

Le 11 mai 2010

Monsieur Carol Hébert
Responsable section Transport
Ville de Gatineau
C.P. 1970, Succursale B
Gatineau (Québec) J8X 3Y9

Objet : Deuxième série de questions et de commentaires concernant le projet d'élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes sur le territoire de la Ville de Gatineau (Dossier 3211-05-439)

Monsieur,

Vous trouverez ci-dessous une deuxième série de questions et commentaires concernant l'étude d'impact du projet cité en objet.

Les réponses à ces questions et commentaires peuvent être regroupées dans un rapport distinct (addenda) déposé en trente-cinq (35) copies. Vous devrez aussi déposer six (6) copies de ces documents sur support informatique. Les copies électroniques devront être en format PDF (Portable Document Format) et présentées comme il est décrit dans le document *Dépôt des documents électroniques de l'initiateur de projet*, produit par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

Dans la lettre d'accompagnement, veuillez indiquer que les copies sur support informatique sont conformes aux documents format papier.

Climat sonore

QC-1 Comment pouvez-vous déterminer, avec une précision minimale, le niveau sonore qu'occasionneront l'augmentation de la circulation et le réaménagement des voies de circulation en 2031? Est-il possible que des hypothèses différentes, telles que celles présentées ci-dessous, modifient les prévisions, voire les justifications de la poursuite du projet?

...2

- Une augmentation importante du prix de l'essence pourrait-elle favoriser l'utilisation massive du transport en commun dans le secteur, rendant caduque la poursuite du projet d'élargissement du chemin Pink?
- En 2031, le parc automobile pourrait-il être constitué de véhicules électriques et hybrides, ce qui réduirait passablement le bruit routier d'origine mécanique, rendant inutile la construction d'écrans antibruit?
- À l'opposé, la densité des habitations pourrait-elle augmenter plus rapidement que prévu, rendant nécessaire l'élargissement du chemin Pink avant 2031?

QC-2 Expliquez comment vous pouvez considérer que des résultats issus de mesures réalisées en 2008 et des estimations basées sur une mesure du débit routier effectuée en 2003 peuvent constituer le climat sonore prévalant avant la réalisation en 2031 des tronçons à l'ouest du boulevard des Grives?

QC-3 L'étude sonore mentionne que les « ... effets atmosphériques peuvent faire fluctuer les niveaux sonores dus à une même source de plusieurs décibels à l'intérieur d'une même journée ». Elle précise que, lors de la prise des mesures le 6 août 2008, le taux d'humidité était supérieur à 90 % pour la période entre 1 h et 10 h et qu'il y a eu précipitation sous forme de pluie entre 1 h et 4 h. Le rapport conclut que puisque l'humidité n'a pas semblé altérer la sensibilité des appareils, seulement l'échantillonnage entre 1 h et 4 h doit être rejeté de l'analyse des résultats. Selon la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère (DPQA) du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), cette affirmation est discutable. Justifiez la phrase : « Puisque l'humidité n'a pas semblé altérer la sensibilité des appareils, seulement l'échantillonnage entre 1 h et 4 h est rejeté de l'analyse des résultats. » Pourquoi devrait-on accepter des relevés sonores pour une période réduite en raison des conditions climatiques? La moyenne sonore quotidienne du relevé est-elle affectée par la soustraction d'une période nocturne de trois heures? Est-elle toujours représentative, le cas échéant?

QC-4 Les données horaires d'Environnement Canada présentées à l'annexe A de l'étude sonore montrent que de la pluie est observée dès 11 h le 5 août et à 15 h le 6 août. La DPQA rappelle que l'impact de la pluie dépasse la période de précipitation puisqu'une chaussée mouillée faussera la représentativité de la mesure du climat sonore. Quels sont les impacts des averses de pluie sur les résultats des points 1, 4, 5 et 6? Pendant quelle période les relevés sonores ont-ils été influencés par la présence d'eau sur le chemin Pink?

- QC-5** Pour le point 2 des relevés sonores, les résultats ont été rejetés puisque le sonomètre aurait arrêté de fonctionner durant la prise des mesures. Doit-on conclure que le relevé au point 2 était inutile? Pourquoi ne pas avoir recommencé plus tard?
- QC-6** Les résultats exprimés sous la forme de $L_{Aeq, 24h}$ et $L_{Aeq, 1h}$ sont présentés au tableau II de la page 15 de l'étude sonore. Toutefois, en faisant la moyenne des valeurs horaires de l'annexe C, la DPQA obtient des résultats différents. Selon ses calculs, la moyenne du point 1 n'est pas de 66 dB(A), mais de 55,5 dB(A) en éliminant les mesures de 1 h à 4 h et de 55,9 dB(A) en considérant l'ensemble des valeurs mesurées. D'ailleurs, aucune valeur horaire au point 1 n'atteint la valeur de la moyenne présentée au tableau II. Pour ce qui est du point 5, la différence est moins appréciable, mais elle va dans le sens contraire du point 1, puisque les calculs de la DPQA montrent une moyenne d'environ 51 dB(A) au lieu de 49 dB(A). Pourquoi les résultats présentés à l'annexe C de l'étude d'impact sonore ne permettent pas d'obtenir par calcul la valeur moyenne des points 1 et 5 du tableau II?
- QC-7** Expliquer le profil des mesures de bruit en continu (24 h) des points 1 et 5 si les résultats des mesures ne sont pas altérés par la pluie et l'humidité. À la page 17 de l'étude d'impact, il est écrit, concernant les débits et les conditions de circulation, « ... on observe la prédominance des déplacements de type pendulaire sur ce segment du chemin Pink. En effet, les débits sont élevés en direction est entre 6 h et 9 h et en direction ouest entre 15 h et 18 h, et ce, en fonction de la localisation à l'est de la zone d'étude des grands générateurs de déplacements. » Pourtant, selon la DPQA, en examinant les résultats de l'annexe C (tableau XX), on constate une baisse marquée du climat sonore au point 1 entre 7 h et 11 h. On observe donc que la courbe de mesure du bruit au point 1 ne suit pas la même tendance que celle du débit de circulation sur le chemin Pink. Une incohérence similaire, mais moins importante, est également notée pour le point 5. Selon le tableau XX, la période la moins bruyante de la journée se situerait entre 8 h et 9 h le matin, au moment où la circulation est la plus dense. Pourquoi le profil sonore quotidien ne correspond pas au profil de circulation pour les points 1 et 5? Comment expliquer que les résultats des mesures horaires de bruit au point 1 montrent des niveaux plus élevés de 20 h à 1 h que pendant toute la période de 4 h à 15 h?
- QC-8** Dans l'impossibilité de fournir des explications crédibles concernant tous ces éléments, vous devrez reprendre l'étude sonore.

QC-9 La DPQA a quelques interrogations concernant la réponse à la QC-22 du document des questions et commentaires. Peu importe si les valeurs obtenues entre 1 h et 4 h (période que les auteurs ont rejetée en raison des conditions climatiques) sont considérées ou non, la DPQA n'est pas en mesure d'obtenir les valeurs présentées dans le tableau de la réponse à la QC-22 (voir tableau 1). Veuillez expliquer.

Tableau 1 - Comparaison des valeurs fournies dans la réponse à la QC-22 et des valeurs calculées par la DPQA

Point récepteur	Valeur rapportée jour (6 à 22 h)	Valeur calculée DPQA - jour	Valeur rapportée nuit (22 à 6 h)	Valeur calculée Nuit - DPQA
Point 1	62,3	58,9	55,4	62 (61,6)
Point 5	49,3	51,2	48,7	49,7 (49,6)

() = valeur moyenne sans la période de 1 à 4 h

QC-10 Selon le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS), plusieurs intervenants pensent que la *Politique sur le bruit routier* du ministère des Transports (MTQ) est une norme adoptée par le conseil des ministres. En l'absence d'autres normes, les entreprises de génie-conseil qui produisent les études d'impact se sont mises à appliquer la Politique comme si c'était une norme gouvernementale. À la QC-21 du document de questions et commentaires, nous demandions de présenter les pointes de bruit actuelles et futures. Selon le MSSS, la réponse de l'initiateur illustre le coeur du problème : « La méthodologie suivie est celle du MTQ et de sa Politique sur le bruit routier et son évaluation n'est pas basée sur les pointes de bruit, mais plutôt sur l'exposition quotidienne du bruit ». Or, le MTQ finance une partie des coûts, il se retrouverait donc juge et partie si on devait s'en tenir à sa Politique. Selon le MSSS, il est donc un peu désolant de devoir, en 2010, redire que les études d'impact ne nous permettent pas de savoir si les projets sont acceptables ou non parce qu'il n'y a pas de position gouvernementale sur le bruit communautaire dû à la circulation. Nous réitérons notre QC-21.

Circulation

QC-11 Selon le MSSS, l'amélioration du transport sur le chemin Pink induira une pression sur le boulevard Saint-Raymond et plus particulièrement sur la bretelle d'accès à l'autoroute 5. Le développement du Plateau n'est pas « induit » par la création ou l'élargissement d'une route, mais ce même développement aura vraisemblablement un impact non négligeable sur les routes déjà congestionnées qui mènent au centre-ville. Le MTQ semble

capable de mesurer cet impact, comme il l'a fait dans la modélisation MOTREM ou à partir du logiciel EMME3. Nous réitérons donc notre QC-2.

Milieux humides

QC-12 Bien que la Ville de Gatineau indique dans ses réponses qu'elle s'engage à identifier avec le MTQ des sites pour compenser les pertes de milieux humides, rien ne précise l'échéance prévue ou comment les éléments demandés dans le précédent document de questions et de commentaires seront considérés.

Nous réitérons donc la nécessité d'obtenir un plan de mesures de compensation pour les milieux humides MH11 et MH12, ou minimalement la procédure utilisée et les éléments qui seront considérés ainsi que l'échéancier prévu pour déposer le plan pour approbation par le MDDEP afin d'évaluer l'acceptabilité environnementale du projet.

L'initiateur devra s'engager à inclure les éléments suivants dans le plan de compensation final :

- une cartographie des superficies de compensation, les types de milieux humides et leurs distances par rapport aux milieux affectés;
- une démonstration de comment la compensation permettra d'atténuer la perte des fonctions et de la valeur écologique des milieux humides impactés;
- une description des travaux d'amélioration, de restauration ou du mécanisme de protection;
- la caractérisation écologique détaillée (type de milieu humide, caractérisation de la végétation, superficie, lien hydrologique, présence d'espèces menacées ou vulnérables) du milieu de remplacement;
- une garantie de pérennité afin de s'assurer que l'intégrité écologique du site de compensation sera maintenue à long terme;
- le délai de réalisation;
- des garanties d'application des mesures de compensation;
- un programme de suivi environnemental afin de maximiser les chances de succès des travaux si tel est le cas et permettre d'effectuer des travaux correctifs si nécessaires.

La compensation peut prendre la forme d'une restauration, d'une amélioration d'une fonction écologique ou d'une protection d'un milieu humide.

Restaurer

Il s'agit en fait de modifier les caractéristiques physiques, chimiques ou biologiques d'un site dans le but de rétablir les fonctions d'un milieu humide préalablement existant ou de la partie dégradée d'un milieu humide fonctionnel. L'objectif est d'initier ou d'accélérer le rétablissement d'un écosystème, en conformité avec sa structure, son intégrité et son utilisation. Les travaux doivent prioritairement assurer un retour aux conditions hydrologiques d'origine, assurer la pérennité de l'alimentation en eau du milieu et faire l'objet d'un suivi sur une période de 10 ans.

La restauration d'un ancien milieu humide comprend, par exemple, l'obstruction de fossés, le démantèlement de conduites de drainage ou l'enlèvement de remblais afin de retrouver la topographie d'origine. Elle vise un gain de superficie accru et de fonction du milieu humide perdu.

Améliorer

Améliorer un milieu humide signifie modifier les caractéristiques physiques, chimiques ou biologiques de l'écosystème afin d'augmenter, intensifier ou améliorer une ou des fonctions qu'offre ce milieu. Ce type de compensation n'amène pas de gain en superficie de milieu humide, mais des gains qualitatifs. Il s'agit par exemple de stabiliser les sols par de l'ensemencement ou de la plantation, de restaurer la dynamique de la végétation, de rétablir certaines strates de végétation, de rectifier la topographie du site ou une combinaison de ces actions. Les travaux d'amélioration doivent avoir pour objectif de favoriser la reprise de la dynamique naturelle de la végétation et de respecter les pratiques et techniques de génie végétal reconnues. Le MDDEP ne considérera pas les travaux visant à aménager un site d'un seul point de vue esthétique.

Protéger

L'objectif de la protection est d'assurer la pérennité des écosystèmes servant à compenser et à protéger les investissements qui y sont faits. Il est généralement reconnu que la préservation de milieux naturels en lien avec des milieux humides contribue à amoindrir une menace qui pèse sur ces écosystèmes ou à prévenir leur dégradation. Cependant, on ne peut ignorer le fait que la protection d'un milieu humide ne remplace pas la perte de milieux humides, ni en superficie, ni en fonctions.

Il est possible de combiner plusieurs types de mesures. Il est souhaitable de prioriser une approche de compensation qui assure la consolidation d'écosystèmes fonctionnels plutôt que la restauration de milieux humides fragmentés et dégradés.

7

L'objectif est que les compensations doivent permettre de maintenir ou d'améliorer le potentiel écologique et doivent être adaptées aux conditions particulières du site.

Je vous prie de recevoir, Monsieur, mes meilleures salutations.

La chef du Service des projets
en milieu terrestre,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Théberge', written in a cursive style.

Marie-Claude Théberge