supérieures aux prévisions du promoteur pour 1993 sans le tronçon projeté. Ces DJMA sont même plus élevés que les prévisions de 1993 du promoteur qui, dans l'hypothèse de la réalisation du tronçon, inclut l'affectation de la circulation générée par un développement résidentiel qui a fléchi depuis que les calculs ont été faits. Aucune information n'a pu être fournie par la Ville de Gatineau pour expliquer ces nombres élevés de véhicules par jour par rapport à la situation qui prévalait en 1988 et aux prévisions pour 1993. En effet, depuis 1990, une baisse du nombre de nouveaux permis de construction émis est observée (document déposé DB18, tableau 4.3), ce qui aurait dû normalement entraîner une baisse du nombre de véhicules.

**En ce qui concerne les DJMA de 1992 de la Ville de Gatineau, la commission constate qu'ils représentent une augmentation importante par rapport à ceux estimés par le promoteur. Cette disparité n'a pu être clarifiée. La commission considère donc qu'elle ne peut baser son analyse sur ces seules données. De plus, ces informations mériteraient d'être corroborées.**

En conclusion, relativement à l'analyse de la circulation, la validité des données de circulation a été mise en doute par plusieurs participants et le peu d'empressement du promoteur de les mettre à jour a été déploré (M<sup>me</sup> Pauline Myre, séance du 26 avril, en soirée, p. 28). Certains ont d'ailleurs souligné l'importance des données de circulation en regard de la justification du projet et ont déploré leur désuétude (M. Pierre Villeneuve, séance du 27 avril 1995, p. 148).

Le projet examiné en audience publique a été élaboré à partir de données de 1986 actualisées pour 1988 par le promoteur et utilisées pour prédire une situation en 1993. **La commission considère qu'il est anormal d'avoir à examiner un projet comme celui du prolongement du boulevard La Vérendrye en utilisant des données qui, au mieux, datent de huit ans.**

**Considérant la désuétude des données du promoteur, le manque de corroboration et la disparité entre celles du promoteur et celles de la Ville de Gatineau, la commission est dans l'impossibilité de se prononcer sur le nombre de voies du futur tronçon à partir des données de circulation.**

Lors de l'audience publique, le représentant de la STO mentionnait qu'une nouvelle enquête O-D régionale serait entreprise à l'automne de 1995 (M. Salah Barj, séance du 20 mars 1995, p. 84). **La commission est d'avis que cette enquête devrait comprendre un volet particulier pour le secteur du projet à l'étude et des comptages de circulation crédibles. Advenant la réalisation du projet, ces données actualisées permettraient au décideur de se prononcer sur le nombre de voies que devrait comporter le tronçon du boulevard La Vérendrye entre l'autoroute 50 et la route 307.**

## **Les autres solutions proposées**

Dans l'étude d'impact sur le projet de prolongement du boulevard La Vérendrye entre l'autoroute 50 et le pont Alonzo-Wright, aucune autre solution de remplacement n'a vraiment été proposée et étudiée par le promoteur. Toutefois, lors de l'audience publique, deux autres propositions ont fait l'objet de discussions.

## **Le prolongement de l'autoroute 50 vers l'ouest**

Le prolongement de l'autoroute 50 vers l'ouest est un projet planifié depuis longtemps. En effet, dès 1972, l'entente CCN-Québec prévoyait l'acquisition de l'emprise du prolongement éventuel de l'autoroute 50 vers Aylmer, en direction ouest (document déposé DA5). Une partie de cette acquisition a été effectuée en 1975 au coût de 3 487 630\$ pour la section comprise entre le chemin Lamarche (prolongement nord de l'avenue Gatineau) et la route 105 à Hull (document déposé DA17) (figure 1, p. 4).

Lors de l'audience publique, le promoteur mentionnait que le projet de prolongement de l'autoroute 50 s'appuyait sur des prévisions de développement de Hull qui ne s'étaient jamais concrétisées et qu'il était reporté à une date indéterminée (M. Hassan Sobh, séance du 23 mars 1995, en soirée, p. 37 et 40). Par ailleurs, le promoteur soulignait que ce projet ne pouvait être considéré comme une solution de rechange au prolongement du boulevard La Vérendrye qui assumerait une double fonction de transit de courte distance et de desserte locale. Ces besoins ne peuvent être satisfaits par l'autoroute 50 qui a une vocation de transit de longue distance (M. Hassan Sobh, séance du 23 mars 1995, en soirée, p. 38). Pour le promoteur, «l'utilité du futur boulevard La Vérendrye ne fait pas de doute et constitue un complément à l'autoroute 50 projetée en contournement de Hull» (étude d'impact, document déposé PR3, p. 12).

La Ville de Gatineau, quant à elle, considère que ce projet ne représente pas une solution de remplacement valable au prolongement du boulevard La Vérendrye, entre autres parce qu'une artère est-ouest manque dans le quartier de l'Érablière et que le prolongement de l'autoroute 50 ne pourrait remplir ce rôle. De plus, l'ampleur et le coût de ce projet seraient de beaucoup supérieurs à ceux du tronçon projeté du boulevard La Vérendrye. Enfin, il ne pourrait atteindre l'un des objectifs principaux du Plan intégré qui est d'augmenter l'utilisation du transport collectif.

Par ailleurs, à l'occasion de la révision de son schéma d'aménagement, la MRC des Collines-de-l'Outaouais, au nord de Gatineau, identifie le prolongement de l'autoroute 50 vers l'ouest jusqu'à l'autoroute 5 à Hull comme l'un des enjeux essentiels au développement économique de l'ensemble de la région (mémoire de la municipalité de Cantley, p. 2). De même, lors de l'audience publique, quelques participants ont souligné que le prolongement de l'autoroute 50 pourrait constituer une option face au

tronçon projeté du boulevard La Vérendrye et qu'une étude à cet effet aurait dû être effectuée par le MTQ (mémoire de M. Denis Mourre, p. 6).

**La commission retient les arguments présentés devant elle et estime, en tenant compte des objectifs poursuivis, que le prolongement de l'autoroute 50 vers l'ouest ne forme pas une solution de remplacement au projet à l'étude.**

### **L'utilisation de l'avenue Gatineau**

Selon le promoteur, l'utilisation de l'avenue Gatineau a déjà été envisagée sans toutefois être retenue en raison de ses caractéristiques. Il s'agirait d'une rue trop étroite, bordée de commerces et d'habitations, qui ne dessert qu'un volume de 12 000 à 20 000 véhicules par jour. L'avenue Gatineau ne pourrait donc pas atteindre les objectifs visés par le tronçon projeté du boulevard La Vérendrye, soit, entre autres, la circulation de transit sans accès et le trafic de véhicules lourds (M. Hassan Sobh, séance du 23 mars 1995, en soirée, p. 93).

La Ville de Gatineau abonde dans le même sens (M. Roland Morin, séance du 23 mars 1995, en soirée, p. 95 et mémoire de la Ville de Gatineau, p. 12). Selon elle, l'avenue Gatineau n'a pas été conçue ni planifiée pour jouer le rôle d'une artère intermunicipale, comme le ferait le boulevard La Vérendrye une fois prolongé (M. Guy Lacroix, séance du 26 avril 1995, en après-midi, p. 105).

Selon la Ville, pour atteindre les objectifs du projet, en particulier le principe de la circulation de transit sans accès et le volume de trafic, l'avenue Gatineau devrait être élargie de deux à quatre voies en expropriant toutes les propriétés qui longent cette rue. Les conséquences de ces travaux seraient énormes tant du point de vue social qu'environnemental. Le coût de la transformation de ce corridor serait très élevé en raison du très grand nombre d'expropriations à réaliser et serait à la charge de la Ville, ces travaux n'étant pas inclus dans l'entente CCN-Québec (mémoire de la Ville de Gatineau, p. 13). De l'avis de la Ville, cette option ne réglerait pas les problèmes actuels des rues Cannes et Monte-Carlo (M. Guy Lacroix, séance du 26 avril 1995, en après-midi, p. 106).

Par ailleurs, pour raccorder l'avenue Gatineau aux boulevards de Hull, de l'autre côté de la rivière Gatineau, la construction d'un nouveau pont dans

cet axe a déjà été envisagée. En effet, en juillet 1989, le MTQ produisait une étude à ce propos intitulée: *Évaluation sommaire des besoins d'un nouveau pont sur la rivière Gatineau* (document déposé DA24). À la suite de son analyse, le MTQ concluait qu'il n'était pas opportun pour le Ministère de poursuivre l'étude de ce dossier, mais que cette préoccupation devrait néanmoins être incluse à l'étude d'opportunité du projet d'élargissement du pont Alonzo-Wright (document déposé DA24, p. 11).

**Dans l'éventualité où l'avenue Gatineau devait être élargie à quatre voies et qu'un nouveau pont devait être construit dans son axe pour traverser la rivière Gatineau, la commission entérine les positions prises par le MTQ et la Ville de Gatineau qui ne voient pas là une solution de remplacement valable au tronçon projeté.**





---

## Chapitre 4 **Les impacts sur le milieu humain**

Les impacts sur le milieu humain constituent l'un des enjeux majeurs du projet soulevés par les participants à l'audience publique. Sans minimiser l'importance des divers sujets liés aux répercussions sur le milieu humain, la commission a noté que le bruit et son atténuation par des écrans antibruit constituent la principale préoccupation des personnes résidant en bordure de l'emprise du tronçon projeté du boulevard La Vérendrye.

### **Le bruit**

Les généralités et les normes en ce qui concerne le bruit, la méthodologie utilisée par le promoteur, le climat sonore actuel et futur, l'incidence des véhicules lourds sur le climat sonore et l'utilisation d'écrans pour atténuer le bruit sont ici examinés successivement.

#### **Les généralités et les normes concernant le bruit**

Le bruit se mesure en décibels à l'aide d'un sonomètre. Afin que la mesure corresponde mieux aux caractéristiques de l'oreille humaine, un filtre «A» est utilisé en vue de diminuer l'importance des sons que les humains entendent moins bien. Ainsi, le décibel A (dBA) est l'unité de mesure qui permet de tenir compte des capacités de l'oreille humaine (document déposé DA2, p. 6).

Étant donné que le niveau de bruit fluctue énormément aux abords d'une route, les spécialistes calculent une moyenne de l'énergie sonore mesurée en un point donné sur une période de 24 heures. Cette moyenne est appelée Leq (24 h) et elle s'exprime aussi en dBA (document déposé DA2, p. 12). Dans le présent chapitre, l'abréviation dBA renvoie toujours au Leq (24 h) en dBA.

La figure 7 permet d'apprécier, par la comparaison de diverses situations générant des bruits croissants, le niveau sonore auquel les humains peuvent être confrontés. À titre d'exemple, on peut remarquer l'importance des camions lourds sur une autoroute par rapport à une rue calme sans circulation le jour alors que le niveau sonore passe de 50 à 90 dBA.

L'addition de plusieurs sources de bruit s'effectue de façon logarithmique. À ce propos, la représentante du ministère des Transports du Québec (MTQ) a indiqué, lors de l'audience :

*Que ce soit un climat de 45 ou de 50 [dBA] ou même de 55 dans le secteur, ça ne changeait rien lorsqu'on faisait l'évaluation d'impact parce que, dans la plupart des cas, les niveaux sans écran étaient aux alentours de 60, 65. Donc, si on additionne 65 à 50 ou 55, le résultat, c'est 65.*

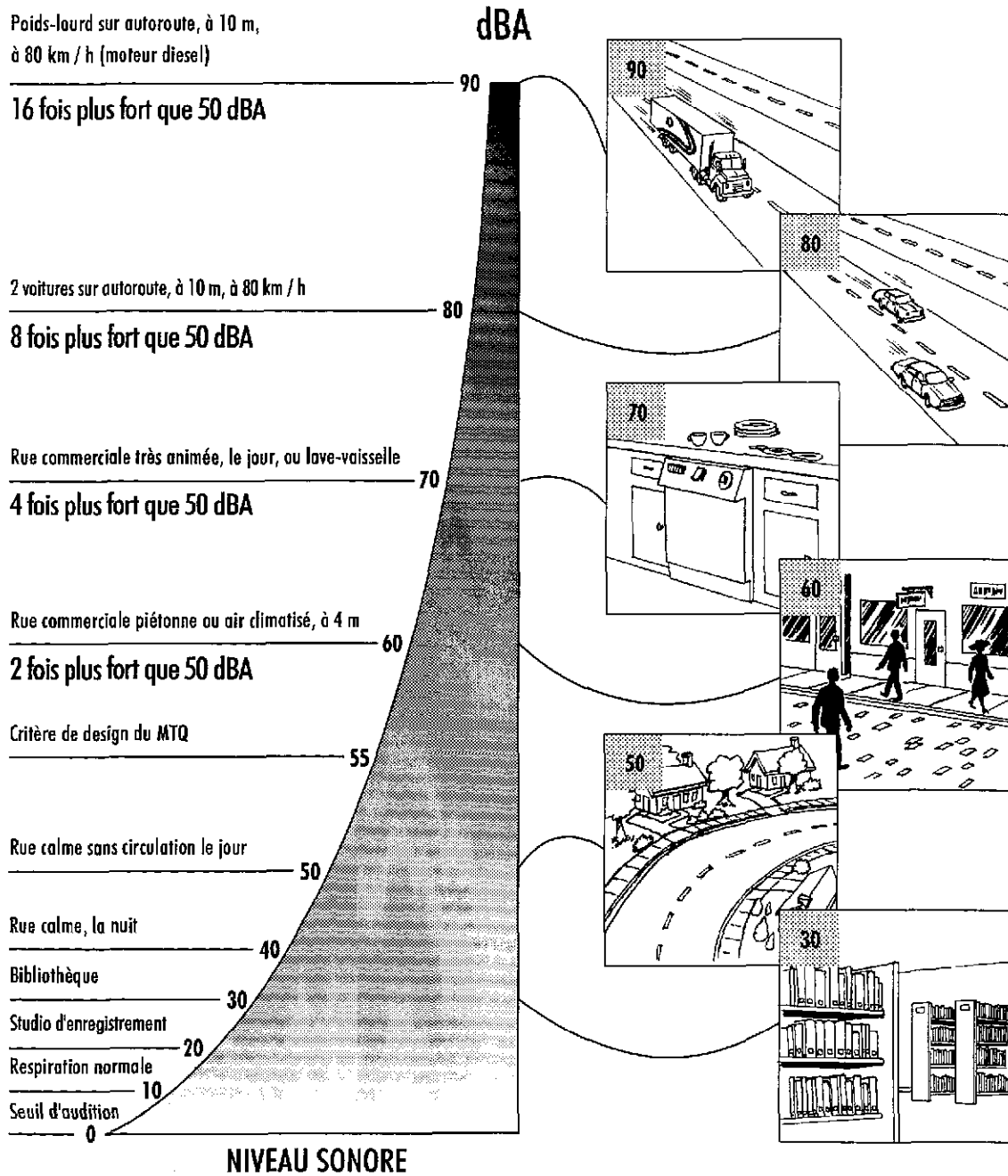
(M<sup>me</sup> Line Gamache, séance du 28 mars 1995, en soirée, p. 177)

Plusieurs organismes publics ont suggéré des normes de bruit tolérable pour le bien-être des humains. Ainsi, d'après les informations obtenues de la Direction de la santé publique de la Régie régionale de la santé et des services sociaux de l'Outaouais (document déposé DB13), les organismes suivants proposent :

- l'Organisation mondiale de la santé (OMS): moins de 45 dBA à l'extérieur la nuit;
- l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis: moins de 55 dBA à l'extérieur le jour et moins de 45 dBA à l'extérieur la nuit;
- le Comité consultatif fédéral-provincial de l'hygiène du milieu et du travail: moins de 55 dBA à l'extérieur le jour et moins de 50 dBA à l'extérieur la nuit;
- la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL): entre 45 et 55 dBA comme normalement acceptable.

Ces organismes publics recommandent donc de ne pas dépasser un niveau sonore de 55 dBA le jour et de 45 dBA la nuit, à l'extérieur des résidences.

**Figure 7 La perception humaine du bruit**



Source : adaptée du document déposé DA2.

En ce qui concerne le MTQ, il utilise comme niveau sonore acceptable, toujours à l'extérieur des résidences, la valeur de 55 dBA tant pour le jour que pour la nuit, comme l'indique le tableau 6. Spécifions que 55 dBA n'est pas une norme réglementaire, mais bien un critère de design vers lequel le MTQ tend dans le calcul du bruit pour ses projets de routes (étude d'impact, document déposé PR3, p. 109).

**Tableau 6 Qualification du climat sonore selon le MTQ**

Niveau de bruit [Leq (24 h)]	Niveau de perturbation
Plus petit que 55 dBA	Acceptable
Entre 55 et 60 dBA	Faible
Entre 60 et 65 dBA	Moyen
Plus grand que 65 dBA	Fort

Source : étude d'impact, document déposé PR3, p. 69.

Plusieurs participants ont exprimé des craintes face au niveau sonore de 55 dBA adopté par le MTQ comme étant acceptable, et qu'ils trouvent trop élevé :

*Je me range derrière la norme de l'OMS favorisée par la DSP [Département de santé publique] : moins de 35 dBA dans la chambre pour préserver le sommeil ; moins de 45 dBA à l'extérieur pour la nuit et moins de 45 à l'intérieur des résidences pour communiquer. (Mémoire de M<sup>me</sup> Johane La Rochelle, p. 10)*

Au sujet de l'atténuation du bruit issu de la circulation routière, l'opinion de l'Association québécoise du transport et des routes est la suivante :

*Il est généralement reconnu que si la valeur du Leq (24 h) est égale ou inférieure à 55 dBA, le niveau acoustique extérieur environnant est satisfaisant pour la plupart des gens et qu'il s'ensuit un niveau d'exposition au bruit acceptable, à l'intérieur, résultant des sources extérieures si la construction respecte toutefois les normes. (Normes canadiennes de conception géométrique des routes, Association québécoise du transport et des routes, 1987, p. J12)*

En se référant à une étude réalisée à Edmonton en Alberta, l'Association québécoise du transport et des routes présente les données regroupées dans le tableau 7.

**Tableau 7 Impact du bruit de la circulation routière sur l'homme et l'environnement**

Pourcentage de la population susceptible de se plaindre				
Leq (24 h) en dBA	Impact sur l'intelligibilité	Perturbation du sommeil	Fortement ennuyé	Plaintes officielles
55	0-3	5	0-3	0
60	4-10	10	0-10	0
65	5-18	15	8-17	0
70	9-24	20	16-24	0-2
75	18-32	25	25-34	3-7

Adapté de: *Summary of Canadian Social Surveys Edmonton Noise Policy Study*.

Source: *Normes canadiennes de conception géométrique des routes*, Association québécoise du transport et des routes, 1987, p. J12.

Une participante à l'audience a ainsi nuancé la portée du critère de 55 dBA utilisé par le promoteur :

*Une norme en matière de décibels est un maximum tolérable et non un maximum à atteindre. Bref, la norme de qualité en matière de bruit doit tendre vers le bas, non vers le haut. J'insiste pour dire cela parce que, durant les audiences, on pouvait presque croire que 55 dBA était l'objectif à atteindre.*

(Mémoire de M<sup>me</sup> Johane La Rochelle, p. 10)

**En ce qui concerne l'aspect normatif du bruit, la commission est d'avis que ce critère de 55 dBA est un niveau à ne pas dépasser. De plus, le MTQ devrait fournir tous les efforts pour diminuer en deçà de ce critère le niveau sonore lorsque les techniques d'aménagement le permettent.**

## La méthodologie utilisée par le promoteur

Le modèle de simulation utilisé par le MTQ pour prédire le bruit engendré par la circulation routière est celui de la Federal Highway Administration américaine. Au cours de l'audience publique, une spécialiste du MTQ a précisé que le modèle tient compte de différents paramètres, dont la localisation de la route, des résidences et des barrières naturelles, la nature du sol, l'élévation relative des résidences et de la route, le débit de circulation, les pentes, le pourcentage de camions ainsi que la répartition entre les véhicules lourds et les camions intermédiaires (M<sup>me</sup> Line Gamache, séance du 23 mars 1995, en soirée, p. 71-72). Ce modèle est reconnu comme ayant une précision de plus ou moins 2 dBA (étude d'impact, document déposé PR3, p. 70).

Pour la commission, ce modèle de simulation, validé par le ministère de l'Environnement et de la Faune (MEF), permet normalement d'obtenir des prédictions suffisamment crédibles du niveau sonore appréhendé après la construction du boulevard. Cependant, les isophones, c'est-à-dire les lignes de niveau sonore Leq (24 h) illustrées sur les cartes du MTQ, constituent des prévisions de bruit dans 20 ans calculées, entre autres, à partir des données suivantes (étude d'impact, document déposé PR3, p. 70):

- une circulation de 12 800 véhicules par jour à l'ouverture du tronçon du boulevard projeté;
- une utilisation du boulevard par 95% d'automobiles, 2,5% de camions intermédiaires et 2,5% de camions lourds.

Or, l'analyse des données de circulation présentée au chapitre 3 amène la commission à douter de la possibilité que, dès son ouverture, ce tronçon du boulevard La Vérendrye canalise un débit aussi élevé que 12 800 véhicules par jour entre les deux intersections de la rue Cannes. De plus, au sujet du camionnage, le MTQ a indiqué, lors de l'audience publique, qu'en se basant sur la situation de routes comparables dans ce secteur, il faudrait utiliser aujourd'hui, dans le modèle de simulation du bruit, une proportion de 8% de camions lourds et intermédiaires. Comme le niveau sonore projeté (document déposé DA21) excède à plusieurs endroits le critère de 55 dBA à la limite des propriétés riveraines avec 5% de camions, un accroissement du nombre de camions ne peut qu'amplifier la difficulté d'offrir aux résidents un climat sonore tolérable. Le problème est aussi accentué en raison de la

forte pente entre la route 307 et la polyvalente de l'Érablière, ce facteur agissant fortement sur le bruit généré par les véhicules lourds.

**Dans ces conditions, la commission a des doutes face à l'exactitude des prévisions de bruit que devraient subir les personnes habitant en bordure du boulevard projeté.**

L'impact sonore a été apprécié de la façon suivante par le MTQ:

*[...] une fois qu'on a l'image du climat sonore actuel, on peut le comparer avec les résultats que les simulations sonores vont nous donner. Et c'est la comparaison entre les deux qui nous permet [...] de définir si dans tel secteur on peut juger qu'il y a un impact fort [...] moyen ou [...] faible [...].*

(M. Jacques Gagnon, séance du 27 mars 1995, p. 64)

Pour évaluer le climat sonore avant la réalisation du projet, le promoteur a effectué des relevés sonores à différents endroits dans la zone d'étude (voir figure 3, chapitre 1, p. 11). La majorité des relevés ont été faits pendant une période de une à trois heures. Seuls deux relevés sur dix se sont étendus sur une période de 24 heures (voir tableau 2, chapitre 1, p. 17). Malgré la courte durée de la majorité des relevés, le MTQ affirme que les résultats obtenus sont valables pour déterminer le climat sonore actuel dans la zone riveraine du futur boulevard (M<sup>me</sup> Line Gamache, séance du 20 mars 1995, p. 93 et M. Jacques Gagnon, séance du 27 mars 1995, p. 64).

**La commission est d'avis que le MTQ doit analyser de façon systématique le niveau de bruit actuel (Leq en dBA sur 24 heures) à toutes les stations de mesure de façon à clairement identifier l'accroissement du niveau de bruit que devront subir les résidents touchés. De plus, le MTQ devrait mesurer le niveau actuel du bruit sur les rues Saint-Tropez et Rayol puisque les mesures obtenues dans les différentes stations ne paraissent pas représentatives de ces rues.**

## Le climat sonore actuel et futur

En gardant à l'esprit les faiblesses méthodologiques soulignées à la section précédente, le climat sonore actuel serait de l'ordre de 52 dBA (Leq (24 h) extrapolé) en bordure du futur boulevard dans la zone des rues Antibes, Père-Bériault, Poullart et Saint-Tropez. Il serait d'environ 45 dBA dans la zone des rues Mandelieu et Canadel.

Selon l'information reçue, la partie du tronçon projeté comprise entre la route 307 et l'intersection est de la rue Cannes où se trouvent les résidences existantes aurait un niveau de bruit de l'ordre de plus de 60 dBA à la première rangée des habitations riveraines (document déposé DA21). Un tel niveau de bruit serait inacceptable et c'est pourquoi, le MTQ a prévu installer des écrans antibruit. La figure 3 montre les isophones (55 dBA) du bruit prévu dans 20 ans le long du tronçon projeté.

Si l'option B du projet était retenue, le niveau de bruit dû au boulevard s'élèverait à plus ou moins 54 dBA sans écran antibruit à la première rangée des maisons des rues Mandelieu et Canadel, soit dans les cours de ces résidents. **Pour la commission, l'option B serait nettement préférable à l'option A quant au climat sonore anticipé.**

La commission note que, pour construire un boulevard à quatre voies dans une emprise de 39,5 mètres, le promoteur n'avait pas d'autres choix que d'envisager la construction d'écrans pour atténuer les effets du bruit, particulièrement dans le secteur compris entre la route 307 et la polyvalente de l'Érablière. Parmi les autres techniques parfois utilisées et qui n'ont pu être incluses dans le présent projet à cause du manque d'espace, il y a la butte de terre avec aménagement paysager, la combinaison d'une butte de terre et d'un écran ou, encore, le mur avec un aménagement paysager. Ces techniques d'une esthétique plus naturelle sont généralement préférées des citoyens.

À la lumière des informations fournies par le MTQ en audience publique (document déposé DA21), **la commission constate que, même avec les écrans antibruit proposés, le niveau sonore serait généralement de plus de 55 dBA, dans 20 ans, dans les cours de la première rangée de résidences le long du tronçon projeté, donc à l'intérieur des limites riveraines de ces propriétés. De plus, un niveau sonore supérieur à**



**60 dBA serait atteint pour certaines résidences situées sur les rues Père-Bériault et Poullart.**

La situation s'avère particulièrement critique pour le secteur compris entre la route 307 et l'intersection de la rue Cannes, près de la polyvalente de l'Érablière, où l'emprise se trouve littéralement coincée entre des développements résidentiels et ne peut donc pas être déplacée. Lors de la deuxième partie de l'audience publique, plusieurs participants étaient préoccupés des impacts sonores qu'auront à subir les résidents de ce secteur:

*De toutes les parties du tronçon proposé, la partie longeant la rue Saint-Tropez sera l'une des plus affectées par le bruit et les vibrations. Ce même bout de tronçon que la Ville a jugé bon de déplacer vers nos propriétés afin de permettre la construction de maisons sur les rues Père-Bériault et Poullart sera la section la plus près des maisons et aura un écran sonore de plus de cinq mètres à moins de deux mètres des lignes de nos terrains.*

(Mémoire de M<sup>me</sup> Gisèle Cossette et de M. Paul Asselin, p. 4)

Actuellement, les résidents de cette partie de la zone d'étude vivent avec un niveau sonore de l'ordre de 52 dBA. Un document déposé par le MEF au cours de la première partie de l'audience publique, publié par le Bureau de normalisation du Québec, donne des indications sur les réactions des populations aux variations du climat sonore:

*En règle générale, un bruit est susceptible de provoquer des doléances chaque fois que son niveau excède d'une certaine marge celui du bruit de fond pré-existant ou lorsqu'il atteint un certain niveau absolu.*

(Document déposé DB53, p. 6)

Le tableau 8, tiré d'un document de l'Association québécoise du transport et des routes, donne lui aussi des indications sur les variations du niveau d'exposition au bruit en qualifiant leur importance.

**Tableau 8 Importance des variations du niveau d'exposition au bruit**

Augmentation du bruit de fond existant (dBA)	Variation de l'intensité subjective	Importance des variations
0-3	Nulle	Insignifiante
5	Perceptible	Marginale
10	Près du double	Significative
15 et plus	Le triple au moins	Très significative

Source: *Normes canadiennes de conception géométrique des routes*, Association québécoise du transport et des routes, 1987, p. J12.

Au cours de l'audience publique, la Ville de Gatineau a reconnu que les résidants le long du boulevard projeté jouissent présentement d'un climat sonore qu'elle qualifie de «inhabituellement calme». La Ville évalue que, malgré la construction d'écrans antibruit, le niveau sonore, après la construction du boulevard, serait d'environ 10 dBA plus élevé (mémoire de la Ville de Gatineau, p. 18). Cet énoncé apparaît réaliste puisque, selon la commission, la hausse du niveau d'exposition au bruit serait, dès l'inauguration du boulevard, de l'ordre de 7 à 12 dBA pour les rues Mandelieu et Canadel et de 5 à 10 dBA pour les rues Antibes, Saint-Tropez, Père-Bériault et Poullart. Ces variations du niveau sonore auraient donc une importance significative.

En réponse à une question de la commission sur les moyens de réduire davantage l'importance du bruit dans cette portion du tracé, la représentante du MTQ a affirmé que seuls des écrans plus hauts permettraient d'abaisser davantage le niveau sonore aux abords du tronçon (M<sup>me</sup> Line Gamache, séance du 28 mars 1995, en soirée, p. 213-214). Sur une carte déposée au cours de l'audience publique (document déposé DA21), le MTQ a indiqué l'emplacement et la hauteur des écrans antibruit qu'il prévoit installer le long du boulevard La Vérendrye. Ceux-ci varient de 2,5 à 5 mètres de part et d'autre du futur boulevard, dans la section comprise entre la route 307 et l'intersection ouest de la rue Cannes. Il apparaît, selon l'information

obtenue, que des contraintes techniques limitent à 5 mètres la hauteur que peuvent atteindre les écrans antibruit :

*En raison de contraintes techniques (capacité de support, résistance aux vents), la hauteur d'un mur ne peut habituellement excéder 5 mètres, ce qui limite son utilisation pour la protection d'édifices élevés.*

(Document déposé DA16, p. 27)

Par ailleurs, des écrans plus hauts ne pourraient suffire à réduire le bruit pour les résidents de ce secteur, car ils présentent d'autres limites quant à leur efficacité. En effet, le MTQ a confirmé au cours de l'audience publique que cette mesure d'atténuation n'a aucun effet sur le niveau sonore perçu à partir du «deuxième étage» des résidences :

*[...] des simulations sonores sont faites pour protéger les résidences qui sont situées en arrière des murs, mais seulement pour le premier étage [rez-de-chaussée]. Donc, la hauteur des murs qui est calculée ici n'a aucun effet sur les deuxièmes étages ou sur des maisons à deux étages ou trois étages [...].*

(M. Jacques Gagnon, séance du 27 mars 1995, p. 12-13)

Comme l'ont rapporté certains participants, les habitations longeant le boulevard projeté présentent majoritairement un étage au-dessus du rez-de-chaussée.

*Je suis certain que la grande majorité des maisons qui longent le boulevard sont des maisons à deux étages. C'est tout un impact. Surtout quand on sait que les chambres à coucher se trouvent à l'étage supérieur.*

(Mémoire de M<sup>me</sup> Pauline Myre, p. 10)

De la même manière, les écrans antibruit seraient inefficaces pour protéger des résidences situées en surplomb et, dans ce cas, seule la distance entre la route et les résidences a un effet sur la réduction du niveau de bruit (M<sup>me</sup> Line Gamache, séance du 23 mars 1995, en après-midi, p. 88). Cet aspect n'a pas non plus été considéré dans l'étude d'impact du promoteur. **Pour la commission, certaines résidences subiront des effets significatifs en ce qui concerne le climat sonore, étant donné les contraintes techniques liées à la hauteur des écrans, l'inefficacité des écrans pour le «deuxième étage» des résidences et la topographie des lieux de la zone d'étude.**

Les effets d'une réduction de la vitesse des véhicules sur le bruit a aussi été abordée au cours de l'audience publique. À ce sujet, le MTQ a précisé qu'en modifiant la vitesse prévue de 70 à 50 kilomètres à l'heure, le bruit pourrait être abaissé de 1,5 à 2 dBA (M<sup>me</sup> Line Gamache, séance du 23 mars 1995, en soirée, p. 79).

Le MTQ, comme d'ailleurs la Ville de Gatineau, entend permettre la circulation des véhicules lourds sur le nouveau tronçon du boulevard La Vérendrye. Plusieurs participants ont souligné que ces véhicules représentent une source importante de bruit. Évoquant, entre autres raisons, la pente de 9,5% entre la route 307 et la polyvalente de l'Érablière, certains d'entre eux ont exprimé leur opposition à la présence des véhicules lourds dans ce secteur. Ils ont d'ailleurs reçu à ce sujet l'appui du conseiller municipal du quartier (M. Simon Racine, séance du 26 avril 1995, en soirée, p. 17-18).

Le promoteur, à la demande de la commission, a fait une nouvelle évaluation du climat sonore, en excluant la présence de camions sur le boulevard projeté et ce, pour les deux options proposées (documents déposés DA30 et DA31). L'examen des nouvelles cartes produites laisse voir que le MTQ a choisi de réévaluer à la baisse la longueur et la hauteur des écrans antibruit. Ainsi, l'écran vis-à-vis des rues Père-Bériault et Poullart disparaîtrait, ce qui apparaît difficilement explicable étant donné que le MTQ prévoyait à l'origine un niveau sonore de 60 à 65 dBA même avec un écran. La hauteur des autres écrans antibruit diminue de 0,5 à 2,5 mètres. Encore une fois, le niveau sonore excéderait 55 dBA à l'intérieur des limites des propriétés. Le tableau 9 résume les nouvelles données sur le niveau sonore sans camionnage.

En prohibant le camionnage, le niveau de bruit serait abaissé d'environ 5 dBA à la première rangée de résidences. Dans un complément d'information, le MTQ a indiqué à la commission qu'approximativement 4 de ces 5 dBA à la baisse seraient attribuables aux poids lourds (document déposé DA33). Un seul proviendrait des véhicules intermédiaires comme les autobus. La commission constate que l'interdiction du camionnage améliorerait les niveaux de bruit provenant de la circulation du boulevard, à condition, bien sûr, que la Ville de Gatineau y fasse respecter ses règlements.

**Tableau 9 Niveau sonore sans camionnage**

Rues	Option A	Option B
Fréjus et Saint-Tropez	Supérieur à 55 dBA avec écran	Supérieur à 55 dBA avec écran
Père-Bériault et Poullart	Supérieur à 55 dBA sans écran	Supérieur à 55 dBA sans écran
Rayol, Mandelieu et Cotignac	Supérieur à 55 dBA avec écran	Inférieur à 55 dBA sans écran
Canadel	Inférieur à 55 dBA avec écran	Inférieur à 55 dBA sans écran

Source: documents déposés DA30 et DA31.

La commission est d'avis que, si l'option A était retenue pour le tracé du futur boulevard, les mesures d'atténuation prévues n'assureraient pas le niveau tolérable de 55 dBA, et ce, même si la vitesse permise était abaissée à 50 kilomètres à l'heure. Par ailleurs, la commission considère que l'hypothèse d'interdire le trafic lourd sur le tronçon projeté serait de nature à diminuer les impacts du bruit occasionné par le boulevard La Vérendrye. Toutefois, dans ce cas et suivant les informations obtenues, la commission n'a pu évaluer s'il était possible, même en rehaussant les écrans antibruit, d'abaisser le niveau sonore en deçà de 55 dBA. La situation la plus critique vise le secteur des rues Père-Bériault et Poullart où il n'est pas envisageable de hausser davantage la hauteur des murs qui atteindrait 5 mètres à certains endroits. Dans ce secteur, le niveau de bruit anticipé est tel qu'une expropriation de résidences pourrait s'avérer la seule solution permettant de respecter le critère de 55 dBA. Pour la commission, ces expropriations apparaissent coûteuses socialement et financièrement par rapport au coût du projet.

Le MTQ propose un projet dont le niveau sonore après atténuation est, pour la plus grande partie du tracé, supérieur à son critère de design acceptable de 55 dBA. De plus, par rapport au climat sonore actuel, la venue du boulevard occasionnerait une hausse qualifiée de significative par l'Association québécoise du transport et des routes. La commission désapprouve cette approche du MTQ et estime qu'il doit appliquer son critère de design de telle sorte que le niveau maximal de 55 dBA soit respecté aux limites riveraines des propriétés.

## Les écrans antibruit

La figure 3 illustre la localisation des écrans antibruit pour l'option A. Relativement au projet initial présenté dans son étude d'impact, le MTQ a confirmé qu'il installerait des écrans du côté nord du boulevard, entre la base de plein air et l'autoroute 50, même s'il n'y a pas de maisons construites actuellement dans ce secteur (document déposé PR5.1, p. 23). Au cours de l'audience, il a ajouté que cette mesure s'appliquerait également si l'option B était privilégiée.

Pour le MTQ, cela représente un cas spécial puisque la politique du Ministère est d'ériger des écrans antibruit uniquement lorsque les habitations sont déjà construites (M. Jacques Gagnon, séance du 28 mars 1995, en soirée, p. 6-7).

Par ailleurs, l'Association du développement coopératif Côte-d'Azur a déposé auprès de la Ville un projet de lotissement du secteur situé au sud du boulevard, entre l'avenue Gatineau et l'intersection est de la rue Cannes. La Ville de Gatineau a indiqué à la commission qu'elle n'exigera pas de bande tampon entre les résidences et le boulevard même si ce projet de lotissement n'est pas encore approuvé. De plus, comme elle croit que le projet de lotissement devrait être approuvé avant la construction du boulevard, la Ville demande à la commission d'inclure dans ses recommandations au ministre de l'Environnement et de la Faune l'implantation d'écrans antibruit dans le secteur (mémoire de la Ville de Gatineau, p. 19).

**La commission est d'avis que le MTQ devrait éviter un précédent qui risque d'être lourd de conséquence et s'en tenir à l'application de sa politique de ne construire des écrans antibruit que lorsqu'il y a des habitations en bordure des routes projetées. Des terrains lotis et non construits, comme ceux situés au nord-est, qui sont des lots remembrés, et ceux non lotis au sud-est du tronçon projeté, ne devraient pas conduire à des obligations supplémentaires pour le MTQ. Dans de telles circonstances, de l'avis de la commission, il revient plutôt à la Ville d'assurer une qualité de vie adéquate à ses contribuables.**

**Pour ce qui est des lots au nord-est, la commission estime que l'entente entre la Ville et l'Association Versant Côte-d'Azur devrait être renégociée afin d'y inclure une bande tampon. En ce qui concerne les terrains non lotis au sud-est, la Ville doit mettre en place une bande tampon dans ce secteur advenant la réalisation du projet.**

Dans un autre ordre d'idées, il faut mentionner que les écrans antibruit engendrent des impacts visuels. Or, le MTQ a évalué les répercussions sur le milieu visuel principalement en fonction de la vue qu'auront les automobilistes qui circuleraient sur le boulevard La Vérendrye. Une attention limitée a été apportée aux résidants dont la vue serait totalement bloquée par la présence des écrans antibruit.

Ce fait a d'ailleurs été relevé par un citoyen :

*On nous a confirmé que l'impact résiduel sur le plan visuel a été sous-estimé sur toute la longueur du tronçon puisqu'il ne tient pas compte de l'impact des murs antibruit devant eux-mêmes servir de mesures de mitigation. C'est comme si on pouvait remplacer un paysage par un mur de béton de 3,5 à 5,5 mètres sans que cela n'affecte les centaines de gens qui devraient le subir.*

(Mémoire de M. Michel Bérubé, p. 6)

**Pour la commission, cet impact visuel négatif serait atténué si le tracé de l'option B était préféré à celui de l'option A, car l'écran, s'il était nécessaire, serait moins haut vis-à-vis des rues Rayol, Mandelieu, Canadel et Cotignac.**

Sur une portion du tracé d'une longueur d'environ 300 mètres du côté sud du boulevard, entre la route 307 et l'intersection ouest de la rue Cannes, les résidants subiraient un impact visuel très fort considérant la proximité et la hauteur des écrans antibruit projetés. **Pour la commission, il apparaît essentiel qu'une mesure d'atténuation soit envisagée pour préserver l'ambiance visuelle des résidants. Un espace tampon d'une largeur d'environ 3,5 mètres pourrait être récupéré grâce à la réduction de la bande médiane et le déplacement de la chaussée sud vers le nord. Cet espace permettrait d'éloigner l'écran de la ligne des lots et de planter des arbustes afin de le camoufler. Cette mesure serait une façon d'amenuiser l'impact visuel des écrans.**

Une autre incidence des écrans antibruit qui a fait l'objet d'inquiétude de la part de participants concerne la hausse possible de la température en période estivale. Le promoteur et les personnes-ressources ne possédant aucune information à ce sujet, cette interrogation demeure sans réponse. En outre, l'influence des écrans sur, notamment l'ensoleillement et la luminosité ainsi que l'amoncellement supplémentaire de neige balayée par les vents, sont d'autres effets possibles qui ont été mentionnés par les citoyens.

**Devant ces craintes, la commission considère que le MTQ devrait combler cette lacune du projet en réalisant une étude sur les impacts des écrans antibruit advenant la réalisation du projet.**

## **Les vibrations et les glissements de terrains**

Le MTQ n'a pas traité la question des vibrations dans son étude d'impact. Au cours de l'audience publique, le représentant du promoteur a expliqué qu'il en était ainsi puisque rien, dans les analyses préliminaires effectuées, n'indiquait qu'il pouvait y avoir des problèmes particuliers à cet égard. De telles études ont par ailleurs été conduites à l'occasion d'un autre projet du MTQ dans la région, soit celui de l'élargissement de la route 148 entre le chemin Rivermead et le pont Champlain à Aylmer (M. Jacques Gagnon, séance du 23 mars 1995, en soirée, p. 123-124).

Selon la Ville de Gatineau, une seule plainte lui a été adressée à ce propos en 1994 pour ce secteur par un résidant de la rue Lebaudy. De plus, dans son mémoire, la Ville de Gatineau a indiqué que toutes les plaintes concernant des vibrations font spécifiquement référence à des trous dans la chaussée. Ces informations semblent indiquer que les vibrations ne constituent pas un problème dans la ville. Pourtant, les autorités municipales ont fait part de leurs préoccupations face aux contraintes exercées sur leur réseau d'aqueduc par la pression des sols, le gel et les vibrations dues à la circulation. En collaboration avec le Conseil national de la recherche du Canada, la Ville va ainsi tenter d'en déterminer l'ampleur.

Lors de l'audience publique, deux participants ont indiqué qu'ils avaient vécu des problèmes de vibrations dans le quartier. L'un d'eux a précisé que les vibrations provenaient des camions lourds et des autobus (M. Jacques Bouchard, séance du 27 avril 1995, p. 68 à 70). Le second participant a expliqué que, lors de la pose du tuyau d'aqueduc dans l'emprise du boulevard La Vérendrye entre la route 307 et l'intersection ouest de la rue Cannes, il a été incommodé par les vibrations générées par l'équipement lourd du chantier (mémoire de la famille Cardinal, p. 2).



Parce que les effets des vibrations n'ont pas été étudiés et que les informations disponibles sont restreintes et insuffisantes, la commission ne peut se prononcer sur ces effets engendrés par la construction du boulevard. Toutefois, comme l'argile du sol est susceptible de transmettre les vibrations générées par les véhicules lourds, la commission considère comme une lacune le fait que cette question n'ait pas été abordée dans l'étude d'impact. **La commission estime que le promoteur devrait réaliser une étude sur l'impact des vibrations avant la construction du boulevard, surtout si les véhicules lourds sont autorisés à y circuler.**

Reliés aux impacts des vibrations et tenant compte de la nature argileuse du sol, il a également été question, lors de l'audience, des dangers potentiels de glissements de terrain. Considérant la topographie des lieux, le promoteur a indiqué que la réalisation des travaux selon l'option B serait plus à risque que pour l'option A.

**À la suite des explications données en audience publique, la commission ne croit pas que le risque de glissement soit significatif et considère que le MTQ pourrait contrôler adéquatement cette difficulté par des mesures d'un coût raisonnable advenant le choix de l'option B.** La commission s'appuie sur le fait que le MTQ ne prévoit pas de coûts supplémentaires pour la construction du boulevard selon l'option B (document déposé DA9).

## La sécurité

L'audience publique a permis d'approfondir trois volets concernant la sécurité, soit les dangers d'accidents pour les élèves de la polyvalente de l'Érablière et les utilisateurs de la piste cyclable, les dangers associés au transport par camions lourds sur le tronçon projeté et, enfin, les dangers d'accidents sur les rues collectrices du quartier.

## **Les dangers d'accidents aux abords de la polyvalente de l'Érablière et de la piste cyclable**

Le projet prévoit que l'intersection ouest de la rue Cannes et du boulevard La Vérendrye serait aménagée de façon sécuritaire pour les élèves de la polyvalente de l'Érablière localisée dans le coin nord-est de l'intersection. Le MTQ a l'intention de réaliser une intersection étagée avec un viaduc, le boulevard encaissé passant ainsi sous la rue Cannes qui demeurerait à son niveau actuel. La commission considère qu'en ce qui concerne la sécurité, la variante d'échangeur retenue par le MTQ lui apparaît appropriée.

Toutefois, les élèves qui se rendent à l'école à pied ou à bicyclette devraient traverser l'une des bretelles d'accès de l'échangeur et, pour certains, la rue Cannes. Plusieurs participants croient qu'il est très important que des mesures appropriées soient appliquées afin d'obtenir un maximum de sécurité pour l'ensemble des piétons et des cyclistes. Certains ont aussi formulé l'opinion que la présence d'une entrée ou d'une sortie pour le boulevard La Vérendrye occasionnera un accroissement du trafic aux abords de la polyvalente.

Les autorités de la polyvalente de l'Érablière ont elles aussi signalé à la commission qu'il faudra prévoir une sécurité accrue pour les élèves ainsi que des barrières de sécurité le long de la route et aux abords de l'école (document déposé DB79).

Parce que le projet n'est pas rendu au stade des plans et devis finaux, le MTQ a été dans l'impossibilité, au cours de l'audience publique, de préciser le type d'installation qui assurerait la sécurité recherchée. Une analyse plus poussée de la situation permettra, selon le MTQ, de choisir entre plusieurs moyens comme des feux de circulation pour piétons, par exemple (M. Hassan Sobh, séance du 22 mars 1995, p. 41 à 44).

**Pour la commission, il est clair que les moyens les plus sûrs devraient être retenus pour l'intersection ouest de la rue Cannes et du boulevard La Vérendrye qui serait très achalandée aux heures de pointe. Une concertation entre le MTQ, la Ville ainsi que les autorités de la polyvalente et son comité de parents serait le mécanisme approprié pour identifier les moyens les plus sécuritaires à adopter.**

En ce qui concerne la piste cyclable prévue le long du boulevard, certains participants sont inquiets pour la sécurité des utilisateurs en raison de son niveau supérieur à celui de la chaussée, à certains endroits. La situation exacte de cette piste cyclable n'étant pas connue, il est difficile d'identifier les sections qui seraient à risque. Par ailleurs, il est probable que la partie du boulevard présentant une dépression par rapport au sol naturel s'avère la plus dangereuse.

Lors de l'audience publique, le promoteur a indiqué qu'il consultera les autorités municipales pour déterminer la pertinence d'installer des barrières de sécurité aux endroits les plus critiques pour les cyclistes, puisqu'il y a danger de dévaler la pente entre la piste et la chaussée du boulevard (M. Denis Domingue, séance du 28 mars 1995, en après-midi, p. 79-80). Des dangers pour la sécurité des utilisateurs sont aussi à prévoir à l'endroit où la piste cyclable quitte le boulevard pour traverser la rue Cannes en empruntant l'échangeur. **La commission est d'avis que la concertation souhaitée entre tous les acteurs concernés devrait s'étendre à l'aspect sécuritaire de la piste cyclable.**

Enfin, à la hauteur du milieu humide de Touraine, le projet prévoit que la piste cyclable traverserait le boulevard en tunnel. La question de la sécurité dans ce passage fut soulevée en audience publique et la Ville de Gatineau a déclaré que son service de sécurité publique n'avait pas relevé au cours des dernières années d'agressions ou d'actes violents dans les tunnels existants sur son territoire (M. André Sincennes, séance du 28 mars 1995, en après-midi, p. 10). **Malgré ce bilan positif, la commission est d'avis que le MTQ et les autorités municipales doivent se concerter pour offrir aux citoyens les meilleures conditions de sécurité possible, par exemple en éclairant ce passage en tunnel.**

## **Les dangers associés au transport par camions lourds**

La possibilité de pertes de contrôle pour les camions à cause des pentes du boulevard projeté et les dangers liés au transport de matières dangereuses ont fait l'objet de questions lors de la première partie de l'audience publique.

En ce qui concerne les dangers de pertes de contrôle des camions lourds, le promoteur a signalé qu'une bonne partie du tronçon serait construite en déblai, encaissant ainsi la chaussée par rapport au terrain naturel. Selon le MTQ, il est peu probable qu'un camion lourd perde le contrôle et mette en danger la sécurité des biens et des personnes vivant le long du boulevard, puisque qu'un camion en difficulté aurait à franchir des zones de soutènement et de déblais (M. Jacques Gagnon, séance du 27 mars 1995, p. 117 à 119).

Au sujet du transport des matières dangereuses, la Ville de Gatineau a indiqué qu'elle élabore présentement un règlement à ce propos, et qui doit être approuvé par le MTQ. Ce règlement spécifierait que la circulation de ce type de véhicules serait restreinte à l'autoroute 50 en ce qui a trait au transit à travers le territoire de la municipalité. La Ville a toutefois ajouté qu'un camion transportant des matières dangereuses pourra emprunter le chemin le plus court entre l'autoroute 50 et sa destination pour les livraisons nécessaires aux industries et aux commerces (M. Roland Morin, séance du 27 mars 1995, p. 19-20).

Enfin, à la suite d'une demande de la commission, la Ville de Gatineau a déposé un plan indiquant les parcours obligatoires des véhicules lourds dans les limites de la municipalité (document déposé DB90). À l'examen de ce plan, la commission constate que Gatineau possède déjà plusieurs routes obligatoires pour cette catégorie de véhicules. **Compte tenu de ce fait et à la suite des conclusions issues de l'analyse des impacts sonores du trafic lourd, la commission est d'avis que les véhicules lourds devraient être interdits sur le tronçon projeté et ce, malgré les risques relativement faibles d'accidents qu'ils représentent.**

## **Les dangers d'accidents sur les rues collectrices**

Au cours de l'audience publique, la Ville de Gatineau a déposé des statistiques d'accidents pour 16 intersections des rues Cannes et Monte-Carlo en 1992, 1993 et 1994, ainsi que pour 22 intersections des rues Lebaudy et Cannes et de l'avenue Gatineau pour 1993 et 1994 (documents déposés DB46 et DB51). Pour les rues Monte-Carlo, Cannes et Lebaudy, 42 accidents ont été enregistrés, occasionnant des blessures à 16 personnes. Sur ces 42 accidents, 6 ont impliqué des personnes blessées par des automobiles alors qu'elles

marchaient ou circulaient à bicyclette tandis que les 36 autres sont des collisions ou des pertes de contrôle de véhicules. Les 16 personnes blessées ont toutes subi des blessures mineures d'après les constats des policiers.

Selon la Ville, ces statistiques démontrent une hausse du nombre d'accidents qui correspond de façon normale à l'augmentation du volume de la circulation automobile sur les rues collectrices du quartier (M. Roland Morin, séance du 21 mars 1995, p. 87).

La commission a noté que certains participants résidant dans ce secteur trouvent ce nombre d'accidents trop élevé pour un quartier résidentiel et estiment que la construction du boulevard corrigerait en bonne partie cette anomalie:

*Il faut avoir des standards très bas pour accepter dans une société plus de 42 accidents en 3 ans avec 16 blessés dans un quartier résidentiel doté de deux écoles. C'est inacceptable. La situation peut juste s'améliorer par la construction du boulevard La Vérendrye, elle ne peut pas empirer.*

(Mémoire de M<sup>me</sup> Claire Chevrier-Beauregard, p. 7)

*Depuis 1992, 30 accidents se sont produits sur ces rues [Cannes et Monte-Carlo]. Malgré que ce nombre puisse paraître normal compte tenu du volume de circulation, il faut tenir compte que nous sommes ici en plein quartier résidentiel, ce qui rend ce fait totalement anormal et inacceptable.*

(Mémoire de l'Association des propriétaires de Côte-d'Azur, p. 8)

D'autres participants estiment que la situation pourrait très bien se corriger en appliquant diverses mesures destinées à freiner l'utilisation des rues Cannes et Monte-Carlo par le trafic en transit. Selon eux, cette recherche de solutions autres que la construction du boulevard pourrait se réaliser par une concertation des gens du milieu:

*Ce que je tente aussi de démontrer, c'est que si une seule personne voit autant de possibilités de solutions, que dire de la force de création que pourrait représenter une éventuelle table ronde où les résidents du quartier, avec l'aide des experts techniques de la Ville, pourraient tenter d'élaborer un plan d'actions sensées et à la mesure de nos moyens pour améliorer la qualité de vie de notre communauté?*

(Mémoire de M. Michel Bérubé, p. 11)

La commission constate que, depuis le raccordement de la rue Cannes avec le boulevard La Vérendrye, l'augmentation de la circulation automobile a fait augmenter le risque d'accidents, en particulier sur les rues Cannes et Monte-Carlo. **Comme le secteur Côte-d'Azur est un quartier résidentiel, la commission est d'avis qu'il y aurait lieu de réduire au maximum les risques d'accidents causés par la circulation automobile en mettant en place toutes les mesures raisonnables susceptibles de la diminuer et en agissant tout particulièrement sur le trafic de transit.**

Comme plusieurs participants et à la suite de son analyse des données de circulation, la commission croit que la construction du tronçon du boulevard ne réglerait pas complètement le problème. C'est pourquoi elle fait sienne la suggestion de citoyens de créer une table ronde pour déterminer les mesures complémentaires à prendre.

## La qualité de vie

Selon l'endroit où ils habitent, la perception des résidants du quartier face à la qualité de leur milieu de vie varie. Ceux qui vivent dans la zone riveraine du futur boulevard et qui en subiraient les inconvénients sont unanimes à dire que leur milieu de vie serait détérioré.

Quelques extraits des mémoires déposés résument leur position à ce sujet :

*Le bruit, la poussière et les murs de béton sont des agents « stresseurs » négatifs qui viennent briser notre équilibre mental et physique et nous croyons que l'étude effectuée sous-estime leurs impacts sur nous.*

(Mémoire de M<sup>me</sup> Marielle Lavigne, p. 3)

*Même si aucune étude n'a été faite auprès de la population du quartier pour connaître les impacts psychosociaux reliés au projet (bruit, odeurs, pertes, risques, etc.), il n'est pas difficile d'entendre ce qu'ont dit les intervenants dans la première partie des audiences par la nature de leurs questions : [...]*

- perception de risque pour les personnes et les biens;*
- sentiment d'injustice sociale [...];*

- *sentiment de perte de qualité de vie [...];*
- *anxiété générée par toutes ces pertes de contrôle sur leur vie et celle de leur famille.*

(Mémoire de M<sup>me</sup> Johane La Rochelle, p. 12)

Estimant que, pour les personnes, les impacts résiduels du projet ont été sous-estimés et que la synthèse produite est loin de la réalité, un citoyen s'est exprimé ainsi :

*On aura beau avoir les mesures de mitigation que l'on voudra, quel sera l'impact cumulatif sur ces personnes lorsqu'elles seront assises en face d'un mur de béton au fond de leur cour, à voir s'élever les nuages de poussière au dessus du mur, à suffoquer de chaleur parce que les murs empêcheront le vent d'y passer et à subir les perturbations sonores ponctuelles générées la nuit par les camions, les autos et les motocyclottes ?*

(Mémoire de M. Michel Bérubé, p. 7)

Par contre, les résidants des rues collectrices Cannes et Monte-Carlo voient dans le projet un moyen d'améliorer la qualité de leur milieu de vie grâce à une diminution de la circulation automobile et des répercussions qui y sont associées (mémoire d'un regroupement de résidants du secteur Village Côte-d'Azur, p. 8).

Dans le même ordre d'idées, dès la première partie de l'audience publique, les résidants de la rue Cotignac ont signifié leur désaccord avec la proposition initiale du MTQ de raccorder leur rue au futur boulevard. Étant donné que le projet concerne le réseau routier municipal, le porte-parole du promoteur a expliqué que le MTQ était disposé à modifier ses plans selon les demandes de la Ville de Gatineau (M. Rosaire Roy, séance du 23 mars 1995, en après-midi, p. 8). Lors de la présentation de son mémoire, la Ville a signifié son intention de «convertir l'extrémité nord de la rue Cotignac en un cul-de-sac, annulant ainsi toute possibilité d'un lien routier entre le boulevard et cette rue» (mémoire de la Ville de Gatineau, p. 14).

Malgré cette annonce, certains citoyens ont quand même, dans leur mémoire, abordé la question de l'intersection de la rue Cotignac. Pour une résidante de la rue, le nonaccès au boulevard par la rue Cotignac devrait être «une des conditions de réalisation du projet» (mémoire de M<sup>me</sup> Josée De Menezes, p. 3). **Advenant la réalisation du projet de construction du boulevard La**

**Vérendrye, la commission est d'avis que le décret gouvernemental autorisant les travaux devrait exclure la possibilité d'une intersection avec la rue Cotignac, de façon à conserver le caractère local de cette rue.**

Par ailleurs, le MTQ n'a pas étudié les impacts psychosociaux du projet et le MEF ne lui a pas demandé de le faire dans sa directive sur le contenu de l'étude d'impact. Au cours de l'audience publique, les représentants de ces ministères ont fait valoir qu'en matière d'évaluation des impacts des projets de construction de routes, il n'est pas de pratique courante d'aller aussi loin dans l'examen des impacts potentiels sur l'être humain (M. Pascal Grenier, MEF, et M. Jacques Gagnon, MTQ, séance du 21 mars 1995, p. 23 à 27). Les promoteurs se limitent à apprécier séparément les divers impacts d'origine différente.

Le projet prévoit l'implantation d'une artère majeure au centre d'un quartier résidentiel populaire, jouissant d'une relative tranquillité. **Compte tenu que, dans ces conditions, il était prévisible que le niveau sonore augmente de façon significative, même avec l'implantation d'écrans antibruit, la commission déplore que les impacts globaux sur les humains n'aient pas été inclus dans la directive du ministre de l'Environnement et de la Faune. Elle estime qu'il serait pertinent de traiter de cet aspect à l'avenir pour des cas similaires.**

Quelques participants sont inquiets aussi face à l'éclairage du boulevard. Le promoteur a signifié que le type de lampadaires et leur emplacement ne seront déterminés que lors de l'élaboration des plans et devis. Il a indiqué que les réverbères normalement utilisés concentrent la lumière sur la chaussée en minimisant les inconvénients. **La commission souhaite que le choix du promoteur respecte ce dernier objectif de minimiser les impacts de l'éclairage du boulevard en consultant les résidants concernés.**

Finalement, certains participants s'inquiètent de l'avenir de la piste cyclable et piétonnière qui longe le milieu humide de Touraine à partir de la rue Rayol. Le promoteur propose de raccorder la partie nord de cette piste à celle projetée le long du boulevard. Toutefois, il suggère l'abandon de la partie comprise entre le futur boulevard et la rue Rayol (document déposé DA32). **La commission considère à cet égard qu'il serait dommage d'éliminer cette partie de la piste cyclable qui lui a semblé en fort bon état et très fréquentée. En conséquence, la commission souhaite que le MTQ, en concertation avec les autorités municipales, prévoit le raccord de cette piste existante avec celle projetée.**



En outre, le promoteur prévoit que la nouvelle piste cyclable longera la limite sud de l'emprise, dans la partie est du tracé. Une traversée en tunnel est envisagée à l'endroit où le tracé du boulevard quitte la zone humide de Touraine. La boucle nécessaire pour que la piste cyclable remonte à la hauteur du boulevard pourrait nécessiter un empiètement dans la zone humide. **Selon la commission, le MTQ devrait localiser la traversée de la piste cyclable le plus à l'ouest possible afin de protéger au maximum le milieu humide de Touraine.**

## La valeur des propriétés

Plusieurs participants vivant à proximité de l'emprise projetée ont soulevé la question de l'incidence d'une nouvelle artère majeure sur la valeur de leur propriété. L'un d'entre eux a ainsi précisé son opinion :

*Ayant contacté quelques agents d'immeubles, mes craintes ont été confirmées. Avec un mur de 15 pieds de haut et une autoroute à 4 voies, derrière, ma propriété devient beaucoup plus difficile à vendre et, donc, perd de sa valeur marchande.*

(Mémoire de M. Jacques Sibille, p. 2)

*Ils m'ont dit que je pouvais m'attendre à une baisse de 10 à 20%.*

(M. Jacques Sibille, séance du 25 avril 1995, p. 103)

À ce sujet, la Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO), organisme responsable de dresser, pour les municipalités, le rôle d'évaluation des propriétés, a affirmé que l'évaluation actuelle des propriétés situées le long du boulevard projeté tient déjà compte de l'éventualité de la réalisation du projet. Par ailleurs, la CUO entend subséquemment ajuster le rôle d'évaluation pour tenir compte des réactions du marché à la suite de la construction du boulevard (document déposé DB7).

Relatant des exemples sur son territoire, la CUO a également affirmé que la présence d'écrans antibruit près des résidences ne semble pas entraîner de modifications aux évaluations municipales (document déposé DB65). Quant à lui, le MTQ n'aurait réalisé aucune étude à ce sujet (M. Rosaire Roy, séance du 23 mars 1995, en soirée, p. 99). Cependant, lors de l'audience publique, un évaluateur agréé du Ministère a mentionné que la présence

d'une artère principale permettant d'accéder aux centres urbains contribue généralement à accroître la valeur des propriétés d'un secteur donné. Toutefois, il a aussi reconnu que la proximité d'un écran élevé pouvait influencer la valeur d'une propriété :

*Là, évidemment, si on a ça dans notre cour et qu'on n'en avait pas auparavant, [...] on peut penser à une certaine désuétude d'ordre économique, si on veut.*

(M. Guy Beaulieu, séance du 23 mars 1995, en soirée, p. 104)

La commission a jugé bon de vérifier auprès de la SCHL si des informations étaient disponibles sur ce sujet. La SCHL a fait parvenir à la commission des résumés d'articles parus dans diverses revues spécialisées dans le domaine de l'évaluation foncière, qui démontrent que la présence d'infrastructures routières est susceptible d'occasionner des répercussions négatives sur la valeur marchande des propriétés (document déposé DB82, annexe 1).

**La commission est d'opinion que l'incidence du boulevard sur la valeur des propriétés riveraines serait probablement négative. Aussi, compte tenu de l'ensemble de ces éléments, la commission croit qu'il serait approprié que le MTQ réalise une étude de cas représentative de la situation québécoise, en collaboration avec les diverses autorités compétentes dans ce domaine. Une telle étude permettrait de documenter la question et de mieux répondre aux interrogations des citoyens touchés par des projets de construction de routes.**

## **Les coûts du projet et la taxation municipale**

L'étude d'impact ne comportant aucune évaluation des coûts du projet, la commission a demandé au promoteur de lui donner, au cours de l'audience publique, des informations à ce sujet. Précisant qu'il lui était difficile de faire une évaluation précise des coûts avant la réalisation des plans et devis finaux, le promoteur a présenté une estimation sommaire des coûts du projet, comprenant les coûts de construction, les honoraires professionnels, les coûts d'expropriation ainsi que le coût du réaménagement du marais (M. Rosaire Roy, séance du 22 mars 1995, p. 187-188). Selon le MTQ, les

coûts globaux atteindraient 6,25 millions de dollars pour la réalisation de l'option A et 7,37 millions pour l'option B, les coûts supplémentaires pour cette dernière étant attribuables aux expropriations nécessaires (document déposé DA9).

Certains participants mettent en doute la validité de ces évaluations et estiment que le coût global du projet sera plus élevé. Se référant à l'étude de justification publiée par le MTQ en février 1989, une participante note que les coûts étaient évalués à 6,34 millions de dollars en 1986, en excluant les murs de soutènement, les écrans antibruit et les expropriations (mémoire de M<sup>me</sup> Pauline Myre, p. 6).

**Compte tenu de ces informations, la commission estime que le coût réel du projet pourrait s'avérer plus élevé que prévu. Par ailleurs, la commission considère anormal que le MTQ n'ait pas fourni d'évaluation plus précise à ce stade de la procédure d'évaluation environnementale, d'autant plus que ce projet est amorcé depuis de nombreuses années.**

Advenant la réalisation du projet, le MTQ entend remettre la gestion et l'entretien de la route à la Ville de Gatineau. Cette dernière aura donc à assumer certains coûts qu'elle évalue à environ 66 000\$ annuellement. Ces coûts comprennent seulement les opérations courantes d'entretien et excluent l'entretien à long terme comme la réparation des nids de poule et des infiltrations aux puisards (document déposé DB48).

En réponse à des participants qui s'enquerraient d'une possible augmentation des comptes de taxes spécifiques aux résidents du quartier pour l'entretien du boulevard, la Ville de Gatineau a précisé que cette dépense annuelle serait assumée par l'ensemble des contribuables de la municipalité à titre de taxe foncière générale (M. André Sincennes, séance du 27 mars 1995, p. 30). Sur cette question, la position de la Ville de Gatineau est conforme à la pratique courante, selon la commission.

## Les impacts des travaux de la construction

Tel qu'il a été mentionné au chapitre 1, les impacts de la construction du boulevard ont été abordés très succinctement dans l'étude d'impact, puisque aucun problème particulier n'a été envisagé.

Comme sur tout chantier utilisant de la machinerie lourde, il faut s'attendre à des opérations bruyantes. Les gens incommodés tolèrent généralement ces nuisances parce qu'ils savent que ces activités sont temporaires. Il ne faudrait toutefois pas oublier qu'à l'extérieur de la zone influencée par le chantier, des résidents peuvent aussi être touchés par le passage des camions transportant, entre autres, les matériaux de déblai et de remblai. Pour évaluer l'importance de ces dérangements temporaires, il est nécessaire de connaître les rues empruntées ainsi que les volumes de terre et de matériaux à transporter.

Au cours de l'audience publique, le MTQ a précisé qu'il revient normalement à l'entrepreneur de déterminer le parcours des véhicules lourds, mais que, pour des raisons particulières et après entente avec les autorités municipales, il est possible de restreindre la circulation des camions (M. Denis Domingue, séance du 28 mars 1995, en après-midi, p. 94). Par contre, le promoteur n'a pu donner aucune précision sur les volumes prévus de déblais et de remblais (M. Rosaire Roy, séance du 28 mars 1995, en après-midi, p. 103-104), malgré qu'il possède toute l'expérience et l'expertise en matière de route et qu'il connaît le profil en long de la future chaussée depuis plusieurs années.

Dans un autre ordre d'idées, il est fort probable que la construction de l'échangeur prévu à l'intersection ouest de la rue Cannes et du boulevard La Vérendrye cause des problèmes à la circulation automobile sur la rue Cannes et à l'accès à la polyvalente de l'Érablière. La commission ne peut cependant en apprécier l'importance puisque le MTQ entend évaluer ces aspects seulement au moment de la production des plans et devis finaux du projet.

**La commission conclut que les études d'impact sur les projets de route, surtout en milieu urbain bâti, devraient toujours identifier les routes d'accès au chantier pour les camions et évaluer de façon préliminaire les volumes des matériaux à transporter. Pour le projet examiné, la commission estime important qu'avant la demande de soumission pour**

**les travaux, le MTQ et la Ville de Gatineau se concertent afin de déterminer les conditions et les rues que l'entrepreneur devrait suivre afin de minimiser les inconvénients du bruit et du trafic lourd. Une fois l'horaire des travaux connu, une campagne de communication axée sur l'information et la sécurité devrait être lancée auprès des citoyens touchés.**



---

## Chapitre 5 **Les impacts sur le milieu naturel**

Plusieurs questions portant sur le milieu naturel ont été soulevées lors de l'audience publique. Ce chapitre fait état de l'analyse et des constatations de la commission sur la qualité de l'air, le déboisement de l'emprise, l'érablière et le milieu humide de Touraine.

### **La qualité de l'air**

La question des répercussions du projet sur la qualité de l'air dans le quartier de l'Érablière et, plus particulièrement, aux abords du boulevard projeté a fait l'objet de préoccupations de la part des participants. Ce sujet n'a cependant pas été abordé dans l'étude d'impact. Pour le promoteur, cet aspect doit être évalué dans sa globalité, sur l'ensemble du réseau routier. Le représentant du Ministère a fait valoir qu'il n'est pas pertinent ni possible de réaliser une telle analyse à une échelle aussi réduite qu'un tronçon de route de 2,4 kilomètres :

*[...] finalement, l'échelle est tellement microscopique au niveau du boulevard La Vérendrye, même pris dans son ensemble, que je ne pense pas qu'un modèle puisse donner des résultats très, très significatifs.*

(M. Jacques Gagnon, séance du 23 mars 1995, en soirée, p. 173-174)

En réponse à des questions soulevées par le ministère de l'Environnement et de la Faune (MEF), le ministère des Transports du Québec (MTQ) a donné les précisions suivantes quant aux effets de la circulation routière sur la qualité de l'air :

*L'importance des émissions totales de contaminants atmosphériques liés au trafic routier dépend principalement de l'achalandage routier, de la distribution des différents types de véhicules et de leur taux d'émissions ainsi que des distances parcourues sur l'ensemble*

*du secteur affecté par le projet. Le taux d'émission par véhicule est influencé par la vitesse de déplacement, il est entre autres plus élevé en situation de congestion routière et lors de fréquents arrêts/départs.*

(Document déposé PR5.1, p. 46)

Dans le même document, le MTQ explique les résultats d'études réalisées à ce sujet dans le cas de prolongements d'autoroutes urbaines. Selon lui, «seule la concentration des oxydes d'azote pourrait en de très rares occasions, lors de conditions défavorables et sur de courtes durées, atteindre ou dépasser légèrement les normes gouvernementales édictées pour la qualité de l'air ambiant». Compte tenu d'un moindre débit de circulation prévu sur le boulevard La Vérendrye, le MTQ estime donc que les impacts du projet sur la qualité de l'air seraient encore moins significatifs. Il mentionne de plus que les mêmes études auraient démontré que, «lorsqu'un tronçon routier libère d'autres artères, la qualité de l'air ambiant dans ces secteurs en est conséquemment améliorée» (document déposé PR5.1 p. 46).

Quant au représentant du MEF, il a expliqué que les normes du *Règlement sur la qualité de l'air* s'appliquent aux sources d'émissions fixes, comme celles provenant des usines. Ces normes ne s'appliquent pas aux véhicules, mais sont utilisées comme critères non réglementés. Pour un projet comme celui du boulevard La Vérendrye, la qualité de l'air «n'est pas vraiment un problème qu'on peut anticiper comme une difficulté importante» (M. Pascal Grenier, séance du 23 mars 1995, en soirée, p. 177).

Il existe une station d'échantillonnage de l'air à Hull et deux autres du côté d'Ottawa. La station de Hull est à environ 6 kilomètres du tronçon projeté. Le représentant du MEF a indiqué qu'à partir des résultats obtenus en 1992, tous les paramètres mesurés étaient inférieurs aux normes, sauf en ce qui concerne l'ozone (M. Pascal Grenier, séance du 23 mars 1995, en soirée, p. 189). Certains participants se sont particulièrement inquiétés de la qualité de l'air aux abords du futur boulevard, notamment quant aux effets sur les jeunes enfants:

*Compte tenu que les maladies respiratoires viennent en tête de liste des maladies dans la région de l'Outaouais, il est difficile de passer sous silence ces dernières études. À titre de bénévole en pédiatrie à l'hôpital de Gatineau, c'est chaque semaine que je vois des enfants, souvent des nouveau-nés, respirant difficilement même sous la*



*croupette. Je ne peux pas rester indifférente à ce qui va se passer dans la cour des personnes du quartier qui élèvent de très jeunes enfants, en particulier dans le couloir des vents dominants.*

(Mémoire de M<sup>me</sup> Johane La Rochelle, p. 7)

Selon le promoteur et le MEF, la qualité de l'air ne semble pas constituer un problème majeur. Toutefois, compte tenu de l'inquiétude de la population à ce sujet ainsi que des possibles problèmes de congestion occasionnés par le pont Alonzo-Wright, **la commission est d'avis que, si le gouvernement va de l'avant avec le projet, une station temporaire d'échantillonnage de l'air devrait être installée dans ce secteur. Cette station devrait être en activité au moins une année avant la construction éventuelle du boulevard et recueillir des informations sur les contaminants susceptibles d'altérer la qualité de l'air dont, notamment, l'ozone, et ce, sur quelques années. La station et les appareils de mesure devraient être fournis, installés et conduits par le MEF. Par ailleurs, la commission estime que le MTQ devrait en assumer les coûts d'installation et d'exploitation.**

## Le déboisement de l'emprise

Une partie de l'emprise prévue pour le boulevard a été déboisée sur sa pleine largeur en juin 1992. Il s'agit de la portion comprise entre la route 307 et la rue Cannes, près de la polyvalente de l'Érablière où subsistent seulement quelques arbres. Au moment de la réalisation de l'étude d'impact, cette zone était colonisée par un groupement forestier à dominance d'érable à sucre, de tilleul d'Amérique et de frêne ainsi que par un autre groupement à dominance de pin blanc et de chêne rouge (étude d'impact, document déposé PR3.1, carte 8a).

La Ville de Gatineau a amorcé ce déboisement en commandant des travaux de réaménagement de son système de distribution d'eau, comprenant l'installation d'une conduite d'aqueduc et d'un réservoir d'eau potable dans la boucle du futur échangeur du boulevard La Vérendrye (documents déposés DB60 et DB61). La Ville a utilisé les plans d'avant-projet du ministère des Transports pour fixer la profondeur de la conduite, sa localisation dans l'emprise ainsi que l'emplacement du réservoir d'eau potable (M. Jacques Gagnon, MTQ, séance du 27 mars 1995, p. 206 et M. Jacques Lafleur, Ville de Gatineau, séance du 28 mars 1995, en après-midi, p. 29).

Questionnée par la commission sur ces faits, la Ville a eu de la difficulté à expliquer clairement pourquoi la pose d'un tuyau avait nécessité le déboisement de l'emprise sur sa pleine largeur. Elle s'en est remise à la responsabilité de l'entrepreneur à qui elle a confié les travaux. Ce dernier aurait choisi de procéder ainsi à cause de la profondeur nécessaire pour la pose du tuyau et des moindres coûts engendrés par cette façon de procéder. Dans les contrats qu'elle accorde, la Ville laisse aux entrepreneurs l'entière discrétion d'agir comme bon leur semble à l'intérieur du corridor disponible :

*Alors, s'il avait opté pour une façon différente d'excavation, il [l'entrepreneur] aurait peut-être nécessité un peu moins de déboisement.*  
(M. Jacques Lafleur, séance du 28 mars 1995, en après-midi, p. 26)

L'opération a surpris certains citoyens, notamment en raison de sa rapidité d'exécution :

*Ils ont coupé tous les arbres à partir de nos bornes de terrain, [c'est] la première chose qu'ils ont fait. Et la même chose pour tous les autres propriétaires. Ça été une coupe très rapide.*  
(M. Raymond Mantha, séance du 26 avril 1995, en soirée, p. 111)

**Pour la commission, il est légitime que la Ville de Gatineau se serve de terrains publics lui appartenant pour installer des services publics comme système d'aqueduc. La commission n'a pas analysé la pertinence des besoins d'amélioration du réseau d'aqueduc municipal. Elle retient toutefois que, lors de l'audience publique, la Ville s'est montrée peu sensible aux moyens pris pour exécuter les travaux, s'en remettant à la responsabilité de l'entrepreneur.**

## L'érablière

L'érablière située tout près de la polyvalente de l'Érablière est composée d'une centaine d'arbres matures et elle est utilisée à des fins éducatives (document déposé DB79). La réalisation du projet entraînerait la destruction de 60% des érables majoritairement situés dans la partie mature de l'érablière (M. Jacques Gagnon, MTQ, séance du 23 mars 1995, en après-midi, p. 30). Au cours de l'audience publique, les représentants du MTQ se sont dits conscients de la valeur écologique élevée d'une érablière

de cette envergure en milieu urbain (M. Jacques Gagnon, séance du 20 mars 1995, p. 63).

Lors de la deuxième partie de l'audience publique, la commission a appris que la Ville de Gatineau s'apprêtait incessamment à détruire l'érablière pour poursuivre son réaménagement du réseau d'aqueduc. Selon la Ville, le développement du secteur des rues Canadel, Fayence, Mandelieu, Cotignac et Rayol est la cause du réaménagement du système d'aqueduc et a pour effet «la destruction ou la relocalisation inévitable de l'érablière [...] pour compléter le réseau d'alimentation du réservoir d'eau potable Côte-d'Azur» (mémoire de la Ville de Gatineau, p. 21). En réponse à une question de la commission, la Ville a indiqué qu'elle ne prévoit pas encadrer davantage la méthode de réalisation des travaux qui sera laissée à la discrétion de l'entrepreneur, tout comme ce fut le cas pour l'installation de la conduite d'aqueduc dans l'emprise du boulevard en 1992 (M. André Sincennes, séance du 26 avril 1995, en après-midi, p. 136).

Lors de la présentation de son mémoire, un citoyen a donné son opinion sur cette façon d'agir :

*La Ville, dans cette histoire, s'est comportée comme un promoteur sans scrupules, de la façon dont ça s'est fait. Ils ont l'intention de faire la même chose à côté de l'érablière, à côté de la polyvalente; sous prétexte de construire un tuyau de 18 pouces, on élargit sur 130 pieds de large. Ça a été souligné par d'autres, c'est souligné par nous parce que ça nous paraît aussi inacceptable.*

(M. Gilles Rivard, séance du 26 avril 1995, en soirée, p. 158)

**La commission est d'avis qu'en raison des agissements de la Ville de Gatineau, l'emprise du boulevard est en grande partie déboisée et risque de l'être davantage alors que le projet de boulevard n'a pas encore été approuvé par les instances gouvernementales. Puisque le rejet du projet n'est pas exclu, la Ville, si elle décidait de procéder aux travaux d'aqueduc avant la prise de décision, doit préciser au contrat de l'entrepreneur les méthodes de construction pouvant assurer que la coupe de l'érablière près de la polyvalente sera minimale.**

## Le milieu humide de Touraine

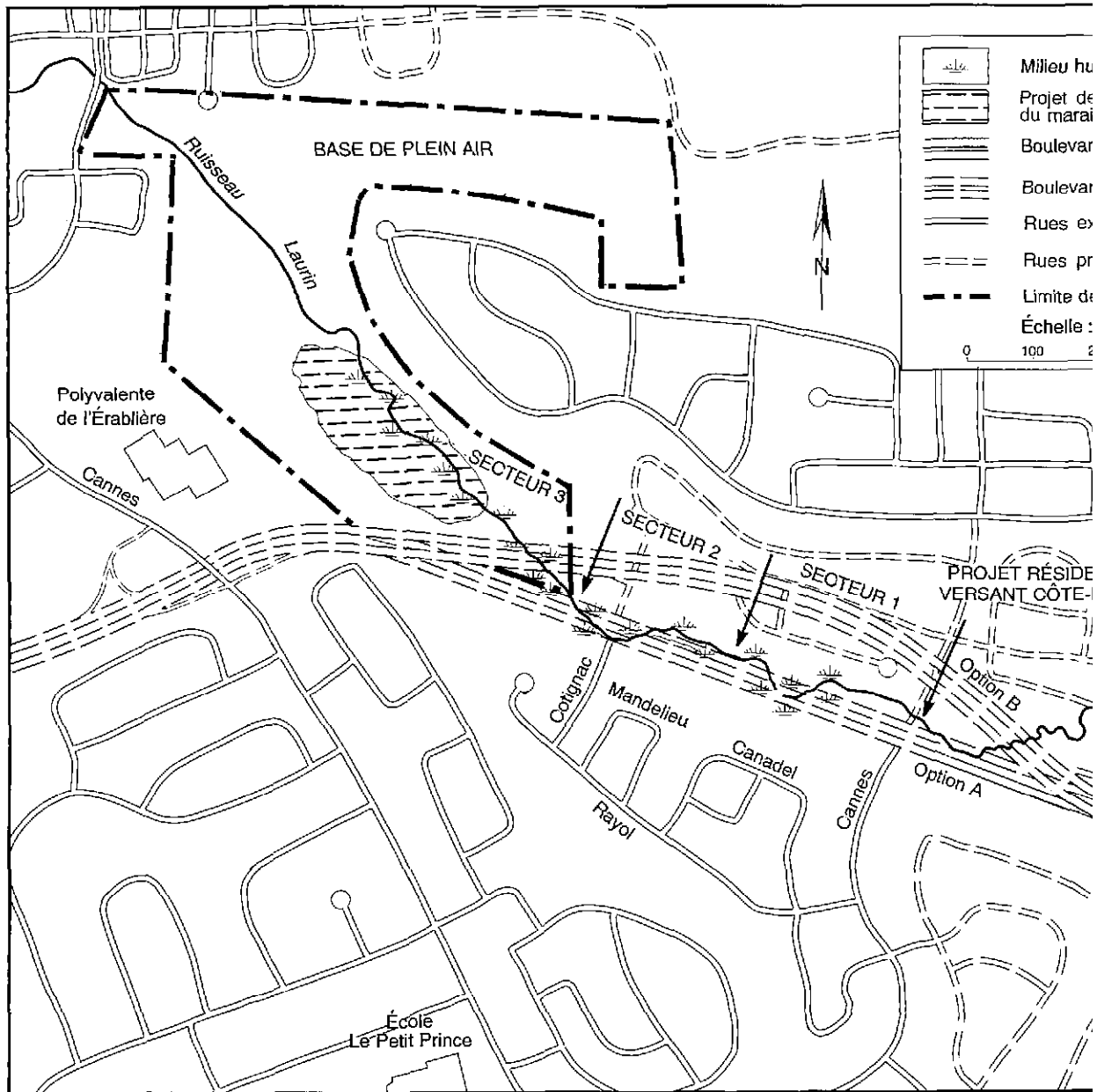
Après avoir décrit le milieu humide qu'est le marais de Touraine, la commission trace ici un aperçu historique des interventions qui ont marqué son passé récent. L'analyse porte ensuite sur la protection juridique et administrative accordée à ce milieu, sur sa viabilité en considérant les répercussions du projet et, finalement, sur la mesure d'atténuation retenue par le promoteur.

### Définition et description

Dans son guide d'application de la réglementation dans le domaine de l'environnement, le MEF définit un marais comme «un milieu humide qui constitue avant tout un milieu de transition entre les milieux aquatiques et terrestres». Selon lui, «le niveau atteint par les hautes eaux printanières marque de façon approximative la limite supérieure du milieu humide» (document déposé DB85, p. 4). Au cours de l'audience publique, le représentant du MEF a précisé que la ligne naturelle des hautes eaux est l'endroit où, du point de vue biologique, il y a prédominance des plantes aquatiques sur les plantes terrestres (M. Daniel Saint-Hilaire, séance du 28 mars 1995, en soirée, p. 127). Pour sa part, Environnement Canada définit les terres humides comme étant «des terres dont la nappe phréatique se situe au niveau, près ou au-dessus de la surface du sol, ou qui sont saturées d'eau suffisamment longtemps pour entretenir les processus propres au milieu humide ou aquatique, que l'on reconnaît à la présence de sols mal drainés, d'hydrophytes et de diverses formes d'activités biologiques adaptées à ce milieu» (document déposé DB6, p. 24). Un milieu humide comprend donc à la fois les zones recouvertes d'eau et celles saturées d'eau.

Le milieu humide est un habitat en constante évolution. Des animaux comme le castor peuvent y jouer un rôle important et y intervenir de différentes façons. Ils peuvent y créer une zone d'eau libre en inondant le territoire avec un barrage ou tout simplement s'y installer.

**Figure 8 Le milieu humide touché par le projet**



Source: adaptée de l'étude d'impact, document déposé PR3, annexe 4 de l'annexe 12 et PR3.1, carte 8b et du document déposé DB

Le milieu humide à l'étude est situé en partie à l'intérieur d'un territoire municipal, la base de plein air, et dans un secteur zoné pour le développement résidentiel (figure 8). Au cours d'une visite sur le terrain, la commission a pu constater qu'une partie du milieu humide située au nord du tracé proposé pour le boulevard forme déjà un milieu productif colonisé par des castors. Le niveau d'eau est rehaussé par un seuil de quelques centimètres seulement. Au sud du tracé, le milieu humide est encaissé dans une vallée plus étroite et bordée d'un côté par un quartier résidentiel. Dans ce secteur, la destruction d'un barrage de castors a restreint la zone anciennement inondée du ruisseau Laurin. L'absence d'une structure naturelle de maintien du niveau d'eau rend plus difficile la délimitation de la superficie du milieu humide à cet endroit, bien que, pour le représentant du MEF, «c'est la notion historique du marais de Touraine qui doit être retenue [...] la disparition des castors n'est qu'un épisode dans la vie du marais» (document déposé DB85, p. 4).

La commission retient donc que les abords du ruisseau Laurin, autrefois inondés à cause de la présence de castors, de même que les secteurs actuellement inondés le long de son parcours correspondent à la définition de milieu humide et constituent des milieux importants au point de vue biologique.

## Un aperçu historique

Un regard sur le passé du marais de Touraine, particulièrement en ce qui a trait à sa fréquentation et aux interventions humaines qui l'ont perturbé, permet de mieux comprendre l'importance de ce milieu humide. Déjà, à la fin des années 1970, des observateurs d'oiseaux le fréquentaient (document déposé DC11, p. 27) et y installaient des nichoirs pour les canards (M. Daniel Saint-Hilaire, MEF, séance du 28 mars 1995, en soirée, p. 128). À cette époque, un gros barrage de castors assurait le maintien du niveau d'eau. L'endroit était reconnu comme exceptionnel pour l'observation de certaines espèces d'oiseaux :

*[...] s'il y avait un endroit dans la région de l'Outaouais urbaine, ça veut dire Hull, Gatineau et Aylmer, où l'on pouvait voir les deux espèces de râles, c'était au marais de Touraine. C'était la place pour venir voir les râles. Puis on pouvait voir les deux espèces de*

*râles dans ce marais-là, chose qui est exceptionnelle pour notre région.*

(M. Gérard Desjardins, Club des ornithologues de l'Outaouais, séance du 27 avril 1995, p. 137)

Les années 1980 ont plutôt été tumultueuses pour ce milieu dont la superficie, en 1986, était estimée à près de 7,1 hectares dans l'étude d'impact du MTQ (étude d'impact, document déposé PR3, p. 29). Un participant soulignait à la commission avoir dénombré six agressions sur le marais à compter de 1981 (M. Serge Benoît, séance du 23 mars 1995, en après-midi, p. 90). Le ministère de l'Environnement du Québec serait même intervenu en 1981 pour faire retirer des matériaux remblayés illégalement (M. Daniel Saint-Hilaire, MEF, séance du 23 mars 1995, en après-midi, p. 171). Cette époque correspond au développement des rues Canadel, Rayol, Mandelieu et Cotignac, qui furent cadastrées entre 1984 et 1988. Le représentant du Club des ornithologues de l'Outaouais a d'ailleurs souligné que le milieu humide s'étendait auparavant sur l'ensemble de ce secteur et que la station-service située sur la rue Cannes y avait été construite (M. Gérard Desjardins, séance du 27 avril 1995, p. 137). L'examen de la carte délimitant le bassin versant du ruisseau Laurin fournie par la Ville de Gatineau confirme cet énoncé (document déposé DB49).

Plus récemment, à la mi-décembre 1994, la Ville a procédé à ce qu'elle a appelé le nettoyage du ruisseau Laurin entre l'intersection est de la rue Cannes et l'autoroute 50. Ces travaux de nettoyage ont été exécutés avec de la machinerie lourde sous l'autorisation du MEF (M. Jacques Lafleur, Ville de Gatineau, séance du 23 mars 1995, en après-midi, p. 96 et document déposé DB52).

Un autre type d'intervention humaine concerne la capture des castors dans ce secteur. La politique de la Ville est d'intervenir si elle considère que les ouvrages érigés par les castors risquent d'occasionner des inondations aux résidences situées près de la tête du bassin versant dans le secteur Limbour. Un trappeur est engagé à forfait à cette fin. Selon le représentant de la Ville, il y a automatiquement intervention quand apparaît le danger de dépasser la cote géodésique de 64 mètres, laquelle correspond au seuil estimé à partir duquel il y a risque d'inondation (M. Jacques Perrier, séance du 28 mars 1995, en soirée, p. 137). Pour l'année 1994 seulement, la Ville rapporte deux interventions du trappeur dans cette zone (M. Andrée Sincennes, séance du 28 mars 1995, en soirée, p. 134). Récemment, à la suite de l'audience publique, la commission a appris que la Ville de Gatineau était de nouveau intervenue pour détruire les

castors et leur barrage sur le territoire de la base de plein air. **Pour la commission, le risque d'inondation au-delà de la cote de 64 mètres devrait être réévalué en regard du projet de réaménagement proposé pour le milieu humide.**

## **La protection du milieu humide par les autorités**

Seule une partie du milieu humide, soit celle située au nord du boulevard projeté, est protégée par la Ville de Gatineau puisque comprise dans le territoire de la base de plein air (figure 8), considéré comme un parc municipal (document déposé DB15, p. 29). Ce territoire, classé PB au plan de zonage, soit «établissements de quartier», n'englobe pas la partie du marais de Touraine située au sud du futur boulevard, vis-à-vis de la rue Rayol. En référence à ce secteur, la Ville affirme qu'«il ne fut jamais demandé à la Ville d'inclure ce marais dans les zones de conservation faunique» (mémoire de la Ville de Gatineau, p. 21 et étude d'impact, document déposé PR3, annexe 12).

Cette affirmation surprend à la lumière des informations recueillies par la commission. D'abord, une série de lettres adressées à la Ville entre 1982 et 1988 et provenant soit du ministère de l'Environnement, soit du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (MLCP) plaident en faveur de la protection de cette zone humide. Il y est question spécifiquement du remblayage de cette zone, du caractère «rare et exceptionnel» d'un marais à «fort potentiel faunique», des dangers d'un zonage résidentiel (document déposé DB1), d'un «milieu fragile et important susceptible d'influencer le tracé du boulevard La Vérendrye» (document déposé DB2), «d'écosystèmes importants et fragiles» (document déposé DB3). De plus, lors d'une consultation publique de la Ville de Gatineau en 1982, consacrée à la révision du plan directeur d'urbanisme, plusieurs participants ont soulevé l'importance de protéger ce milieu humide. Outre le MLCP, le Club des ornithologues de l'Outaouais a demandé à la Ville que, «lorsque le développement résidentiel se fera, qu'au minimum, la loi des trois chaînes soit respectée aux abords du ruisseau et du marais». La section régionale de l'Association des biologistes du Québec demandait, quant à elle, que le milieu humide soit intégralement protégé et que les berges du ruisseau soient zonées PB (document déposé DB88). Le Conseil de ville n'a pas retenu ces



demandes. En réponse à la demande du MLCP de protéger le marais de Touraine et le corridor du futur boulevard La Vérendrye par un zonage public, le Conseil de ville de Gatineau accepta d'agrandir la zone de protection sans toutefois inclure le corridor routier parce que le tracé final n'était pas fixé. L'avis de décision du Conseil ajoute en note que, «lorsque le ministère des Transports construira ce boulevard, le ministère de l'Environnement se chargera sûrement de cet aspect» (document déposé DB89).

La commission constate donc que, malgré des appels insistants des autorités gouvernementales, la Ville de Gatineau n'a pas jugé pertinent de protéger entièrement le milieu humide. Elle a plutôt choisi d'assurer une protection à la partie située à l'intérieur de la base de plein air. Dans son règlement relatif au plan d'urbanisme et de développement daté de 1990, la Ville prévoyait déjà la relocalisation du marais de Touraine à l'intérieur de la base de plein air (document déposé DB15, p. 17). De plus, le protocole d'entente liant la Ville et l'Association Versant Côte-d'Azur, daté de 1991, prévoit la relocalisation du ruisseau Laurin dans l'emprise du boulevard et son éventuelle canalisation (document déposé DB26, article 17c). Dans les faits, la Ville a déjà, en partie, procédé à la relocalisation de ce ruisseau, et ce, avec l'autorisation du gouvernement, entre l'intersection est de la rue Cannes et l'autoroute 50. Pour la commission, la Ville n'a donc jamais envisagé de protéger la partie de la zone humide située au sud du tracé projeté.

Le ruisseau Laurin est un tributaire du ruisseau Desjardins dont le cours passe à proximité de l'autoroute 50 pour se jeter ensuite dans la rivière Gatineau. La Ville a protégé le ruisseau Desjardins à titre de réseau secondaire d'espaces verts et récréatifs (document déposé DB15, p. 53). **La commission considère incohérent le fait que la Ville de Gatineau ait accordé une protection au ruisseau Desjardins sans protéger la totalité du bassin versant du ruisseau Laurin, son tributaire.**

Sur le plan régional, il y eut tentative, également sans succès, d'inscrire le marais au schéma d'aménagement régional. D'abord, le ministre des Affaires municipales, dans un avis préliminaire à l'adoption du schéma d'aménagement, indiquait à la Communauté régionale de l'Outaouais (CRO) –maintenant la Communauté urbaine de l'outaouais (CUO)– que le marais «pourrait faire l'objet de protection particulière» (étude d'impact, document déposé PR3, annexe 12). Dans les commentaires de la Ville annexés à l'étude d'impact du MTQ, il est indiqué qu'«après analyse et plusieurs

rencontres avec le MLCP, le ministère de l'Environnement et la Ville, la CRO recommandait de ne pas retenir le marais à titre de zone de protection de la faune en raison de son état, de sa proximité d'un milieu fortement urbanisé et de l'importance du futur boulevard». Le ministre des Affaires municipales est revenu sur la question dans son avis final de septembre 1987 en se référant au marais de Touraine comme un éventuel habitat faunique essentiel. La CRO a adopté, en 1988, son schéma d'aménagement et le gouvernement l'a approuvé sans que le marais n'y jouisse d'une protection particulière.

## **La protection du milieu humide à l'extérieur du parc municipal**

Cette section comprend l'examen de la protection légale ou administrative accordée actuellement au milieu humide, particulièrement en ce qui concerne la partie située en territoire zoné pour le développement résidentiel.

### **La Loi sur la qualité de l'environnement**

Au cours de l'audience publique, les représentants du MEF ont informé la commission que, depuis le 2 décembre 1993, un certificat d'autorisation était nécessaire pour effectuer des travaux dans un marais (M. Pascal Grenier, séance du 22 mars 1995, p. 130 et M<sup>me</sup> Johanne Geoffrion, séance du 28 mars 1995, en après-midi, p. 33-34). Ce certificat est délivré en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* et confère donc une certaine protection au milieu humide éventuellement touché par le projet de construction du boulevard. Le MEF a également indiqué que la Ville de Gatineau n'avait pas adopté intégralement la *Politique sur la protection des rives, du littoral et des plaines inondables*, qui lui aurait permis d'être exclue de l'application de l'article 22 de la Loi (document déposé DB91).

La Ville et le promoteur se sont dits en désaccord avec cet énoncé. La Ville prétend que l'article 22 ne s'applique pas à ce cas en raison d'une exemption prévue pour les municipalités et liée au zonage municipal. Selon elle, ses règlements de zonage sont conformes au schéma d'aménagement régional approuvé par le gouvernement. Elle estime donc respecter la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* et ne croit pas

qu'elle soit tenue d'obtenir un certificat d'autorisation pour des travaux dans cette zone :

*La lettre qu'on a reçue du ministre de l'Environnement nous dit, sur un aspect de notre réglementation en zones inondables, qu'on doit changer la date et son domaine d'application. Toutefois, en ce qui concerne la protection du littoral et des rives, on n'a pas eu aucune note du ministère de l'Environnement à l'effet que notre réglementation en vigueur ne correspondait pas à la réglementation du schéma d'aménagement régional, dont on a eu le certificat de conformité tout à fait légal en 1990.*

(M. Jacques Perrier, séance du 28 mars 1995, en après-midi, p. 49)

Pour éclaircir la question de la protection légale du milieu humide, le MEF a remis à la commission, après la tenue de l'audience publique, un avis technique sur la protection légale du marais de Touraine et du ruisseau Laurin (document déposé DB85). Selon le MEF, l'exemption municipale invoquée par la Ville de Gatineau ne s'appliquerait pas au cas présent pour diverses raisons. Cependant, le MEF insiste sur l'importance de la volonté municipale dans l'exercice de la Loi. En l'absence de cette volonté, «l'utilisation dans ce contexte de la *Loi sur la qualité de l'environnement* pour protéger ces milieux particuliers ne donnera pas nécessairement les résultats escomptés» (document déposé DB85, p. 7).

**La commission note que l'application de la *Loi sur la qualité de l'environnement* pour protéger le milieu humide de Touraine soulève une ambiguïté juridique que seuls les tribunaux pourraient résoudre. De toute évidence, cette loi n'assure pas une protection immédiate et certaine.**

Par ailleurs, le représentant du MEF a mentionné, lors de l'audience publique, que le guide d'application des règlements de la Loi définit un milieu humide, mais que cette définition n'est plus claire lorsque les castors et leurs constructions disparaissent de ce milieu. Un document est actuellement en préparation au Ministère pour clarifier la définition de ce type d'habitat. En attendant, le représentant du MEF renvoie à la notion historique du milieu.

La commission souligne ici une ambiguïté technique dans l'application de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* en ce qui concerne la

délimitation des milieux humides une fois les digues naturelles détruites. **La commission estime que les autorités du MEF devraient poursuivre leur démarche et éclaircir ce point dans les plus brefs délais, puisque la question vaut pour l'ensemble du territoire québécois.**

### ***La Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune***

Certains articles de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* visant à assurer une protection à différents habitats fauniques sont actuellement en vigueur, mais ils ne s'appliquent qu'aux terres publiques. Un autre règlement relatif aux terres privées est en préparation depuis plusieurs années mais, selon le représentant du MEF, le milieu humide de Touraine n'y figurerait pas (M. Pascal Grenier, séance du 28 mars 1995, en après-midi, p. 36 et document déposé DB85, p. 1). Ce milieu humide ne bénéficierait donc pas d'une protection en vertu de cette loi.

### ***La Loi sur les espèces menacées ou vulnérables***

La *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* et la *Politique sur les espèces menacées ou vulnérables* furent promulguées par le gouvernement du Québec respectivement en 1989 et 1992. En 1994, deux règlements associés identifiaient huit espèces menacées et une espèce vulnérable. Selon le MEF, il est peu probable que ces espèces soient présentes dans le milieu humide de Touraine (document déposé DB85, p. 2).

En 1993, le MEF publiait une liste de 450 espèces animales et végétales susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Selon lui, le milieu humide de Touraine constitue un habitat favorable à certaines espèces végétales et animales susceptibles d'appartenir à cette liste. Il entend donc exiger un inventaire préconstruction (document déposé DB85, p. 2).

**La commission croit elle aussi que cette exigence d'un inventaire préconstruction devrait être consignée au décret gouvernemental afin de vérifier la présence, sur ce territoire, d'espèces animales et végétales susceptibles d'être protégées.**

### **La Politique fédérale sur la conservation des terres humides**

La politique du gouvernement fédéral en matière de conservation des terres humides, mieux connue par son objectif d'« aucune perte nette d'habitats », fut adoptée en 1991. Elle vise, lorsqu'elle s'applique, à éviter toute action réduisant les habitats humides ou, à défaut, à limiter ces actions au minimum. Si cela n'est pas possible, une compensation doit être prévue (document déposé DB6, p. 6).

La Politique engage les ministères et les organismes fédéraux lorsqu'une des conditions suivantes s'applique :

- le projet est sur des terres et des eaux fédérales ;
- le projet concerne des secteurs influencés par la mise en œuvre de programmes fédéraux là où la perte ou la dégradation des terres humides a atteint des proportions critiques ;
- le projet concerne des secteurs où les activités fédérales influencent des terres humides désignées d'importance écologique ou socioéconomique pour une région.

En réponse à une question écrite de la commission, la Commission de la Capitale nationale (CCN) conclut qu'elle respectera la Politique pour deux raisons. D'une part, la CCN contribue au projet en assumant la moitié des coûts des travaux ; d'autre part, le Service canadien de la faune responsable de la mise en œuvre de la Politique considère, compte tenu de l'étendue des pertes déjà encourues, que ces pertes de terres humides ont atteint des proportions critiques (document déposé DB80).

La CCN précise que la perte d'une partie du milieu humide de Touraine est acceptable à condition que les compensations prévues au projet permettent de n'accuser aucune perte nette de fonctions ou de valeurs des terres humides. Ce n'est donc pas strictement une question de superficie compensée, mais de valeur écologique, tel que le stipule la Politique.

**En conclusion, la commission constate qu'hormis la partie située dans le parc municipal, le reste du milieu humide n'est peu ou pas du tout protégé par les lois et les règlements en vigueur. Au mieux, ce sont les tribunaux qui auraient à trancher sur la protection à lui accorder.**

## La viabilité du milieu humide et les options du tracé

L'étude d'impact du MTQ présente deux possibilités d'emplacement du boulevard qui ne diffèrent que dans le secteur du milieu humide. L'option A empiète directement sur le cours du ruisseau Laurin, même à l'extérieur du parc municipal. L'option B traverse le milieu humide et longe le côté nord du ruisseau Laurin (figure 8). Dans le cas de cette dernière option, les pertes d'habitats sont moindres.

Pour entre autres éviter la destruction d'une partie du milieu humide, le promoteur retenait l'option B dans son étude d'impact préliminaire (document déposé DA15). Il privilégie maintenant l'option A sur la base des arguments suivants invoqués au cours de l'audience publique :

*[...] on considérait que ce qu'on connaît actuellement comme zone d'eau libre dans l'axe de l'option A, on considère que ses chances de pérennité sont quasi nulles à notre point de vue.*

(M. Jacques Gagnon, séance du 27 mars 1995, p. 183)

Selon le promoteur, le choix de l'option B obligerait la Ville à procéder à une resubdivision des terrains et entraînerait des coûts d'expropriation considérables (M. Jacques Gagnon, séance du 22 mars 1995, p. 127). La Ville de Gatineau, quant à elle, a évoqué la possibilité qu'advenant le choix de l'option B, les terrains zonés résidentiels dans le corridor de l'option A soient offerts aux propriétaires expropriés (M. Jacques Perrier, séance du 27 mars 1995, p. 76). Selon le MTQ, cette possibilité réduit à néant les chances de viabilité de la zone humide, même si l'option B était retenue.

Du point de vue strictement biologique, un représentant du MEF possédant de l'expérience dans l'aménagement de milieux humides a affirmé qu'il serait facile de reconstituer le marais de l'époque même si, présentement, il est à sec après avoir été drainé. Selon lui, il serait possible, à peu de frais, de réhabiliter environ 80% de sa superficie d'origine (M. Daniel Saint-Hilaire, séance du 27 mars 1995, p. 152-153).

Les opinions sur la viabilité de ce milieu en dehors du parc municipal varient donc selon les interlocuteurs. **La commission croit en la faisabilité d'une restauration du milieu humide. Elle estime toutefois que sa survie à long**

**terme nécessiterait une volonté de protection de la part des autorités municipales, ce qui n'est manifestement pas le cas actuellement.**

## **Le milieu humide reconstitué**

Dans son étude d'impact, le MTQ propose de compenser la perte de superficie du milieu humide occasionnée par le choix de l'option A en le réaménageant au nord du boulevard, dans le parc municipal (étude d'impact, document déposé PR3, p. 116). Cette mesure s'appuie sur une proposition élaborée par la Ville de Gatineau à l'occasion de ses commentaires sur l'étude d'impact préliminaire de 1989 (étude d'impact, document déposé PR3, annexe 12). Parce qu'elle jugeait que la viabilité du milieu humide hors parc était compromise à court et à long terme, la Ville de Gatineau organisait en décembre 1989 une rencontre pour faire le point avec le MLCP, le Club des ornithologues de l'Outaouais et l'Association des biologistes de l'Outaouais.

Selon la Ville, il y a eu consensus sur sa proposition «d'évaluer la possibilité de relocaliser le marais à même la partie humide de la base de plein air et de mandater une firme spécialisée à cet effet» (étude d'impact, document déposé PR3, annexe 12, p. 7). En mars 1990, la firme Fondex remettait son rapport et concluait qu'il était techniquement possible d'envisager l'aménagement, au moyen d'une structure de retenue des eaux, d'un marais dans la zone humide existante, en amont de celle menacée par la construction du boulevard. Ce rapport fait également état d'une proposition d'aménagement de ce milieu suivant les exigences du MLCP. En décembre 1990, le MLCP avisait le MTQ que le projet de créer un nouvel habitat dans le secteur de la base de plein air était conditionnel à une analyse de sol confirmant son imperméabilité et au respect du plan d'aménagement proposé. À défaut, le MLCP préférerait conserver et aménager le milieu humide hors parc (document déposé DB91).

Le tableau 10 illustre les gains et les pertes de superficie de milieu humide en hectare pour les deux options de tracé. Le cours du ruisseau Laurin y est scindé en trois secteurs apparaissant à la figure 8. Le secteur 1 débute près de l'intersection est de la rue Cannes et se termine à l'emplacement d'un ancien barrage de castor à l'ouest de la rue Canadel. Le secteur 2 couvre le territoire compris entre cet ancien barrage et un point localisé à l'intérieur du parc

municipal, au croisement des tracés A et B. Le secteur 3 comprend le milieu humide dans le parc. Les superficies de milieu humide ont été planimétrées par le MEF à partir d'une photographie aérienne datée de 1984. En ce qui concerne le secteur 3, le MEF a calculé une superficie de 1,75 hectare. Cependant, le rapport de la firme Fondex présente ce secteur comme une zone marécageuse de 3 hectares comprenant 1,5 hectare de surface inondée (étude d'impact, document déposé PR3, annexe 4 de l'annexe 12, p. 1). Le MEF considère que 3,58 hectares pourraient être aménagés dans ce secteur.

**Tableau 10 Gain ou perte de superficie de milieu humide selon les options A et B**

Secteurs identifiés à la figure 8	Superficie en 1984 (ha)	Option A		Option B	
		Superficie avec aménagement (ha)	Perte ou gain (ha)	Superficie aménageable (ha)	Gain (ha)
Secteur 1	0,16 <sup>1</sup>	0	- 0,16	0,16 <sup>4</sup>	—
Secteur 2	2,12 <sup>2</sup>	0	- 2,12	2,12 <sup>4</sup>	—
Secteur 3	1,75 <sup>2</sup>	3,58 <sup>3</sup>	+ 1,83	3,58 <sup>3</sup>	+ 1,83
<b>Total</b>	<b>4,03</b>	<b>3,58</b>	<b>- 0,45</b>	<b>5,86</b>	<b>+ 1,83</b>

1. Selon l'étude d'impact, p. 29 (cau libre seulement).
2. Superficies calculées à partir de photographies aériennes par le MEF.
3. Superficie calculée par le MEF selon Fondex (1990).
4. Selon le MEF.

Source: adapté du document déposé DB91.

Ainsi, le choix de l'option A entraînerait une perte globale de 0,45 hectare de milieu humide, alors que le tracé B procurerait un gain d'habitat de 1,83 hectare. Selon le MEF, «l'aménagement proposé donnait la possibilité d'améliorer de beaucoup la qualité du potentiel faunique de ce milieu humide pour compenser amplement les pertes nettes d'habitat (d'environ 0,45 hectare)» (document déposé DB91). **La commission retient cet argument qui rejoint la Politique fédérale sur la conservation des terres humides qui prend en compte la valeur écologique de la compensation et non seulement sa superficie.**



**La commission insiste cependant pour que l'aménagement soit réalisé selon les conditions d'aménagement suggérées par le MEF. De l'avis de la commission, la Direction régionale de ce ministère possède l'expertise nécessaire pour que ce type d'aménagement soit pleinement réussi. Une partie de ces conditions se retrouvent dans le rapport de la firme Fondex. Elles concernent, entre autres, la structure de contrôle du niveau d'eau, la coupe ou le maintien de certains arbres.**

La proposition d'aménagement, suggérée à l'origine par la Ville de Gatineau et reprise par le MTQ comme mesure d'atténuation, ne renvoie à aucune entente formelle de réalisation. Tout au plus, la proposition mentionne la participation de plusieurs partenaires, dont le MEF et le Club des ornithologues de l'Outaouais. Selon le représentant de la Ville de Gatineau, celle-ci « attend les conclusions de l'audience publique et la conclusion de la commission pour aller plus loin dans les pourparlers, sauf qu'il avait été discuté que la gestion du marais pourrait être donnée ou déléguée à l'organisme qui voudrait bien s'en porter gestionnaire » (M. Jacques Perrier, séance du 21 mars 1995, p. 113). Pour la Ville, la répartition des coûts sera à déterminer entre les parties (M. Jacques Perrier, séance du 28 mars 1995, en soirée, p. 156). Pour sa part, le MTQ a estimé ces coûts d'aménagement à 150 000\$, quelle que soit l'option retenue du tracé, et les a présentés comme l'un des éléments faisant partie des coûts du projet de boulevard (document déposé DA9).

Lors de l'audience publique, le Club des ornithologues de l'Outaouais a manifesté certaines réserves face à cette proposition d'aménagement. Son représentant a entre autres souligné que « trop de promesses sous-entendues brisées meublent notre passé » (document déposé DC11, p. 27). De plus, une participante s'est dite inquiète, non du contenu de la proposition, mais plutôt du rôle et de la responsabilité de la Ville de Gatineau :

*Je trouve inquiétant de remettre l'avenir de ce marais entre les mains de gens qui sont persuadés de sa mort à court ou à moyen terme. Il y a des moyens de préserver le marais et je crois que nous devons agir de façon à assurer sa survie.*

(Mémoire de M<sup>me</sup> Josée de Menezes, p. 6)

**La commission estime que les liens doivent être rétablis entre les différents partenaires concernés. Aussi, il apparaît que la Ville de Gatineau devrait demeurer responsable de la gestion et de l'entretien de**

**cet aménagement même si elle en déléguait la gérance à un organisme intéressé à s'en occuper. De plus, la commission estime que les coûts de réalisation de cette mesure d'atténuation devraient être assumés par le promoteur du projet.**

**La commission appuie la position du MEF, à savoir que la faisabilité de la mesure de compensation devrait être démontrée avant une éventuelle construction du boulevard La Vérendrye. À défaut, il serait préférable de choisir l'option B et d'aménager aussi la partie du milieu humide située à l'extérieur de la base de plein air.**

**Enfin, si le projet de construction du boulevard La Vérendrye allait de l'avant, la commission est d'avis que la réalisation de cette mesure d'atténuation de même que l'entente à venir entre les divers partenaires concernés devraient être inscrites au décret gouvernemental autorisant le projet, et ce, quelle que soit l'option de tracé retenue.**

---

# Conclusion

## **Un projet présentant de sérieuses difficultés**

Le boulevard que le ministère des Transports du Québec (MTQ) propose de construire consisterait en une artère majeure à quatre voies pourvue de murs antibruit sur la majorité de sa longueur. Cette artère, presque sans accès, traverserait un quartier résidentiel habité sur les deux tiers de son parcours. Ce projet présente de nombreuses difficultés.

D'abord, les données de circulation soumises à l'appui du projet sont soit imprécises, soit incomplètes, soit surannées. Au cours des séances publiques, plusieurs ambiguïtés ont été soulevées à cet égard. Outre la désuétude du modèle prévisionnel de trafic pour 1993, basé principalement sur des valeurs de 1988, l'examen public a révélé des disparités entre les données de circulation utilisées par le MTQ et celles fournies par la Ville de Gatineau, lesquelles paraissent difficilement conciliables et non corroborées. Une enquête sur les origines et les destinations de la circulation automobile est prévue pour l'automne de 1995 et la commission estime que cette étude régionale devrait porter une attention particulière au secteur du projet, en incluant le pont Alonzo-Wright.

Pour la commission, les résultats obtenus par cette enquête, jumelés à des comptages spécifiques, permettraient d'actualiser les données de circulation du projet et ces informations définiraient les besoins réels en matière de trafic interrégional. De la même manière, les données de circulation présentées n'ont pas permis à la commission de se prononcer sur la justification de construire un boulevard à quatre voies tel que le propose le MTQ. En ce qui a trait au transport en commun, la commission estime que la pertinence de réaliser à court terme une voie réservée sur ce tronçon de 2,4 kilomètres n'est pas démontrée et qu'il ne peut s'agir d'un motif pour justifier quatre voies de circulation plutôt que deux sur le tronçon projeté. La commission croit donc que seule une enquête plus complète permettrait d'éclairer le décideur sur l'un des aspects du projet, soit le nombre de voies nécessaires pour répondre aux besoins de circulation.

La commission a examiné également les impacts environnementaux du projet. Le bruit occasionné par le projet pose problème. La commission estime primordial que le MTQ respecte intégralement son propre critère de niveau sonore maximal de 55 dBA aux limites des propriétés longeant le boulevard, ce qui n'est pas le cas dans le présent projet. La commission note également que les écrans antibruit proposés n'atténueraient pas le bruit perçu au «deuxième étage» des maisons où les niveaux sonores seraient bien au-delà de ce critère. Le secteur ouest du projet est particulièrement sensible au problème du bruit. La situation la plus critique concerne les extrémités des rues Père-Bériault et Poullart où le niveau de bruit anticipé est tel qu'une expropriation coûteuse de résidences pourrait s'avérer la seule solution pour respecter le critère de 55 dBA. Pour la commission, le coût de ces expropriations paraît onéreux financièrement et socialement par rapport au coût du projet. L'interdiction de circulation pour les véhicules lourds sur le tronçon projeté, à condition que la Ville la fasse respecter, aurait un effet positif sur la problématique du bruit, mais ne la réglerait pas.

Selon le promoteur, seuls des écrans antibruit permettraient d'atténuer les impacts sonores du projet. D'autres techniques existent, mais elles ne peuvent s'appliquer ici en raison de l'absence d'espace entre l'emprise du boulevard et les résidences qui la bordent. Selon le projet présenté, les riverains devraient vivre avec des écrans s'élevant jusqu'à cinq mètres de hauteur, ce qui constitue leur limite technique d'implantation. La commission ne peut ignorer l'incidence négative de ces écrans sur le milieu humain, plus particulièrement sur le plan visuel et de la valeur des propriétés. Ces points importants dans le contexte actuel du projet, de même que d'autres répercussions comme les effets des écrans sur la luminosité et la végétation, les amoncellements de neige ou la circulation d'air n'ont pas du tout été documentés par le promoteur.

Le MTQ propose de construire un écran dans la partie est du projet, vis-à-vis des lots des propriétaires de l'Association Versant Côte-d'Azur au nord-est du projet, alors que la Ville de Gatineau demande que la construction d'un écran soit prévue aussi du côté sud-est, là où se trouve le futur développement de l'Association coopérative Versant Côte-d'Azur. La commission est d'avis que le MTQ devrait s'en tenir à sa politique de construire des écrans aux endroits où des résidences existent déjà et sont touchées par un projet de route. Les résidences n'étant pas encore construites dans cette partie du tracé, la commission croit que l'installation d'écrans en bordure de lots vacants risquerait de créer un précédent, alors qu'il serait

possible pour la Ville de prévoir des bandes tampons dans le premier cas et qu'elle devrait le faire dans le second cas.

Le marais de Touraine a fait l'objet de nombreuses agressions depuis le début du développement résidentiel du secteur. Bien que plusieurs organismes, publics ou privés, aient demandé de le protéger entièrement, une partie seulement du milieu humide s'est trouvée protégée lorsque circonscrite dans un territoire zoné public, soit la base de plein air. Le passage du boulevard dans le tracé A détruirait la partie non protégée du milieu humide. Le promoteur a proposé de compenser cette perte d'habitats en reprenant une proposition de la Ville d'aménager le milieu humide sur le territoire de la base de plein air, au nord-ouest de l'emprise du boulevard. La commission fait sienne la position du MEF quant à une démonstration de la faisabilité de l'aménagement proposé, et ce, avant d'éventuels travaux. Aussi, la commission est d'avis que la proposition d'aménagement doit être inscrite dans un éventuel décret d'autorisation du boulevard, incluant les coûts d'aménagement conformément aux prescriptions du ministère de l'Environnement et de la Faune.

La commission a retenu l'argument du MEF concernant la qualité du milieu humide à aménager dans le parc municipal, rejoignant en cela la *Politique fédérale sur la conservation des terres humides* selon laquelle ce n'est pas strictement une question de superficie qu'il faut considérer, mais aussi la valeur écologique de la compensation.

Sur le plan social, la commission a constaté un grand mécontentement chez les personnes qui s'opposent au projet, mais également, pour d'autres raisons, chez celles qui appuient la construction du boulevard. En premier lieu, la commission rappelle l'injustice créée à l'endroit des résidants des rues Saint-Tropez et Fréjus qui, au fil des années, ont vu graduellement disparaître la bande tampon en bordure de leurs propriétés. Cet espace boisé occupait jusqu'à 153 mètres de largeur dans les plans officiels de 1972. La Ville, en modifiant petit à petit sa planification, a progressivement réduit l'espace disponible pour le passage du boulevard afin de permettre le développement résidentiel dans l'emprise initialement retenue. Ce mode de planification urbaine, ignorant le principe de conserver des espaces tampons pour amenuiser les effets d'une route majeure sur la population riveraine, a compromis la faisabilité du projet proposé par le MTQ. D'une part, les solutions de rechange sont plus difficiles et plus coûteuses dans la partie à l'est de la polyvalente. D'autre part, à l'ouest du projet, les solutions de

rechange sont, à toute fin pratique, annulées. Faute d'espace, le promoteur ne peut prévoir d'autres aménagements que des écrans antibruit élevés en bordure immédiate des propriétés. Bien que planifié depuis 1972, le projet diffère aujourd'hui de la proposition d'origine, soit une route à quatre voies bordée de trottoirs et d'espaces verts. La commission comprend les gens qui, bien qu'ayant pu être au courant de l'éventuelle construction d'un boulevard à cet endroit, ne s'attendaient pas à l'ampleur du projet tel qu'il a été présenté en audience publique.

En outre, la commission reconnaît l'existence d'un problème causé par l'abondance des véhicules circulant sur les rues collectrices du quartier de l'Érablière. Le boulevard soulagerait évidemment ces rues d'une partie du trafic de transit, mais les données de circulation fournies au cours de l'examen public n'ont pas permis d'évaluer l'ampleur réelle d'une telle diminution. Par contre, il apparaît indéniable que ces rues conserveraient leur vocation de collectrices avec une circulation importante. La commission estime intéressante la proposition des citoyens de créer une table ronde dans ce quartier afin d'examiner d'éventuelles solutions pour diminuer le trafic de ces rues. Bien que la Ville ne s'y soit guère prêtée auparavant, il apparaît sain qu'elle se ravise et s'associe à pareille démarche qu'elle aurait même avantage à amorcer.

La commission croit qu'en considérant l'ensemble de ces raisons, le tracé B devrait être retenu si le décideur optait pour un boulevard à quatre voies. Avant de prendre une telle décision, il apparaît essentiel qu'il s'assure, d'une part, de la justification d'un boulevard à quatre voies à l'aide de données mises à jour et, d'autre part, de la possibilité technique et économique de réaliser ce projet en réduisant au maximum les impacts occasionnés par le bruit et les écrans antibruit et en y incluant le réaménagement du milieu humide prévu dans la base de plein air municipale.

Finalement, la commission reconnaît le bien-fondé de l'un des objectifs du projet, celui de créer un lien routier entre ce quartier et le centre-ville de Gatineau. Ce lien, planifié de longue date et justifié socialement, faciliterait l'accès des citoyens du quartier au centre-ville de Gatineau et au pont Alonzo-Wright. Il soulagerait également d'une partie de leur trafic les rues collectrices à proximité.

## **Pour un projet environnementalement et socialement plus acceptable**

Au cours de l'examen public, une solution plus acceptable pour les citoyens concernés s'est progressivement dessinée. La commission présente ce projet modifié comme étant celui répondant le mieux aux préoccupations et opinions exprimées par les participants à l'audience, en y intégrant les améliorations qu'elle juge souhaitables.

Compte tenu du besoin reconnu d'unir ce quartier au reste de la ville de Gatineau, cette route pourrait comporter seulement deux voies dans l'emprise de 39,5 mètres. L'espace ainsi libéré permettrait largement de remplacer les écrans antibruit de cinq mètres de hauteur par d'autres aménagements plus souples et environnementalement plus acceptables, tout en respectant le critère de 55 dBA à la limite des propriétés.

Par équité, le tracé de la route à deux voies devrait se situer au centre de l'emprise, dans la partie ouest du projet, c'est-à-dire le secteur longeant les rues Saint-Tropez, Fréjus, Poullart et Père-Bériault. En ce qui concerne l'érablière près de la polyvalente, le tracé du boulevard pourrait longer le plus possible le côté sud de l'emprise de façon à préserver au maximum ce boisé dans sa fonction éducative et d'espace vert.

Quant à la partie est, le tracé retenu pourrait être celui de l'option A, à condition que la route borde le côté nord de l'emprise afin de l'éloigner le plus possible des résidences des rues Rayol, Mandelieu, Cotignac, Fayence et Canadel. L'espace récupéré permettrait de créer des aménagements plus intéressants que des écrans du côté des résidences déjà construites. Cette priorité accordée aux résidents déjà en place par rapport à ceux qui choisiront de s'y établir après la construction du boulevard apparaît équitable, selon la commission.

La commission tient aussi pour acquis le maintien de la compensation qui consiste à aménager le milieu humide dans la base de plein air, aux mêmes conditions que celles énumérées précédemment. En effet, l'impact sur le marais de Touraine serait essentiellement le même que la route ait deux ou quatre voies.

L'interdiction du passage des véhicules lourds serait de nature à améliorer le climat sonore. Compte tenu qu'une route à deux voies conserverait les

mêmes pentes fortes, la commission estime que les véhicules lourds devraient y être interdits, tout comme ils le sont théoriquement dans les rues collectrices actuelles du secteur. La Ville de Gatineau devrait prendre les moyens de faire respecter sa réglementation en la matière.

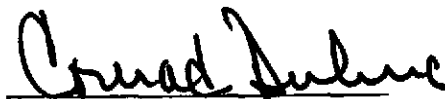
Pour la commission, le projet de route à deux voies devrait conserver son caractère de route à accès limité. D'une part, la configuration du quartier et l'opposition des citoyens au raccordement de la rue Cotignac militent en faveur d'une telle proposition et, d'autre part, la route ainsi conçue respecterait l'entente CCN-Québec comme l'a confirmé la CCN au cours du mandat.

La commission considère qu'après avoir examiné le projet sous ses aspects environnementaux, elle ne peut le cautionner tel qu'il a été présenté à l'audience publique. Elle estime donc qu'un boulevard à deux voies serait davantage accepté par la population concernée.

Fait à Québec,



Alain Cloutier, commissaire  
président de la commission



Conrad Dubuc,  
commissaire



P. Réal L'Heureux,  
commissaire

Avec la collaboration de :

M<sup>mes</sup> Sylvie Desjardins, analyste  
Andrée D. Labrecque, analyste  
Phyllis Leclerc, agente d'information



# Bibliographie

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT ET DES ROUTES. «Chapitre J. Lutte contre le bruit de la circulation routière», *Normes canadiennes de conception géométrique des routes*, 1987.

GOVERNEMENT DU CANADA. *Politique fédérale sur la conservation des terres humides*, 1991.

GOVERNEMENT DU QUÉBEC. *La prise de décision en urbanisme*, 1990, 111 pages.

GOVERNEMENT DU QUÉBEC. *Répertoire commenté des termes, des organismes et des lois*, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, ministère des Affaires municipales, 1985, 108 pages.

*Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1 partie).

*Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* (L.R.Q., c. C-61.1).

*Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2).

*Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* (L.R.Q., c. C-56.1).

*Règlement sur les habitats fauniques* (C-61.1, r. 0.1.5).

VILLE DE GATINEAU. *Carte routière, Gatineau on y croît*, Direction des communications en collaboration avec la Direction de l'urbanisme de la Ville de Gatineau et l'Association touristique de l'Outaouais, avril 1991.



---

## **Annexe 1**

# **Les renseignements relatifs au mandat d'audience publique**



## Historique du dossier

---

### De l'avis de projet à l'audience publique

---

14 mai 1986	Avis de projet du ministère des Transports du Québec au ministère de l'Environnement du Québec.
14 août 1986	Directive du ministre de l'Environnement du Québec indiquant au ministère des Transports du Québec la nature et la portée de l'étude d'impact sur l'environnement.
Septembre 1989	Dépôt de l'étude d'impact préliminaire.
Mai 1993	Dépôt de la version finale de l'étude d'impact.
Août et septembre 1993	Avis des ministères et organismes consultés par le ministère de l'Environnement sur l'étude d'impact.
Décembre 1993	Questions et commentaires du ministère de l'Environnement au ministère des Transports du Québec.
Août 1994	Réponses du ministère des Transports du Québec.
Novembre 1994	Avis du ministère de l'Environnement et de la Faune sur la recevabilité de l'étude d'impact.
14 décembre 1994	Début de la période d'information et de consultation publiques de 45 jours.
28 janvier 1995	Fin de la période d'information et de consultation publiques.
13 février 1995	Mandat du ministre de l'Environnement et de la Faune au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour tenir une audience publique.

15 mars 1995	Début du mandat de la commission.
15, 16 et 17 mars 1995	Rencontres préparatoires avec les requérants d'audience, le promoteur et d'autres organismes intéressés au dossier.
20 au 28 mars 1995	Première partie de l'audience publique.
25 au 27 avril 1995	Deuxième partie de l'audience publique.
15 juillet 1995	Remise du rapport de la commission au ministre de l'Environnement et de la Faune et fin du mandat de la commission.

Au cours de la période d'information, plus de 105 demandes d'audience publique ont été adressées au ministre de l'Environnement et de la Faune.

#### **Le mandat**

---

En vertu de l'article 31.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2), le mandat du BAPE consistait à tenir une audience publique et de faire rapport au ministre de l'Environnement et de la Faune de ses constatations et de son analyse.

#### **Période du mandat**

---

Du 15 mars au 15 juillet 1995.

Le ministre  
de l'Environnement et de la Faune

Le 13 février 1995

Monsieur Bertrand Tétreault  
Président  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable, 2<sup>e</sup> étage  
QUÉBEC (Québec)  
G1R 2G5

Monsieur le Président,

En ma qualité de ministre de l'Environnement et de la Faune 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 concernant le projet de construction du boulevard De La Vérendrye, tronçon entre l'Autoroute 50 et le pont Alonzo-Wright à Gatineau et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.

Le mandat du Bureau débutera le 15 mars 1995.

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



**JACQUES BRASSARD**

c.c. Madame Claire Vaive, députée de Chapleau  
Monsieur Réjean Lafrenière, député de Gatineau







Québec, le 15 février 1995

Monsieur Alain Cloutier  
Membre additionnel au  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable, 2<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 2G5

Monsieur,

Le ministre de l'Environnement et de la Faune, monsieur Jacques Brassard, a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat de tenir une audience publique concernant le projet de construction du boulevard De La Vérendrye, tronçon entre l'Autoroute 50 et le pont Alonzo-Wright à Gatineau et ce, à compter du 15 mars 1995.

Conformément aux dispositions de l'article 2 des *Règles de procédure relatives au déroulement des audiences publiques*, je vous confie la présidence de la commission chargée de tenir enquête et audience publique sur le projet précité.

Je vous prie de recevoir, Monsieur, mes salutations les plus distinguées.

Le président,

Bertrand Tétreault

c.c. M. Alain Pépin





## La commission et son équipe

---

### La commission

---

Alain Cloutier, président  
Conrad Dubuc, commissaire  
P. Réal L'Heureux, commissaire

### Son équipe

---

Anne-Lyne Boutin, secrétaire  
de la commission  
Sylvie Desjardins, analyste  
Andrée D. Labrecque, analyste  
Phyllis Leclerc, agente d'information  
Nathalie Rhéaume, agente de  
secrétariat, ainsi que  
Daniel Germain, analyste,  
pour la préparation du dossier

## Le soutien technique

---

### Logistique

---

Services gouvernementaux,  
Direction des moyens de  
communication

### Sténotypie

---

Mackay, Morin, Maynard & associés

## L'édition

---

---

<b>Révision linguistique</b>	<b>Cartographie</b>
------------------------------	---------------------

Éditia inc.

Dendrek inc.

---

<b>Éditique</b>	<b>Impression</b>
-----------------	-------------------

Parution

Jet Copie

## L'audience publique

---

---

<b>1<sup>re</sup> partie</b>	<b>2<sup>e</sup> partie</b>
------------------------------	-----------------------------

20, 21, 22, 23, 27 et 28 mars 1995  
Club de golf de Tecumseh  
Gatineau

25, 26 et 27 avril 1995  
Club de golf de Tecumseh  
Gatineau

---

<b>Les autres activités</b>	
-----------------------------	--

15, 16 et 17 mars 1995

Rencontres préparatoires à l'audience publique

## Les participants à l'audience publique

---

### Le promoteur et ses représentants

---

Ministère des Transports du Québec	M. Rosaire Roy, porte-parole M. Guy Beaulieu M. André Beauregard M. Denis Domingue M. Michel Drouin M. Jacques Gagnon M <sup>me</sup> Line Gamache M. Richard Laparé M. Hassan Sobh
------------------------------------	---

### Les personnes-ressources des ministères et des organismes invités

---

Ministère de l'Environnement et de la Faune	M. Pascal Grenier, porte-parole M <sup>me</sup> Johanne-B. Geoffrion M. Raymond Lemyre M. Michel-L. Mailhot M. Daniel St-Hilaire
Ministère de la Santé et des Services sociaux	D <sup>r</sup> Hélène Dupont
Société de transport de l'Outaouais	M. Salah Barj, porte-parole M. Bernard Boudriau M. Martin Choinière
Communauté urbaine de l'Outaouais	M. Nelson M. Tochon, porte-parole M. Daniel Genet M. Robert Valin

Ville de Gatineau

M. André Sincennes, porte-parole  
M. Pierre Bertrand  
M. Jacques Lafleur  
M. Elzéar Lauzon  
M. Roland Morin  
M. Jacques Perrier  
M. Frédéric Tremblay

### Les présentations des requêtes

---

M. Marc Carbonneau  
M<sup>me</sup> Pauline Myre  
M<sup>me</sup> Johane La Rochelle  
M. Raymond Mantha  
M<sup>me</sup> Danielle Ayotte  
M. Serge Benoit  
M. Michel Bérubé

### Les citoyens et citoyennes à la première partie

---

M. Mario Ainsley  
M. Paul Asselin  
M. Daniel Asselin  
M<sup>me</sup> Monique Asselin  
M. René Ayotte  
M. Jean-Daniel Bélanger  
M. Serge Benoit  
M. Michel Bérubé  
M. Pierre Boisvert  
M. Yvon Brunette  
M. Larry Budge  
M. Chrystian Carbonneau  
M. Marc Carbonneau  
M<sup>me</sup> Claire Chevrier-Beauregard  
M. Mike Cousineau  
M. Michel Delorme  
M. Gérard Desjardins

M. Michel Desmarais  
M. Michel Frigon  
M. Victor Gabriel  
M<sup>me</sup> Édith Harvey  
M. Guy L'Heureux  
M<sup>me</sup> Johane La Rochelle  
M<sup>me</sup> Marielle Lavigne  
M. Denis Lucas  
M. Raymond Mantha  
M. Gino Monteforte  
M<sup>me</sup> Pauline Myre  
M. Richard Pinard  
M<sup>me</sup> Louise Ricard  
M. Tomasso Russo  
M. Georges Sarrazin  
M. Jacques Sibille  
M. Pierre Villeneuve

### Les mémoires et les présentations à la deuxième partie

---

#### Par les citoyens et citoyennes

M. Mario Ainsley	M. Victor Gabriel
M. Daniel Asselin	M <sup>me</sup> Johane La Rochelle
M. Paul Asselin	M <sup>me</sup> Marielle Lavigne
M <sup>me</sup> Danièle Ayotte	M <sup>me</sup> Denise Lavoie-Proux
M. René Ayotte	M. Jean Leduc
M <sup>me</sup> Marie-France Bégis	M. Raymond Mantha
M. Serge Benoit	M. Gino Monteforte
M. Michel Bérubé	M. Denis Mourre
M. Yvon Brunette	M. Mathew Myre
M. Chrystian Carbonneau	M <sup>me</sup> Pauline Myre
M. Marc Carbonneau	M. Simon Racine
M. Jacques-Yves Cellard	M. Gilles Rivard
M <sup>me</sup> Claire Chevrier-Beauregard	M. Georges Sarrazin
M. Pierre David	M. Jacques Sibille
M. Michel Desmarais	M. Michel Thibault
	M. Pierre Villeneuve

#### Par les associations, les groupes et les organismes

Association des propriétaires de Côte-d'Azur	M. Denis Saint-Jean
Association du développement coopératif Côte-d'Azur	M. Serge Laramée
Association Versant Côte-d'Azur	M. Denis Marquis M. Larry Thériault
Club des ornithologues de l'Outaouais	M. Gérard Desjardins
Comité d'école, École du Vallon	M. Gilles Séguin
Communauté urbaine de l'Outaouais	M. Daniel Genet M. Nelson M. Tochon M. Gilles Tremblay

Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais (CREDDO)	M. Marc Turgeon
Groupe de citoyens du Mont-Luc	M <sup>me</sup> Linda Buisnière Saint-Aubin M. Richard Pinard
Municipalité de Cantley	M. Guy L'Heureux
Regroupement des résidants de la rue de Cotignac	M. Michel Bérubé
Regroupement de résidants du secteur Village Côte-d'Azur	M. Jacques Bouchard
Regroupement pour la préservation de la qualité de vie du quartier 1	M <sup>me</sup> Pauline Myte
Ville de Gatineau	M. Guy Lacroix M. André Sincennes



---

## **Annexe 2**

# **La documentation**



## Les centres de consultation

---

**Bibliothèque municipale  
de Gatineau**

---

**Bibliothèque municipale  
de Hull**

---

**Bibliothèque générale de l'Université  
Laval, Sainte-Foy**

---

**Bibliothèque centrale de l'Université  
du Québec à Montréal**

---

**Bureaux du BAPE à Québec et à  
Montréal**

## Les documents de la période d'information

### Procédure

- PR1 *Avis de projet*, 14 mai 1986.
- PR2 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC. *Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, 14 août 1986.
- PR3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministère de l'Environnement du Québec, rapport principal, version finale*, mai 1993.
- PR3.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Atlas cartographique*, mai 1993.
- PR3.3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministère de l'Environnement du Québec, résumé*, mars 1993.

- PR5      MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC. *Questions et commentaires adressés au ministère des Transports du Québec, décembre 1993.*
- PR5.1    MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec, août 1994.*
- PR6      *Avis des ministères et organismes consultés par le ministère de l'Environnement du Québec, 6 août 1993.*
- PR6.1    Ministère des Affaires municipales.
- PR6.2    Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation.
- PR6.3    Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.
- PR6.4    Ministère de la Santé et des Services sociaux.
- PR6.5    Ministère des Forêts.
- PR6.6    Ministère de la Culture.
- PR6.7    Ministère du Tourisme.
- Ministère de l'Environnement et de la Faune.*
- PR6.8    Direction de la conservation et du patrimoine écologique.
- PR6.9    Direction régionale de l'Outaouais, 13 septembre 1993.
- PR6.10   Direction générale des opérations régionales - secteur faune.
- PR6.11   Direction régionale de l'Outaouais.
- PR6.12   Direction générale des opérations régionales - secteur faune.
- PR6.13   Direction générale des opérations régionales - secteur faune, service des habitats.
- PR6.14   Direction des projets en milieu terrestre.
- PR7      MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact, novembre 1994.*

### Correspondance

- CR1 MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE.  
*Lettres-mandat du ministre de l'Environnement et de la Faune au président du BAPE, 2 décembre 1994 et 13 février 1995.*

### Communications

- CM1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT.  
*Liste des centres de consultation ouverts par le BAPE, décembre 1994.*
- CM2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT.  
*Communiqués de presse, 14 décembre 1994 et 8 mars 1995.*

## Les documents déposés à l'audience publique

### Par le promoteur

- DA1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Le transport: l'Outaouais urbain à l'heure des choix*, document de consultation préparé conjointement par le MTQ, la CUO, la STO et la CCN, avril 1994, 30 pages.
- DA2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Mieux s'entendre avec le bruit routier*, 1994, brochure, 20 pages.
- DA3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *L'acquisition d'immeubles par Transports Québec*, dépliant.
- DA4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude de stabilité, municipalité de Gatineau, circ. élect.: Gatineau. Étagement de la rue Cannes au-dessus du boulevard La Vérendrye*, avril 1988, 5 pages et annexes.
- DA5 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Entente entre le gouvernement du Québec et la Commission de la Capitale nationale sur l'amélioration du réseau routier dans le secteur québécois de la région de la Capitale nationale*, 7 janvier 1972 et 4 décembre 1978, 10 pages et 3 plans.

- DA6 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Avant-projet, boulevard La Vérendrye, option B. Plan d'aménagement*, 1<sup>er</sup> septembre 1988, 8 plans.
- DA7 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Avant-projet, boulevard La Vérendrye, option A. Plan d'aménagement*, 4 septembre 1991, 7 plans.
- DA8 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Présentation à l'audience publique. Projet de construction du boulevard La Vérendrye, tronçon entre A-50 et le pont Alonzo-Wright à Gatineau*, acétates de la présentation du 20 mars 1995, 8 pages.
- DA9 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Audience publique La Vérendrye, coûts du projet*, 21 mars 1995, 1 page.
- DA10 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude de justification, tronçon Main-Guindon, boulevard La Vérendrye à Gatineau*, octobre 1987, 28 pages.
- DA11 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Tableau synthèse des impacts du projet de construction du boulevard La Vérendrye, tronçon A-50 au pont Alonzo-Wright à Gatineau, options A et B*, 1 page.
- DA12 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude de justification, boulevard La Vérendrye à Gatineau entre le pont Alonzo-Wright et l'autoroute 50*, rapport d'étude, février 1989, 35 pages et annexes.
- DA13 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'opportunité. Élargissement du pont Alonzo-Wright entre les routes 307 et 105*, rapport d'étude n° SAPPI 7905-05-03, janvier 1993, 50 pages et annexes.
- DA14 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Acétates présentés par M. Hassan Sobh au cours de la séance du 21 mars 1995 au sujet de la capacité directionnelle actuelle du pont Alonzo-Wright*, 2 pages.
- DA15 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'impact sur l'environnement. Construction du boulevard La Vérendrye, tronçon pont Alonzo-Wright, autoroute 50, ville de Gatineau*, septembre 1989, 168 pages et annexes.
- DA16 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Combattre le bruit de la circulation routière. Techniques d'aménagement et interventions municipales*, 1987, 96 pages.

- DA17 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Note: autoroute 50 (plan 10-22-G-X). Coût d'acquisition (entre chemin Lamarche et route 105)*, document déposé lors de la séance du 27 mars 1995, 1 page.
- DA18 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Norme - Niveaux de service*, 15 septembre 1993, 3 pages.
- DA19 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Boulevard La Vérendrye de la route 105 au boulevard Lorrain - Gatineau*, 27 mars 1995, 1 carte (voir aussi DB58).
- DA20 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Projet du boulevard La Vérendrye, intersection Cannes - La Vérendrye*, variantes affichées lors des séances publiques, mars 1995, 1 carte.
- DA21 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Projet du boulevard La Vérendrye, du pont Alonzo-Wright à l'autoroute 50, climat sonore*, carte affichée lors des séances publiques, mars 1995, 1 carte.
- DA22 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Projet du boulevard La Vérendrye, du pont Alonzo-Wright à l'autoroute 50 (débits journaliers moyens, emprises, zones, etc.)*, carte affichée lors des séances publiques, mars 1995, 1 carte.
- DA23 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Lettre adressée à la commission traitant du potentiel archéologique des zones identifiées dans l'étude d'impact, de l'évaluation sonore selon les données du tableau XXVI (p. 109), des correctifs apportés sous la colonne «Option B, en tranchée» ainsi qu'un ensemble de photos illustrant des murs antibruit construits le long des autoroutes 15 et 19 à Laval*, 4 avril 1995, 2 pages, 6 cartes.
- DA24 LAVALLÉE, Maryse et Hassan SOBH. *Évaluation sommaire des besoins d'un nouveau pont sur la rivière Gatineau*, ministère des Transports du Québec, juillet 1989, 11 pages et annexe.
- DA25 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Norme - Tracé et profil, information sur le degré de courbure du boulevard La Vérendrye*, extrait tome 1, chapitre 6, pages 3 à 5, 15 septembre 1993, 1 carte et annexe.
- DA26 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plans illustrant des coupes transversales du tronçon projeté*, affiches lors de l'audience publique, avril 1995, 2 cartes.

- DA27 THÉBERGE, J. *Cartographie géotechnique dans la région de Gatineau-Aylmer-Hull*, ministère de l'Énergie et des Ressources du Québec, rapport MB 86-43, 200 pages et cartes.
- DA28 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Clarifications sur le niveau de service des boulevards Saint-René et Maloney, sur la pression additionnelle de la rue Cannes en provenance du secteur des rues Roquebrune et Beausoleil ainsi que sur le modèle mathématique utilisé pour estimer la circulation*, avril 1995, non paginé.
- DA29 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Tableau synthèse sur les impacts de construction et sur les mesures d'atténuation associés à la période de construction pour la réalisation du projet*, 3 pages.
- DA30 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Projet du boulevard La Vérendrye, du pont Alonzo-Wright à l'autoroute 50, option A, simulation sonore en excluant le camionnage*, mai 1995, 1 carte.
- DA31 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Projet du boulevard La Vérendrye, du pont Alonzo-Wright à l'autoroute 50, option B, simulation sonore en excluant le camionnage*, mai 1995, 1 carte.
- DA32 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Projet du boulevard La Vérendrye, du pont Alonzo-Wright à l'autoroute 50, hypothèse de raccordement de la piste cyclable avec le sentier existant*, mai 1995, 1 carte.
- DA33 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Information complémentaire sur les cartes d'isophones et sur les simulations sonores en référence aux documents DA30 et DA31*, 9 juin 1995, 1 page.

### **Par les ministères et les organismes publics**

- DB1 MINISTÈRE DU LOISIR, DE LA CHASSE ET DE LA PÊCHE. *Lettre de M. Richard Chatelain, directeur régional du MLCP, adressée au maire de la Ville de Gatineau, M. Gaétan Cousineau, au sujet du marais de Touraine*, 13 septembre 1985, 3 pages et 1 carte.
- DB2 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC. *Lettre de M. Jacques Beaulieu, directeur régional du MENVIQ, adressée au maire de la Ville de Gatineau, M. Robert Labine, au sujet du marais de Touraine et du zonage des terrains de ce secteur*, 22 septembre 1988, 2 pages et *Accusé de réception de la Ville de Gatineau*, 21 octobre 1988, 1 page.



- DB3 MINISTÈRE DU LOISIR, DE LA CHASSE ET DE LA PÊCHE. *Lettre de M. Pierre Levac, directeur régional du MLCP, adressée au maire de la Ville de Gatineau, M. Robert Labine, au sujet de la protection et de la mise en valeur du marais de Touraine*, 17 novembre 1988, 2 pages.
- DB4 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC. *Sommaire annuel 1992 sur la qualité de l'air dans la région de Hull, station 07001*, 1992, 2 pages.
- DB5 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Extraits du Règlement sur la qualité de l'atmosphère, L.R.Q., c. Q-2, r. 20*, 2 pages.
- DB6 ENVIRONNEMENT CANADA ET CONSEIL NORD-AMÉRICAIN DE CONSERVATION DES TERRES HUMIDES (CANADA). *Aucune perte nette, mis en œuvre d'objectifs. Aucune perte nette pour la conservation des terres humides au Canada, série terres humides durables, communication n° 1992-2, mars 1992*, 44 pages.
- DB7 COMMUNAUTÉ URBAINE DE L'OUTAOUAIS. *Note de service de M. Robert Valin, évaluateur, à M. Nelson Tochon, CUO, au sujet de l'impact du prolongement du boulevard La Vérendrye sur la valeur des propriétés avoisinantes*, 20 mars 1995, 1 page.
- DB8 COMMUNAUTÉ URBAINE DE L'OUTAOUAIS. *Résolution n° 95-181, appui à la Ville de Gatineau, boulevard La Vérendrye Ouest, tronçon entre l'autoroute 50 et la route 307*, 23 février 1995, 2 pages.
- DB9 COMMUNAUTÉ URBAINE DE L'OUTAOUAIS. *Extraits du schéma d'aménagement de la CUO, 1977: figures 20, 21 et 22, tableau 41, pages 223 et 224; 1987: tableau 29*.
- DB10 DÉPARTEMENT DE SANTÉ COMMUNAUTAIRE DE L'OUTAOUAIS. *Aperçu de l'état de santé de la population de l'Outaouais. Les routes de l'Outaouais, danger! Identification des sites dangereux du réseau routier de l'Outaouais*, septembre 1990, 79 pages.
- DB11 LEMOULLEC, Y. et autres. «Effets à court et à moyen terme de la pollution atmosphérique sur la santé, Analyse des études épidémiologiques publiées entre 1980 et 1991», *Travail de santé*, vol. 8, n° 4, 1992, pages 33 à 37.

- DB12 RÉGIE RÉGIONALE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE L'OUTAOUAIS. *Critères de qualité de l'atmosphère*, Direction de la santé publique, 2 pages.
- DB13 RÉGIE RÉGIONALE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE L'OUTAOUAIS. *Le bruit communautaire, critères*, Direction de la santé publique, 2 pages.
- DB14 ENVIRONNEMENT CANADA. *Les incidences environnementales de l'automobile*, extraits d'un feuillet d'information sur l'état de l'environnement, feuillet EDE, n° 93-01, 1993, 2 pages.
- DB15 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 1 – Extrait du règlement 584-90 relatif au plan d'urbanisme et de développement de la Ville de Gatineau*, 1990, 18 pages, 5 cartes et 2 plans.
- DB16 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 2 – Extrait du plan d'urbanisme de la Ville de Gatineau*, mars 1983, 1 page, 3 plans.
- DB17 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 3 – Extrait du schéma directeur d'urbanisme - Ville de Touraine*, juillet 1973, 4 pages et 1 carte.
- DB18 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 4 – Données sur l'évolution démographique de la ville de Gatineau et du quartier de l'Érablière*, 6 pages.
- DB19 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 5 – Extrait du règlement de zonage de la Ville de Gatineau numéro 585-90. Implantation le long des autoroutes*, 3 pages.
- DB20 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 6 – Plans de zonage*, 1990, 1982 et 1977, 5 plans.
- DB21 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 7 – Plans - Croissance du développement et potentiel résidentiel*, septembre 1994, 2 cartes.
- DB22 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 8 – Plan - Parcs et espaces verts*, février 1995, 1 carte.
- DB23 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 9 – Photos aériennes*, 1994 et 1990, 2 photos.
- DB24 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 10 – Cartes routières*, 3<sup>e</sup> édition 1982, 1975-1977, janvier 1988 et avril 1991, 4 cartes.
- DB25 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 11 – Qualité de l'air ambiant entre 1988 et 1990*, 1 tableau.

- DB26 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 12 – Protocoles d’ententes - Projets résidentiels*, carte illustrant la localisation des projets résidentiels ayant fait l’objet de protocole d’entente.
- DB26.1 *Société d’aménagement de la Ferme Limbour inc. - acquisition de terrains*, résolution C-84-93, 6 février 1984, 6 pages, 1 plan (voir également le plan en document DB81).
- DB26.2 *Protocole d’entente - Subdivision versant Côte-d’Azur (205-67 et 303-1)*, résolution C91-07-879 (24 juillet 1991, 1 page), convention (25 juin 1991, 1 page), résolution CE-94-10-854 (19 octobre 1994, 1 page), modification à la convention (18 octobre 1994, 3 pages), 1 plan annexé au protocole (24 juillet 1991).
- DB26.3 *Protocole d’entente - Subdivision Côte-d’Azur Ouest de la rue Cannes (303-1)*, résolution C90-03-273 (6 mars 1990, 1 page), résolution C90-03-247 (6 mars 1990, 2 pages), convention (1<sup>er</sup> mars 1990, 9 pages), résolution C-84-764 (7 août 1984, 1 page), 2 plans (11 juillet 1984 et 29 mars 1988).
- DB27 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 13 – Extrait du règlement 561-89 concernant le maintien de la paix publique et du bon ordre dans les limites de la ville de Gatineau - Bruit - chantier de construction*, 2 pages.
- DB28 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 14 – Description des propriétés, avant remembrement secteur versant Côte-d’Azur*, 15 décembre 1981 et 22 décembre 1981, 2 plans.
- DB29 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 15 – Plaintes concernant le bruit ou les embruns salins sur la portion existante du boulevard La Vérendrye*, note de service, 20 mars 1995, 1 page.
- DB30 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 16 – Exemple de servitudes de non-accès qui concerne les lots résidentiels en bordure du boulevard La Vérendrye*, 1992, 4 pages.
- DB31 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 17 – Plan et contrats d’acquisition de l’emprise*, 19 novembre 1987, 26 avril 1989, 8 mai 1992, 5 juin 1992 et 31 mai 1994 et 1 plan.
- DB32 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 18 – Compte rendu du comité de la gestion du territoire, volet circulation*, 30 janvier 1995, 6 pages.

- DB33 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 19 – Plan - réservoir Côte-d’Azur et conduites d’aqueduc*, 14 novembre 1991, 1 plan.
- DB34 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 20 – Certificats du MENVIQ pour le réservoir Côte-d’Azur et les conduites d’aqueduc*, 13 mars 1992, 4 pages.
- DB35 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 21 – Droit de passage consenti à développement Timberlay pour la construction temporaire du tronçon du boulevard La Vérendrye compris entre l’avenue Gatineau et la rue Cannes*, 1984, 3 pages.
- DB36 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 22 – Impact de l’usage des abrasifs et des sels de déglçage sur la qualité des eaux de fonte*, note de service, 20 mars 1995, 1 page et 1 tableau.
- DB37 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 23 – Plan d’ensemble - Direction de la sécurité publique, Division incendie - 1988 à 1991*, 17 avril 1989, 43 pages et 1 annexe.
- DB38 VILLE DE GATINEAU. *Débits de circulation 1992. Étude d’intersection. Pourcentage de camions et pourcentages du jour moyen mensuel par rapport au J.M.A. ajusté de 1992*, 1992, 18 pages.
- DB39 DELUC. *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun, Outaouais*, rapport final, étude effectuée pour la Société de transport de l’Outaouais, la Communauté urbaine de l’Outaouais, la Commission de la Capitale nationale et le ministère des Transports du Québec, novembre 1994, 65 pages.
- DB40 DELUC. *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun, Outaouais. Inventaire et analyse, document d’information*, étude effectuée pour la Société de transport de l’Outaouais, la Communauté urbaine de l’Outaouais, la Commission de la Capitale nationale et le ministère des Transports du Québec, mai 1992, 33 pages.
- DB41 DELUC. *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun, Outaouais. Inventaire et analyse, rapport d’étape numéro 1*, étude effectuée pour la Société de transport de l’Outaouais, la Communauté urbaine de l’Outaouais, la Commission de la Capitale nationale et le ministère des Transports du Québec, mai 1992, pagination diverse et 3 annexes.

- DB42 DELUC. *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun Outaouais. Prospective et évaluation, rapport d'étape numéro 2*, étude effectuée pour la Société de transport de l'Outaouais, la Communauté urbaine de l'Outaouais, la Commission de la Capitale nationale et le ministère des Transports du Québec, avril 1994, 104 pages et 3 annexes.
- DB43 DELUC. *Rapport de consultation publique. Le transport: l'Outaouais urbain à l'heure des choix, annexes*, étude effectuée pour la Société de transport de l'Outaouais, la Communauté urbaine de l'Outaouais, la Commission de la Capitale nationale et le ministère des Transports du Québec, octobre 1994, pagination diverse.
- DB44 VILLE DE GATINEAU. *Prévisions de perte annuelle en taxes municipales advenant le choix de l'option B. Lettre adressée à M. Alain Cloutier, président de la commission du BAPE, par M. Jacques Perrier*, 21 mars 1995, 1 page.
- DB45 COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ RÉGIONALE DE L'OUTAOUAIS ET MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *La mobilité des personnes dans l'Outaouais*, août 1990, 67 pages.
- DB46 VILLE DE GATINEAU. *Sommaire des accidents 1992-1993-1994 de Cannes et de Monte-Carlo*, document déposé lors de la séance publique du 23 mars 1995, non paginé.
- DB47 VILLE DE GATINEAU. *Résolution C-89-06-649. Approbation-Emplacement-Casernes de pompiers (603-7)*, 6 juin 1989, 1 page.
- DB48 VILLE DE GATINEAU. *Évaluation des coûts d'entretien, prolongement boulevard La Vérendrye*, 22 mars 1995, 2 pages.
- DB49 VILLE DE GATINEAU. *Carte détaillant la limite approximative du bassin versant du ruisseau Lorrain, la localisation de la base de plein air, la localisation projetée de la zone d'eau libre reconstituée ainsi que la localisation et l'élévation des différents exutoires d'égout pluvial se déversant dans le bassin versant du ruisseau Lorrain*, 1 plan.
- DB50 COMMUNAUTÉ URBAINE DE L'OUTAOUAIS. *Lettre de M. Nelson M. Tochon adressée au président de la commission concernant les dispositions prévues au schéma d'aménagement pour l'implantation de bâtiment le long des artères régionales*, 23 mars 1995, 1 page.

- DB51 VILLE DE GATINEAU. *Sommaire des accidents 1993-1994, Lebaudy, Cannes et avenue Gatineau*, document déposé lors de la séance publique du 23 mars 1995, non paginé.
- DB52 VILLE DE GATINEAU. *Tributaire du ruisseau Desjardins, nettoyage, plans et certificat d'autorisation émis par le ministère de l'Environnement et de la Faune*, certificat d'autorisation, 15 décembre 1994, 2 pages et 2 plans, 7 juin 1991 et 3 mai 1994.
- DB53 MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE DU QUÉBEC. *Bureau de normalisation du Québec - norme (51) - acoustique, estimation du bruit par rapport aux réactions des collectivités*, BNQ 3020-005, 24 septembre 1979, 15 pages.
- DB54 HALL, FL. et J.D. WELLAND. *The Effect of Noise Barriers on the Market Value of Adjacent Residential Properties*, QSEP Research Report n° 175, août 1986, 34 pages.
- DB55 VALET, M. et autres. *Effets du bruit de circulation automobile. Données psychologiques et économiques*, Institut de recherche des transports, Centre d'évaluation et de recherche des nuisances et de l'énergie, note d'information n° 28, chap. VI, données économiques relatives au bruit, décembre 1983, pages 87 à 93.
- DB56 VILLE DE GATINEAU. *Carte illustrant les dates officielles des cadastres pour les quartiers résidentiels en bordure du tronçon projeté*, 27 mars 1995, 1 carte.
- DB57 VILLE DE GATINEAU. *Résolutions municipales (1974 à 1995) concernant le boulevard La Vérendrye*, non paginé.
- DB58 VILLE DE GATINEAU. *Réalisation des tronçons existants du boulevard La Vérendrye, historique*, mars 1995, 1 plan (voir aussi DA19).
- DB59 VILLE DE GATINEAU. *Historique du tronçon A-50/route 307 du boulevard La Vérendrye Ouest*, 11 pages, 1 carte et 1 plan.
- DB60 VILLE DE GATINEAU. *Correspondance entre la Ville de Gatineau et le ministère des Transports du Québec au sujet de l'emplacement du réservoir d'eau potable, secteur Côte-d'Azur*, 1992, 5 pages.
- DB61 VILLE DE GATINEAU. *Plan directeur d'aqueduc, dossier 400-90-04, sommaire*, 4 pages et 1 carte.

- DB62 VILLE DE GATINEAU. *Note de la Direction des travaux publics sur la présence de castors et les interventions de la Ville de Gatineau pour prévenir des dommages causés par les castors*, 28 mars 1995, 1 page et 1 carte.
- DB63 *Divers articles concernant les travaux du Conseil national de recherche du Canada en collaboration avec la Ville de Gatineau au sujet des forces exercées sur les canalisations souterraines*, 4 pages.
- DB64 VILLE DE GATINEAU. *Note de la Direction de l'urbanisme au sujet de la protection réglementaire du marais de Touraine*, 24 mars 1995, 2 pages.
- DB65 COMMUNAUTÉ URBAINE DE L'OUTAOUAIS. *Note sur l'impact d'un mur antibruit sur l'évaluation municipale, territoire de la CUO*, 1 page.
- DB66 SALT INSTITUTE. *Facts You Should Know About Effects of Deicing Salt on the Environment*, résumé d'une publication du National Cooperative Highway Research Program, report 91.
- DB67 ANDRÉ, Pierre et Claude E. DELISLE. *Élaboration d'un guide pour l'aménagement des lieux d'élimination de la neige usée*, rapport préliminaire préparé par le Centre de développement technologique de l'École polytechnique de Montréal pour le ministère de l'Environnement du Québec, septembre 1988, 66 pages.
- DB68 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Acétates et photos de la présentation effectuée par M. Daniel Saint-Hilaire lors de la séance publique du 27 mars 1995 au sujet des habitats fauniques du marais de Touraine*, non paginé.
- DB69 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 17A – Addenda - Plan et contrats d'acquisition de l'emprise*, pagination diverse.
- DB70 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 24 – Nombre de nouveaux logements par unité de voisinage*, 1989 à 1994, non paginé.
- DB71 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 25 – Avis d'expropriation, plan d'arpentage et règlement - Tronçon entre l'avenue Gatineau et la rue Cannes*, pagination diverse.
- DB72 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 26 – Avis de transfert de propriété - Tronçon entre l'avenue Gatineau et la rue Cannes*, pagination diverse.

- DB73 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 27 – Deux règlements d'emprunt pour l'entretien et la réfection (325-84 et 325-1-89), pagination diverse.*
- DB74 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 28 – Contrat de servitude de droit de passage en faveur du promoteur Timberlay - Tronçon entre l'avenue Gatineau et la rue Cannes, 7 pages.*
- DB75 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 29 – Acceptation de l'emprise et des services par l'ingénieur - Tronçon entre l'avenue Gatineau et la rue Cannes, 2 pages.*
- DB76 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 30 – Demande du promoteur Timberlay d'ouvrir le tronçon (requête de service) - Tronçon entre l'avenue Gatineau et la rue Cannes, non paginé.*
- DB77 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 31 – Plan - Dates des enregistrements officiels de cadastres (Québec), dates des approbations de cadastres (Villes) et dates des requêtes de services (Ville), 1 plan.*
- DB78 BEAUCHEMIN, BEATON, LAPOINTE INC. *Nouveau pont sur la rivière Gatineau, étude de faisabilité préparée pour la Ville de Hull, août 1988, 13 pages.*
- DB79 ÉCOLE POLYVALENTE DE L'ÉRABLIÈRE. *Réponse à la commission sur la sécurité des étudiants et les répercussions du projet sur les activités éducatives réalisées dans l'érablière, 11 avril 1995, 1 page.*
- DB80 COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Précisions sur l'Entente entre la CCN et le gouvernement du Québec et sur la Politique fédérale sur la conservation des terres humides, 11 avril 1995, 2 pages.*
- DB81 VILLE DE GATINEAU. *Lettre adressée à la commission en réponse aux questions des participants du 28 mars 1995. Plan d'arpentage du 11 janvier 1984 en référence à la résolution C-84-93 préalablement déposée (DB26.1), 13 janvier 1985, 2 pages et 1 plan.*
- DB82 SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT. *Le bruit du trafic routier et ferroviaire: ses effets sur l'habitation, 2<sup>e</sup> édition 1981, 121 pages et annexes.*
- DB83 VILLE DE GATINEAU. *Présence des castors. Information complémentaire concernant le démantèlement des barrages des castors, 18 avril 1995, 3 pages.*



- DB84 BOILEAU ET ASSOCIÉS INC. *Réservoir Côte-d'Azur Gatineau, Québec. Étude géotechnique préparée par Les Laboratoires Outaouais inc.*, décembre 1991, non paginé, 1 plan.
- DB85 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Avis technique – Protection légale du marais de Touraine et du ruisseau Laurin*, avril 1995, 8 pages.
- DB86 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 32 – Plan de zonage - Ville de Touraine*, septembre 1972, 1 plan.
- DB87 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 33 – Règlement de l'ex-Ville de Touraine, numéro 495, en vigueur le 17 décembre 1973*, février 1978, non paginé.
- DB88 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 34 – Comité du plan directeur - mars 1982. Cahier des minutes des auditions et des documents annexés aux requêtes*, 17 mars 1982, non paginé.
- DB89 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 35 – Proposition définitive du plan et de la réglementation d'urbanisme*, août 1982, non paginé.
- DB90 VILLE DE GATINEAU. *Annexe 36 – Plan des parcours obligatoires des véhicules lourds sur le territoire de la ville de Gatineau*, août 1994, 1 plan.
- DB91 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Information sur les superficies en milieux humides au marais de Touraine (1984) et sur la Politique de protection du littoral, des rives et des plaines inondables*, 19 mai 1995, non paginé.
- DB92 VILLE DE GATINEAU. *Réglementation de zonage de la Ville de Gatineau, règlement numéro 245-82*, 2 mars 1983, 315 pages et annexes.
- DB93 VILLE DE GATINEAU. *Réglementation de zonage de la Ville de Gatineau, règlement numéro 585-90*, 29 août 1990, 317 pages et annexe.
- DB94 VILLE DE GATINEAU. *Résolutions municipales (avril 1995 - mai 1995) concernant le boulevard La Vérendrye*, non paginé.

### Par le public

- DC1 *Lettre de M. Simon Racine, conseiller municipal de la Ville de Gatineau, adressée aux citoyens et citoyennes du secteur au sujet de l'élargissement du pont Alonzo-Wright*, 23 juin 1992, 5 pages.

- DC2 RACINE, Simon. *Bulletin d'information*, adressé aux citoyens et citoyennes du quartier n° 1 de la ville de Gatineau, 8 pages.
- DC3 MUNICIPALITÉ DE CANTLEY. *Boulevard La Vérendrye, élargissement du pont Alonzo-Wright (1995-MC-R26)*, extraits des délibérations du conseil de la municipalité de Cantley, séance du 7 février 1995, 2 pages.
- DC4 RICARD, Louise et autres. *Lettre d'opposition adressée à MM. Robert Labine et Gilbert Garneau de la Ville de Gatineau concernant le projet du plan d'urbanisme pour le prolongement du boulevard La Vérendrye*, 3 pages.
- DC5 EGGLETON, Art. *Communiqué traitant des mesures visant à réduire la taille de la fonction publique fédérale au cours des trois prochaines années*, Service d'information aux employés, réduction de la taille de la fonction publique, 21 février 1995, 6 pages.
- DC6 VILLE DE GATINEAU. *Avis de décision finale adressé à M<sup>me</sup> Johane La Rochelle concernant le zonage proposé pour le projet du prolongement du boulevard La Vérendrye jusqu'au pont Alonzo-Wright*, 18 mai 1990, 2 pages.
- DC7.1 *Requête en injonction interlocutoire, 8 avril 1993, page titre d'une requête en injonction interlocutoire provisoire et ordonnance d'injonction interlocutoire provisoire*, Cour supérieure, Hull, 25 mai 1993, dans l'affaire *L'Association Versant Côte-d'Azur, c. Ville de Gatineau*.
- DC7.2 *Requête en injonction interlocutoire et provisoire, 29 avril 1993, jugement de la Cour supérieure*, Hull, 30 avril 1993, et liste des pièces R-1 à R-8 dans l'affaire *Ville de Gatineau c. L'Association Versant Côte-d'Azur et Les Entreprises Vetel inc.*
- DC8 BOUFFARD, Jean-Marc. *Lettre adressée au ministre Michel Gratton concernant le tracé projeté du boulevard La Vérendrye et l'avenir de l'érablière de l'école polyvalente de l'Érablière à Gatineau*, 17 mars 1987, 2 pages.
- DC9 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Variante 4 - Intersection sur la rue Cannes, face à la Polyvalente, agrandissement de la figure 8 tiré de l'étude d'impact sur l'environnement (p. 123)*, mai 1993, 1 page.

- DC10 A&B PLANIFICATION ENR. *Côte-d'Azur. Développement domiciliaire, Touraine P.Q.*, 12 juillet 1974, pagination diverse.
- DC11 DESJARDINS, Gérard. «À propos du Marais de Touraine», *L'Ornitaouais*, vol. 17, n° 1, avril 1995, pages 26 à 28.
- DC12 TRUDEL, Johanne. *Rectification au mémoire présenté par M<sup>e</sup> Claire Chevrier-Beauregard (DM8)*, 29 avril 1995, 2 pages et 1 plan.
- DC13 BÉRUBÉ, Michel. *Information relative à la réunion du conseil de ville de Gatineau du 2 mai 1995*, 16 mai 1995, 1 page.

### Autres documents mis à la disposition du public

- DD1 CHEVRIER-BEAUREGARD, Claire. *Documents à être fournis par M. Roland Morin de la Ville de Gatineau sur le nombre d'accidents sur les rues Cannes, Monte-Carlo et Lebaudy*, 22 mars 1995, 2 pages.

### Les mémoires

- DM1 CORPORATION MUNICIPALE DE NORTHFIELD. *Mémoire*, 13 avril 1995, 2 pages.
- DM2 PARENT, Gérald. *Mémoire*, 20 avril 1995, 2 pages.
- DM3 COMITÉ D'ÉCOLE, ÉCOLE DU VALLON. *Mémoire*, avril 1995, non paginé.
- DM4 ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES DE CÔTE-D'AZUR. *Mémoire*, 15 avril 1995, 14 pages, annexe, 1 vidéocassette.
- DM5 RACINE, Simon. *Mémoire*, 20 avril 1995, non paginé, cartes et annexes.
- DM6 VILLE DE GATINEAU. *Mémoire*, 18 avril 1995, 24 pages et annexe.
- DM7 AUGER, Michèle. *Mémoire*, 20 avril 1995, 2 pages.
- DM8 CHEVRIER-BEAUREGARD, Claire. *Mémoire*, 18 avril 1995, 9 pages, carte et annexe.
- DM9 MANTHA, Raymond. *Mémoire*, 19 avril 1995, 13 pages et annexe.
- DM10 DUPONT, Éric. *Mémoire*, 21 avril 1995, 4 pages.
- DM11 BRUNETTE, Yvon. *Mémoire*, 20 avril 1995, 3 pages.
- DM12 GABRIEL, Victor. *Mémoire*, 20 avril 1995, 11 pages, carte et annexe.

- DM13 REGROUPEMENT DE RÉSIDANTS DU SECTEUR VILLAGE CÔTE-D'AZUR. Mémoire, 21 avril 1995, 9 pages.
- DM14 CELLARD, Jacques-Yves. Mémoire, 20 avril 1995, 2 pages.
- DM15 GROUPE DE CITOYENS DU MONT-LUC. Mémoire, avril 1995, 5 pages.
- DM16 ALLARD, Ginette et Michel THIBAUT. Mémoire, 18 avril 1995, 3 pages.
- DM17 BÉRUBÉ, Michel. Mémoire, 20 avril 1995, 13 pages.
- DM18 LAVIGNE, Marielle. Mémoire, 20 avril 1995, 4 pages, 1 cassette audio et annexe.
- DM19 ASSOCIATION VERSANT CÔTE-D'AZUR, ASSOCIATION DU DÉVELOPPEMENT COOPÉRATIF CÔTE-D'AZUR. Mémoire, 20 avril 1995, 3 pages.
- DM20 HARVEY, Édith. Mémoire, 20 avril 1995, 1 page.
- DM21 THIBAUT, Danielle. Mémoire, 21 avril 1995, 1 page.
- DM22 PHARAND, David. Mémoire, 19 avril 1995, 2 pages.
- DM23 AYOTTE, Danièle et Gilles RIVARD. Mémoire, 21 avril 1995, non paginé.
- DM24 MAJOR, Pierre. Mémoire, 21 avril 1995, 1 page.
- DM25 SARRAZIN, Georges. Mémoire, 21 avril 1995, 7 pages.
- DM26 CARBONNEAU, Marc. Mémoire, 25 avril 1995, non paginé, 1 vidéocassette.
- DM27 BUDGE, Larry. Mémoire, 21 avril 1995, 1 page.
- DM28 SIBILLE, Jacques. Mémoire, avril 1995, non paginé.
- DM29 CHARLEBOIS, Denise et Serge BENOIT. Mémoire, 21 avril 1995, non paginé.
- DM30 MOURRE, Denis. Mémoire, 20 avril 1995, 6 pages et annexe.
- DM31 LA ROCHELLE, Johane. Mémoire, 27 avril 1995, 18 pages et annexes.
- DM32 COMMUNAUTÉ URBAINE DE L'OUTAOUAIS. Mémoire, 21 avril 1995, non paginé.

- DM33 ASSELIN, Monique et Daniel. Mémoire, 21 avril 1995, 2 pages.
- DM34 TRUDEL, Johanne. Mémoire, 23 avril 1995, 5 pages.
- DM35 PARTI QUÉBÉCOIS. Mémoire, 24 avril 1995, 2 pages.
- DM36 CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'OUTAOUAIS. Mémoire, 26 avril 1995, 3 pages.
- DM37 MUNICIPALITÉ DE CANTLEY. Mémoire, 26 avril 1995, non paginé et annexe.
- DM38 COSSETTE, Gisèle et Paul ASSELIN. Mémoire, 25 avril 1995, 4 pages.
- DM39 LABONTÉ, Raymond. Mémoire, 18 avril 1995, 1 page.
- DM40 MYRE, Pauline. Mémoire, 25 avril 1995, 17 pages.
- DM41 COUSINEAU, Michael. Mémoire, 25 avril 1995, 2 pages.
- DM42 CARDINAL, Claude et autres. Mémoire, 23 avril 1995, 5 pages.
- DM43 RIVET, France. Mémoire, 23 avril 1995, 2 pages.
- DM44 BASTIEN, Jean-Jacques. Mémoire, avril 1995, 3 pages.
- DM45 LAVOIE-PROUX, Denise et Pierre PROUX. Mémoire, avril 1995, 2 pages.
- DM46 SARDA, Jean-Paul. Mémoire, 25 avril 1995, 2 pages.
- DM47 DE MENEZES, Josée. Mémoire, avril 1995, 7 pages.
- DM48 DESMARAIS, Michel et René AYOTTE. Mémoire, 26 avril 1995, 12 pages, cartes, annexe et 1 vidéocassette.
- DM49 SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE L'OUTAOUAIS. Mémoire, 26 avril 1995, non paginé.
- DM50 CARBONNEAU, Chrystian. Mémoire, avril 1995, non paginé.
- DM51 BÉGIS, Marie-France et Johane LA ROCHELLE. Mémoire, 26 avril 1995, non paginé, annexe et diapositives.
- DM52 MONTEFORTE, Gino. Mémoire, 27 avril 1995, non paginé.
- DM53 LEMIRE, Michel et autres. Mémoire, 25 avril 1995, 2 pages.
- DM54 MORASSE, Claude-Roger. Mémoire, 27 avril 1995, non paginé.

- DM55 MYRE, Mathew. Mémoire, 27 avril 1995, 1 page.
- DM56 REGROUPEMENT POUR LA PRÉSERVATION DE LA QUALITÉ DE VIE, REGROUPEMENT DES RÉSIDANTS DE LA RUE COTIGNAC, du quartier 1 à Gatineau. Mémoire, 27 avril 1995, 4 pages et annexe.
- DM57 PLANTE, Isabelle et Jean-Daniel BÉLANGER. Mémoire, 28 avril 1995, 6 pages.

### **Les transcriptions**

**BUREAU D' AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT.**  
*Transcription. Projet de construction du boulevard La Vérendrye, tronçon entre l'autoroute 50 et le pont Alonzo-Wright à Gatineau.*

- D5.1 Séance du 20 mars 1995, en soirée, Gatineau, 172 pages.
- D5.2 Séance du 21 mars 1995, en soirée, Gatineau, 193 pages.
- D5.3 Séance du 22 mars 1995, en soirée, Gatineau, 220 pages.
- D5.4 Séance du 23 mars 1995, en après-midi, Gatineau, 199 pages.
- D5.5 Séance du 23 mars 1995, en soirée, Gatineau, 197 pages.
- D5.6 Séance du 27 mars 1995, en soirée, Gatineau, 219 pages.
- D5.7 Séance du 28 mars 1995, en après-midi, Gatineau, 167 pages.
- D5.8 Séance du 28 mars 1995, en soirée, Gatineau, 238 pages.
- D5.9 Séance du 25 avril 1995, en soirée, Gatineau, 161 pages.
- D5.10 Séance du 26 avril 1995, en après-midi, Gatineau, 185 pages.
- D5.11 Séance du 26 avril 1995, en soirée, Gatineau, 189 pages.
- D5.12 Séance du 27 avril 1995, en soirée, Gatineau, 196 pages.