

Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 293

Projet de réaménagement de la rue Jacques-Cartier à Gatineau

Rapport d'enquête et d'audience publique

Janvier 2013

Québec 

La mission

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a pour mission d'éclairer la prise de décision gouvernementale dans une perspective de développement durable, lequel englobe les aspects biophysique, social et économique. Pour réaliser sa mission, il informe, enquête et consulte la population sur des projets ou des questions relatives à la qualité de l'environnement et fait rapport de ses constatations et de son analyse au ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs.

La déontologie et l'éthique

Les commissaires sont soumis aux règles du Code de déontologie des membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Ils adhèrent aux valeurs de respect, d'impartialité, d'équité et de vigilance énoncées dans la Déclaration de valeurs éthiques du Bureau, lesquelles complètent celles de l'administration publique québécoise.

La documentation relative aux travaux de la commission est disponible au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732

Mots clés : BAPE, réaménagement, rue Jacques-Cartier, Gatineau.

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2013
ISBN 978-2-550-66748-3 (version imprimée)
ISBN 978-2-550-66749-0 (PDF)

Québec, le 29 janvier 2013

Monsieur Yves-François Blanchet
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement, de la Faune et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

Je vous transmets le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement relativement au projet de réaménagement de la rue Jacques-Cartier à Gatineau. Le mandat d'enquête et d'audience publique, qui a débuté le 1^{er} octobre 2012, était sous la présidence de Michel Germain, avec la participation de la commissaire Marie-Hélène Gauthier.

L'analyse et les constatations de la commission d'enquête reposent sur le dossier transmis par le ministre Pierre Arcand ainsi que sur la documentation et les renseignements que la commission a ajoutés au dossier au cours de son enquête. Elles prennent également en considération les préoccupations, les opinions et les suggestions des participants à l'audience publique.

La commission d'enquête a examiné le projet dans une perspective de développement durable. À cet égard, elle soumet à l'attention des instances décisionnelles concernées divers éléments qui nécessitent des engagements, des actions ou des modifications avant l'émission éventuelle des autorisations gouvernementales.

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

Le président,



Pierre Baril

Québec, le 28 janvier 2013

Monsieur Pierre Baril
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission chargée d'examiner le projet de réaménagement de la rue Jacques-Cartier à Gatineau.

Je tiens à exprimer mon appréciation aux personnes et aux groupes qui se sont intéressés aux travaux de la commission d'enquête en posant des questions ou en déposant un mémoire. Je remercie également les personnes-ressources pour leur collaboration à ce processus public. En terminant, je fais part de ma reconnaissance à ma collègue Marie-Hélène Gauthier ainsi qu'aux membres de l'équipe qui nous ont accompagnés tout au long de nos travaux.

Veuillez recevoir, Monsieur le Président, mes salutations les plus distinguées.

Le président de la commission d'enquête,



Michel Germain

Table des matières

Introduction	1
Chapitre 1 Le projet et son contexte	3
Milieu d'insertion	3
Objectifs du projet	4
Intervention projetée	4
Les aspects financiers	8
Chapitre 2 Les enjeux soulevés par les participants	11
La sécurité sur le sentier polyvalent	11
La largeur du sentier	11
Le danger aux intersections	12
L'accès aux rives et la navigation de plaisance	13
La circulation et la sécurité des piétons	15
La réglementation municipale	15
La concertation	17
Les stationnements et la voie de desserte	18
Les sols contaminés	18
Les impacts économiques	19
Les milieux naturels	19
Chapitre 3 Le milieu biophysique	21
La rivière des Outaouais	21
Les milieux humides et les boisés	24
Les milieux humides	24
Les milieux boisés	31
Chapitre 4 Les enjeux sociaux	33
Les terrains contaminés	33
La circulation	36
Les conditions de circulation	36
Le sentier polyvalent	39
Les traverses piétonnes	42

Les intersections	44
Les stationnements.....	53
Les marinas et les quais	56
L'aménagement du projet	58
Le développement et l'attractivité	60
Conclusion	63
Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat	67
Annexe 2 La documentation	73
Bibliographie	85

Liste des figures et des tableaux

Figure 1	Le projet de réaménagement de la rue Jacques-Cartier à Gatineau	5
Figure 2	Le milieu humide et l'habitat du poisson offert en compensation	25
Figure 3	L'intersection de la rue Jacques-Cartier et du boulevard Gréber	47
Figure 4	L'intersection de la rue Jacques-Cartier et de la rue Saint-Louis	51
Tableau 1	Ventilation du budget du projet.....	9
Tableau 2	La situation des milieux humides	29

Introduction

Le Projet de réaménagement de la rue Jacques-Cartier par la Ville de Gatineau est soumis aux articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2). Conformément à la procédure québécoise d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la Ville de Gatineau a transmis, en avril 2007, un avis de projet au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs qui a émis, le mois suivant, une directive concernant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement que le promoteur devait préparer. L'étude d'impact a été reçue le 27 juillet 2010 par le ministre, M. Pierre Arcand. Par la suite, à la demande du ministre, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a tenu, du 1^{er} mai 2012 au 15 juin 2012, une période d'information et de consultation du dossier durant laquelle il a rendu disponible la documentation relative au projet en cours. Durant cette période, cinq requêtes d'audience publique ont été adressées au ministre.

Le 26 juillet 2012, le BAPE s'est vu confier un mandat d'enquête et d'audience publique en vertu de l'article 31.3 de la Loi. Le président du BAPE a formé une commission d'enquête dont le mandat a débuté le 1^{er} octobre 2012, pour une durée maximale de quatre mois.

Les deux parties de l'audience publique ont eu lieu à Gatineau. Lors de la première partie, la commission d'enquête a tenu trois séances, les 1^{er} et 2 octobre 2012, afin que le promoteur et des personnes-ressources de divers ministères et organismes répondent aux interrogations du public et de la commission. La seconde partie a permis aux participants d'exprimer leurs opinions sur le projet au cours d'une séance qui s'est déroulée le 30 octobre 2012. À cette occasion, la commission a reçu huit mémoires qui ont été présentés ainsi que deux témoignages verbaux (annexe 1).

Le cadre d'analyse

La commission d'enquête du BAPE a mené son analyse et a rédigé son rapport à partir des renseignements contenus dans le dossier constitué par le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs. La commission s'est également basée sur l'information et la documentation recueillies au cours de l'audience publique ainsi que sur ses propres recherches.

La commission d'enquête a porté une attention particulière à l'insertion du projet dans les milieux naturels et humains. Les principes énoncés et définis à l'article 6 de la *Loi*

sur le développement durable (L.R.Q., c. D-8.1.1), lesquels doivent orienter les actions du gouvernement du Québec, ont été pris en compte dans l'analyse du projet.

Une commission d'enquête a pour mandat d'examiner et d'analyser les répercussions environnementales du projet dans le but de formuler des constats et des avis afin d'éclairer les recommandations que le ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs fera au Conseil des ministres. Un constat porte sur une observation alors qu'un avis traduit l'opinion de la commission. Une commission n'est pas un tribunal et il ne lui appartient pas d'autoriser le projet.

Chapitre 1 **Le projet et son contexte**

Située sur le territoire de la Ville de Gatineau à l'extrémité sud-ouest du secteur de Gatineau, la rue Jacques-Cartier est localisée au centre de l'agglomération urbaine Gatineau/Ottawa, à moins de 4 km des centres-villes. Plus spécifiquement, le tronçon de la rue Jacques-Cartier considéré se trouve entre la rue Saint-Louis à l'est et le boulevard Gréber à l'ouest. La jonction avec celui-ci permet un accès au pont Lady-Aberdeen, situé au sud-ouest de cette intersection. Il longe l'embouchure de la rivière Gatineau et la rivière des Outaouais sur une longueur d'environ 3,2 km (figure 1).

Le réaménagement de la rue Jacques-Cartier s'inscrit, depuis un peu plus de vingt ans, dans un processus de planification élaboré en partenariat entre la Ville de Gatineau et la Commission de la capitale nationale (CCN) (PR3.2, p. 2). Celui-ci se trouve au Plan stratégique de mise en valeur du parc de la Baie de 2000, au Plan de la capitale du Canada de 1999 de la CCN ainsi qu'au Plan d'urbanisme de la Ville de Gatineau adopté en juin 2005 (PR3.1, p. 7).

Milieu d'insertion

La rue Jacques-Cartier s'insère entre des secteurs d'habitation au nord et au nord-est et d'importantes zones d'emplois au sud (centres-villes de Gatineau et d'Ottawa). Sa position géographique ainsi que la configuration de son tracé constituent un raccourci propice à la circulation de transit, qui, selon la Ville, compromet actuellement la sécurité des résidents et des visiteurs. Le secteur se compose principalement de zones résidentielles et commerciales dans la partie ouest et est occupé à plus de 70 % par le parc de La Baie. La partie est abrite un important milieu humide, un boisé et des herbiers aquatiques possédant, à certains endroits, une forte valeur écologique. Les principaux axes de l'activité commerciale locale sont le boulevard Gréber et la rue Saint-Louis. La rue Jacques-Cartier offre des panoramas sur les villes d'Ottawa et de Gatineau et un accès au parc de La Baie qui reçoit chaque année le Festival de montgolfières de Gatineau, un événement d'envergure (PR3.1, p. 16 à 19 ; PR3.2, p. 2 à 4).

En raison des interventions anthropiques passées et des pressions exercées par les activités nautiques, la berge de la rue Jacques-Cartier est abrupte, artificialisée et dégradée. La bande de terrain située entre la chaussée et la rivière dans la partie ouest du secteur, entre le boulevard Gréber et la rue du Prince-Albert, est détériorée

par la présence de places de stationnement non aménagées (PR3.1, p. 17; PR3.2, p.2-3).

Enfin, l'emprise actuelle de la rue Jacques-Cartier est étroite. Dans l'ensemble, les trottoirs de la rue sont détériorés et n'offrent pas un environnement convivial et sécuritaire aux piétons. En tant que composante de la Route verte à titre de « chaussée partagée », la rue ne possède pas de caractéristiques attrayantes pour les cyclistes. La largeur de la chaussée varie le long de la rue et le revêtement est dégradé par endroits. Par ailleurs, les réseaux de services aériens dénaturent la qualité du paysage aux abords de la rue. En raison de l'utilisation antérieure des terrains situés en arrière-lot comme dépotoir qui a reçu des déchets dangereux, le secteur se caractérise par la présence d'eau souterraine et de sol contaminés. Aucun autobus de la Société de transport de l'Outaouais (STO) ne circule sur la rue Jacques-Cartier (PR3.2, p. 2 ; PR3.1, p. 17, 19 et 124).

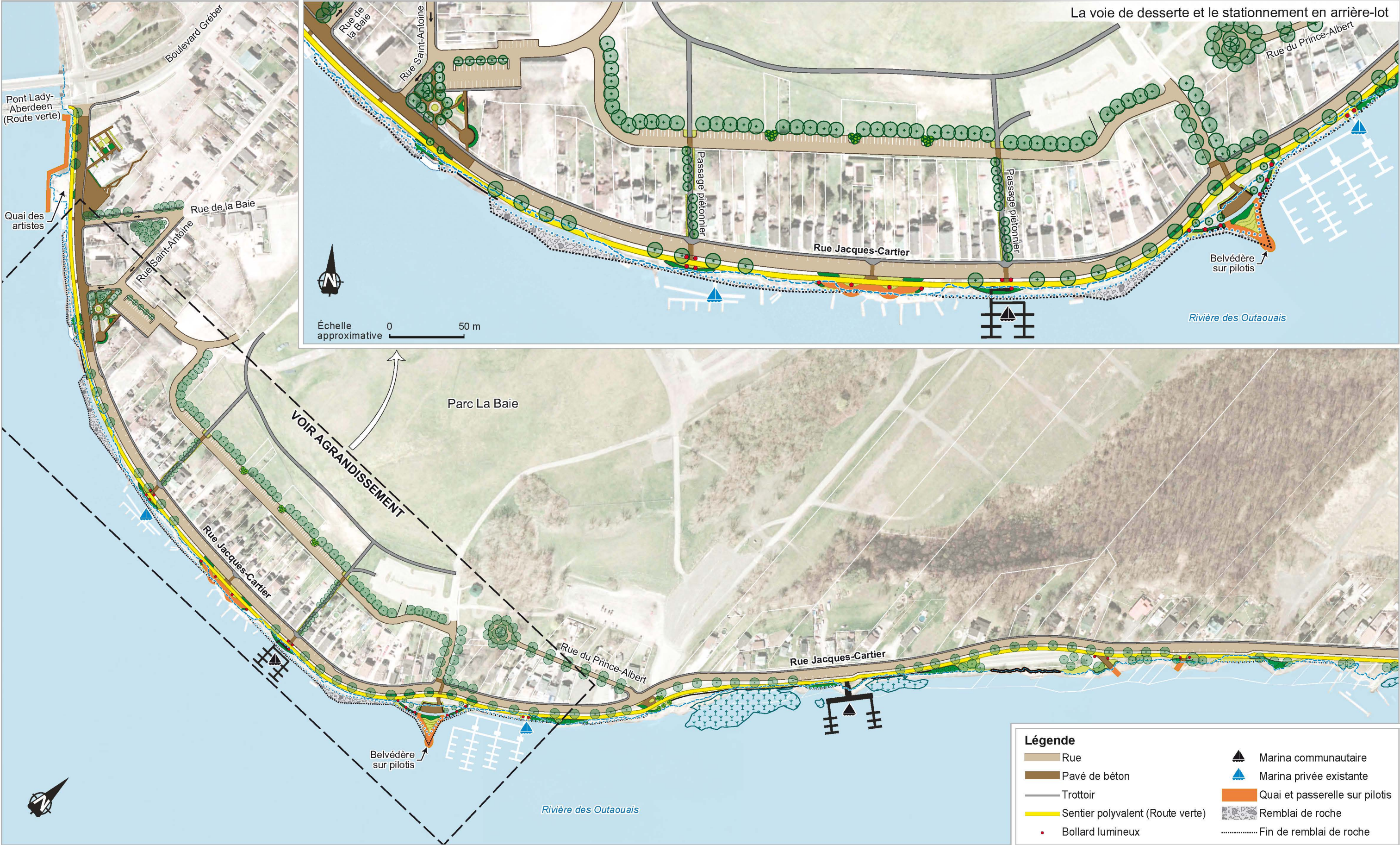
Objectifs du projet

Le réaménagement de la rue Jacques-Cartier vise à stabiliser et à naturaliser la berge dégradée par des décennies de remblayage, à optimiser la sécurité des piétons et des cyclistes, à modérer la circulation et à améliorer l'apparence générale de la rue tout en mettant en valeur le potentiel récréotouristique du secteur. Ce réaménagement prévoit, entre autres, restaurer les abords de la rue. De ce fait, la Ville de Gatineau définit trois principaux enjeux. Elle désire, en premier lieu, mettre en valeur le paysage culturel et patrimonial ainsi que les attraits récréotouristiques du secteur (perspectives visuelles, marinas, lieux de rencontre, restaurants, etc.). Elle veut également protéger la qualité du milieu de vie, favoriser le développement de l'habitation et l'utilisation récréative du milieu (aménagements piétonniers et cyclables, navigation de plaisance, observation panoramique, etc.) et aspire à conserver et à requalifier l'environnement (stabilisation et naturalisation des rives, protection des zones humides et des habitats fauniques, gestion des sols contaminés) (PR3.2, p. 8).

Intervention projetée

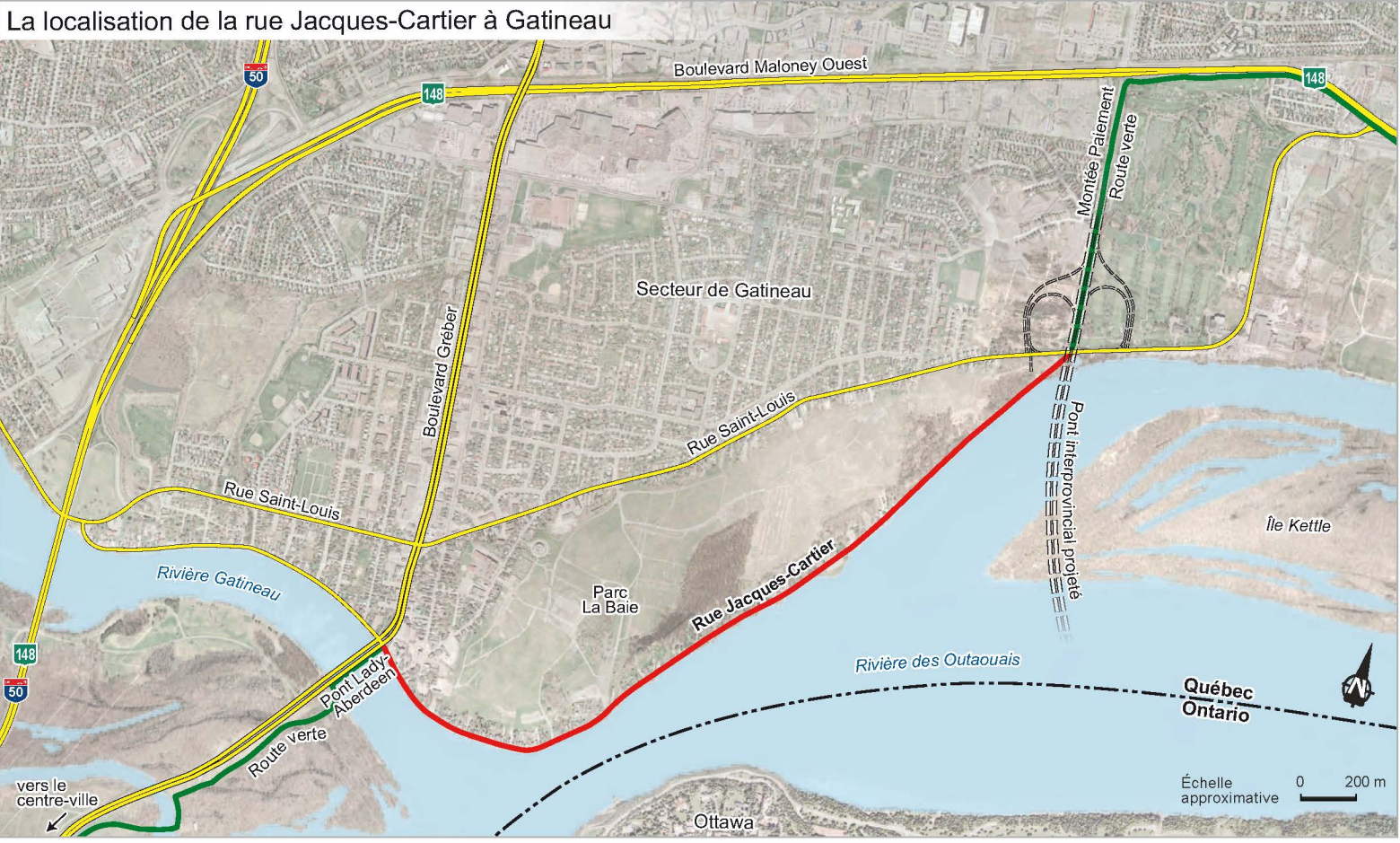
Parmi quatre options élaborées au cours des vingt dernières années, la Ville de Gatineau a choisi celle qui répond le mieux à ses objectifs d'aménagement du projet. L'option retenue consiste à réaménager la rue Jacques-Cartier dans son emprise actuelle, à l'exception de son raccordement à la rue Saint-Louis à l'est. Les interventions comportent la reconstruction complète d'une chaussée composée de

Figure 1 Le projet de réaménagement de la rue Jacques-Cartier à Gatineau



Sources : adaptée de PR3.1, annexe A, figure 10 ; PR3.3, annexe D, plans C-1 à C-9 ; information géographique fournie par la Ville de Gatineau, novembre 2012 ; carte régionale de la ville de Gatineau [en ligne (23 novembre 2012) : www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/organisation_municipale/cartothèque/Region_07.pdf] ; Route verte, carte régionale de l'Outaouais [en ligne (11 décembre 2012) : www.routeverte.com/routeverte_carte/index.php].

La localisation de la rue Jacques-Cartier à Gatineau



Légende (suite)

- | | |
|----------------------|---|
| Galets | Herbier aquatique |
| Arbre feuillu | Limite naturelle des hautes eaux (LNHE) existante |
| Arbre conifère | Limite naturelle des hautes eaux (LNHE) déplacée |
| Arbustes feuillus | Plan d'eau |
| Vivaces et graminées | |

deux voies contigües, une dans chaque direction, comprenant une bande de stationnement sur rue à certains endroits. Sa largeur serait de 7,5 m, passant à 10 m lorsque des bandes de stationnement sont prévues en bordure. La vitesse limite serait réduite de 50 km/h à 40 km/h dans la partie ouest (M. Alain Renaud, DT1, p. 30). Dans la portion est, elle se raccorderait à la rue Saint-Louis à environ 150 m à l'ouest de l'intersection actuelle. Le tronçon abandonné de la rue serait renaturalisé, sauf pour la portion conservée par le sentier polyvalent. La Ville prévoit des activités de déboisement et de défrichage dans la portion est du projet et la coupe d'arbres isolés dans les portions ouest et centrale de la zone d'étude (PR3.1, p. 136 et 150).

Afin de compenser la perte de stationnement sur le côté sud de la rue, la Ville prévoit aménager, dans la partie ouest, des places de stationnement en arrière-lot et une voie de desserte à double sens d'une largeur de 7 m pour y accéder. Cela viserait le réaménagement de l'entrée du parc de La Baie et comprendrait des travaux de réhabilitation de l'extrémité sud des rues de la Baie (150 m) et Saint-Antoine (130 m) ainsi que la réfection de la rue du Prince-Albert (130 m), situées dans la portion ouest du projet (PR3.1, p. 136).

Le projet comprendrait également la construction d'un trottoir de 1,5 à 1,75 m sur le côté nord et d'un sentier polyvalent¹ en site propre, avec une chaussée de 3 à 4 m de large sur le côté sud de la rue. La construction de celui-ci impliquerait des empiètements sur le littoral sur une superficie de 11 085 m². Cependant, les interventions consisteraient également à nettoyer, à stabiliser et à naturaliser l'ensemble de la berge. La stabilisation serait réalisée à l'aide d'un remblai avec un empièchement au-dessus sur la plus grande partie de la rue et par des murets à certains endroits afin de protéger les herbiers aquatiques d'intérêts écologiques situés près de la rive. Sur la berge, les petits quais et les installations connexes existants seraient remplacés par de nouveaux équipements regroupés en fonction du concept d'aménagement (PR3.2, p. 6 à 11 et 18).

Par ailleurs, le réaménagement de la rue Jacques-Cartier nécessiterait diverses interventions connexes telles que l'enfouissement des services publics sur toute la longueur de la rue (réseaux électrique, téléphonique et câblodistribution), l'installation d'un nouveau système d'éclairage sur rue, des feux de circulation ainsi que l'aménagement de marinas et d'une place publique (PR3.1, p. 18).

1. Dans le présent document, nous retenons l'appellation « sentier polyvalent » de l'organisme Vélo Québec désignant un aménagement cyclable en site propre dont la voie est partagée avec les piétons, les patineurs, les fauteuils roulants ou tout autre type d'utilisateurs.

Les aspects financiers

La firme Del Degan Massé a remis à la Ville de Gatineau, en avril 2007, une première estimation des coûts de réaménagement de la partie riveraine de la rue Jacques-Cartier. À cette époque, on estimait que ceux-ci atteindraient 32,1 M\$, incluant les débours nécessaires à l'acquisition des terrains, soit près de 1 M\$ (PR1, p. 1 et 8). Suivant l'entente qu'elle a conclue en 2005 avec la CCN, la Ville assumerait la moitié des coûts du projet. La CCN fournirait les 16 M\$ restants, sa contribution provenant de deux sources distinctes. La première part, d'une valeur de 6 M\$, est désignée par les vocables « contribution initiale » et consiste en huit terrains qu'elle cède à la Ville tandis qu'une somme de 10 M\$ constitue la deuxième part (PR5.1, annexe A). La Ville et la CCN enchâsseraient les termes finaux du financement dans un protocole qu'elles signeraient avant le début des travaux. Quel que soit le coût final du projet, l'entente prévoit que la portion de la CCN ne peut excéder 16,05 M\$ et que celle-ci devra approuver les plans et devis (PR3.1, p. 5 et 141).

À ce jour, la Ville a obtenu 2,2 M\$ de la vente de quatre des huit lots cédés par la CCN. Elle projette de lancer le processus d'appel de propositions public pour deux autres lots en 2014 et fera de même pour les deux derniers en 2015. Elle ne peut donc, pour l'instant, préciser combien lui rapportera leur vente. Elle a conservé deux lots pour l'aménagement d'une place publique (DQ1.1, p. 8 et 9). La Ville estime à 9 M\$ la valeur de tous les lots qui composent la contribution initiale de la CCN (M. Alain Renaud, DT2, p. 7).

Dans l'étude d'impact qu'elle a déposée en juillet 2010 et réalisée pour le compte de la Ville, la firme CIMA+ évalue toujours les coûts des travaux à 32,1 M\$ (PR3.1, p. 20). Ce montant exclut l'acquisition des terrains parce qu'au moment de la préparation de l'étude d'impact le consultant n'avait pas en main l'information précise et complète à ce sujet (DQ8.1). Au total, la Ville a acquis 80 lots ou parties de lot dont 54 se situent directement sur la rive de la rivière des Outaouais et est propriétaire de toutes les parcelles nécessaires à la réalisation du projet. Les anciens propriétaires de 25 d'entre elles contestent devant le Tribunal administratif du Québec l'évaluation de la Ville. Ceux-ci ayant déjà reçu une somme correspondant à 70 % de la valeur établie par des évaluateurs agréés, la Ville demeure propriétaire des lots, quelle que soit la décision du tribunal (M. Alain Renaud, DT2, p. 81 et 82). Si le gouvernement du Québec n'autorise pas le projet, l'acquisition de ces lots par la Ville perdrait alors sa pertinence.

Le tableau suivant présente une mise à jour des principaux postes budgétaires du projet. On y remarque qu'en plus des principaux travaux la Ville a précisé la dépense associée aux acquisitions et aux expropriations de terrains, soit 5 M\$. Elle prévoit un

montant de 2,2 M\$ à titre d'indexation des coûts et réserve également une somme de 2,9 M\$ pour les dépenses imprévues (contingences). Cette nouvelle évaluation de 35,2 M\$ excède de 3,2 M\$ les estimations précédentes (DQ1.1, p. 13).

Tableau 1 Ventilation du budget du projet

Réfection des rues	4,7 M\$
Aménagement paysager – Places publiques	0,6 M\$
Mise en valeur des berges	5,4 M\$
Autres travaux (incluant l'enfouissement des réseaux)	8,4 M\$
Contingences – Conception et construction (15 %)	2,9 M\$
Indexation coûts travaux – Report de 2 ans (± 10 %)	2,2 M\$
Honoraires professionnels (10 %)	1,9 M\$
Acquisitions – expropriations	5,0 M\$
Intégration art public	0,3 M\$
Études	0,6 M\$
Sous-total	32,0 M\$
Sous-total (avec taxes)	36,8 M\$
Total (moins TPS)	35,2 M\$
Montant autorisé	32,1 M\$
Écart supplémentaire à réduire (analyse de la valeur)	3,1 M\$

Source : DQ1.1, p. 13.

Pour éviter un dépassement, sans pour autant diminuer la portée du projet et ses avantages pour la population, la Ville entend se livrer à un exercice d'analyse de la valeur dans le cadre duquel elle :

[...] passe en revue l'ensemble des activités, l'ensemble des éléments qui sont projetés dans le cadre du projet. On y associe, par la suite, une valeur monétaire et on fait un exercice pour voir à combien se chiffre le projet. C'est sur une base d'ordre de grandeur seulement. Et par la suite, on identifie des pistes de solution, si jamais il y a dépassement de coût, pour venir dire quels sont les éléments sur lesquels il y aura un potentiel de soit optimiser le projet en changeant soit les types de matériaux ou les types de conduites, *et cetera*, pour toujours conserver la valeur finale – non monétaire, toujours – par rapport au budget à ce moment-là. (M. Alain Renaud, DT2, p. 78 et 79)

Chapitre 2 **Les enjeux soulevés par les participants**

Ce chapitre présente la synthèse des préoccupations et des opinions que les participants à l'audience publique ont portées à l'attention de la commission d'enquête et qui avaient principalement trait au sentier polyvalent, à l'accès aux rives et à la navigation de plaisance, à la circulation et au règlement de zonage. Ils ont aussi fait état de considérations liées aux stationnements, à la protection des milieux naturels, au désenclavement du parc de La Baie de même qu'aux différents aspects de la concertation.

La sécurité sur le sentier polyvalent

Le sentier polyvalent a obtenu de nombreux appuis des participants soit parce qu'il offrirait « de magnifiques points de vue sur les rivières des Outaouais et Gatineau » (Action vélo Outaouais, DM6, p. 2) ou parce qu'il permettrait « d'ajouter des environnements favorables aux saines habitudes de vie et d'améliorer la qualité de vie des citoyens » (Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de l'Outaouais en collaboration avec le Centre de santé et de services sociaux de Gatineau¹, DM8, p. 5). Cependant, le sentier et ses intersections avec les rues avoisinantes génèrent des inquiétudes relatives à son efficacité et à la sécurité des usagers.

La largeur du sentier

Des participants estiment que la largeur du sentier polyvalent est insuffisante. Conscient qu'une largeur optimale de 5,25 m est difficilement réalisable vu l'étroitesse de l'espace disponible, Action vélo Outaouais suggère de « revoir à la hausse la largeur prévue pour le sentier polyvalent et d'y inclure un marquage au sol afin d'accommoder plus adéquatement la diversité et le nombre d'usagers anticipés » (Action vélo Outaouais, DM6, p. 3). Un citoyen propose, quant à lui, une largeur optimale de 4 m (M. Gaetan Provencher, DM5, p. 3).

Selon différents intervenants, la largeur réduite du sentier ainsi que la grande variété d'utilisateurs (récréatifs, utilitaires et sportifs) pouvant y circuler simultanément pourraient générer des conflits d'usage et augmenter le niveau de risque d'accident.

1. La commission poursuivra avec la désignation « Santé publique ».

Action vélo Outaouais mentionne « qu'à peu près la seule activité qui va être possible, c'est d'aller marcher sur le sentier polyvalent » (DT4, p. 22). La Santé publique, de son côté, croit que :

[...] dans le cas d'une piste multifonctionnelle de 4 m, le dégagement adjacent au périmètre de la piste doit être de 0,5 m de chaque côté. Ceci permet d'accueillir de façon sécuritaire le déplacement actif estival (le vélo, la marche, la trottinette, etc.) et hivernal (la raquette et le ski de fond). Ce dégagement permettra également d'optimiser l'entretien des pistes sans les endommager.
(DM8, p. 5)

Étant donné que la Loi permet aux cyclistes d'emprunter une rue même s'il existe un aménagement cyclable en parallèle, un participant craint que ceux-ci s'exposent à des risques en circulant sur la rue Jacques-Cartier et qu'ils soient confrontés à « l'ouverture subite des portières d'autos et de circulation dense et rapide » (M. Gaetan Provencher, DM5, p. 3). Il préconise une collaboration avec les groupes d'intérêts, les cyclistes et différents partenaires (Société de transport de l'Outaouais, CCN, ministère des Transports, etc.) pour définir la fonctionnalité du sentier et effectuer un « comptage des différents types d'utilisateurs pour avoir le portrait » (*ibid.*, p. 5).

Des participants s'inquiètent d'une éventuelle augmentation de la circulation routière sur la rue Jacques-Cartier et du nombre d'embarcations motorisées naviguant sur les rivières Gatineau et des Outaouais. Cette hausse de la fréquentation pourrait conduire à une élévation du niveau sonore près des résidences. L'un d'eux indique que « les différents utilisateurs de la piste multi-usages n'entendront pas distinctement les véhicules en approche, en plus d'être distraits par le paysage » (*ibid.*, p. 8).

Finalement, selon Action vélo Outaouais, il serait nécessaire de :

[...] prévoir des installations qui comprendraient à la fois des espaces de stationnement vélo le long du sentier et près des commerces ainsi que des commodités novatrices comme des pompes à vélo publiques et panneaux affichant le réseau national des sentiers afin de mieux desservir les usagers.
(DM6, p. 4)

Le danger aux intersections

Différents intervenants ont exprimé des appréhensions quant à l'accroissement éventuel de la fréquence des accidents aux croisements de la rue Jacques-Cartier, tant pour l'intersection avec la rue Saint-Louis à l'est que pour celle avec le boulevard Gréber à l'ouest (M. Gaetan Provencher, DM5, p. 3 ; Action vélo Outaouais, DM6, p. 4 ; Santé publique, DM8, p. 1). Ainsi, selon Action vélo Outaouais :

L'intersection ouest (rue Jacques-Cartier, boul. Gréber et pont Lady-Aberdeen) est considérée comme une des plus ambiguës et difficiles à traverser dans la région (aucun marquage spécifique, aucune boucle de détection pouvant être activée par les cyclistes, signalisation déficiente, etc.) [...]. Par ailleurs, la traverse de la rue Saint-Louis à l'extrémité est de la rue Jacques-Cartier constitue un danger important pour les cyclistes étant donné la vitesse élevée de circulation des automobilistes (aucune traverse pour cyclistes identifiée, aucune mesure d'apaisement de la vitesse de circulation, absence d'arrêt sur la rue Saint-Louis). (DM6, p. 4)

Un participant suggère également de réviser le concept de traversée cycliste et piétonnière à ces deux intersections, et ce, « avec la collaboration des groupes d'intérêts et les cyclistes » (M. Gaetan Provencher, DM5, p. 3). Peu convaincu que l'étroitesse de la future rue Jacques-Cartier est une mesure d'atténuation suffisante pour réduire la vitesse et décourager son utilisation par la circulation de transit, il juge que « l'ajout d'obstacles additionnels sera requis, selon le programme annuel d'atténuation de vitesse de la Ville de Gatineau » (*ibid.*, p. 8).

La Santé publique relève, quant à elle, des risques de collision (traumatismes non intentionnels) engendrés par l'éventuelle augmentation de la fréquence des passages après l'aménagement du sentier polyvalent à ces deux intersections. En ce qui concerne le pont Lady-Aberdeen en direction du centre-ville, elle évoque des « risques au niveau des cyclistes qui se déplacent dans le sens inverse de la circulation » et, pour les usagers allant en direction du secteur de Gatineau, elle indique des « risques de collision accrus sur le sentier multifonctionnel bidirectionnel » (DM8, p. 2).

L'accès aux rives et la navigation de plaisance

L'Association des propriétaires de la rue Jacques-Cartier Est s'inquiète de l'augmentation possible du nombre de places dans les marinas pour les embarcations motorisées : « Certains propriétaires de halte nautique avaient l'intention d'agrandir leur halte de 50 à 100 places, et ont entamé les démarches pour ce faire » (DM2, p. 8). Selon l'association, cette augmentation aurait « un impact important sur le milieu hydrique, sur les riverains et sur les possibilités d'augmenter l'achalandage de non-motorisés » (*ibid.*).

Un participant (M. John Savage, DM7, p. 1) et l'association insistent sur l'importance d'aménager une descente pour les embarcations non motorisées près du 1225, rue Jacques-Cartier. Celle-ci permettrait de promouvoir des valeurs de bien-être et de santé par la pratique du sport sur l'eau :

The City of Ottawa side of the river has always had their boathouses and it is time that the City of Gatineau stop promoting boating on the river, when there are healthier uses of the river by non-motorized boaters to enjoy fitness, the environment, and a traditional sport for this area¹.

(M. John Savage, DM7, p. 5)

L'Association des propriétaires de la rue Jacques-Cartier Est souhaite une réduction de la vitesse des embarcations motorisées sur la rivière des Outaouais entre la rue Prince-Albert et la rue Saint-Louis parce que le milieu humide existant y est sensible et que les vagues auraient un impact direct sur les berges et sur les plaisanciers (DM2, p. 10). De plus, elle s'inquiète de voir les 95 places de stationnement prévues dans la voie de desserte devenir des « espaces privés, réservés aux usagers des marinas. Un achalandage accru aurait, par conséquent, un impact direct sur les résidants, leurs familles ainsi que sur les touristes et les visiteurs » (*ibid.*, p. 8).

Soucieuse de la sécurité et de la quiétude des citoyens désirant utiliser des embarcations non motorisées sur la rivière, elle propose une réduction du nombre d'embarcations motorisées : « Il existe de réels dangers pour ces derniers » (DM2, p. 9). Un participant explique que les embarcations motorisées « *bring more traffic to the area, people who create noise and leave litter, and disturb our peaceful existence²* » (M. John Savage, DM7, p. 4). D'autres estiment également que « la sécurité des plaisanciers sur les quais est primordiale. Les bateaux conduisant à haute vitesse provoquent des vagues qui mettent en danger les personnes circulant sur les quais » (MM. Stephan Demers et Michel Péris, DM3, p. 2).

L'Association des propriétaires de la rue Jacques-Cartier Est souhaite que les marinas communautaires incluses dans le projet soient accessibles à tous les propriétaires de la rue Jacques-Cartier. Selon elle, « les propriétaires riverains se font exproprier leur quai et leur terrain, mais les commerces ou entrepreneurs gardent leurs droits acquis pour les haltes nautiques » (DM2, p. 9). Finalement, afin d'éviter de construire deux autres descentes, elle suggère de modifier les permis des marinas situées aux 883, 1067 et 1239 Jacques-Cartier pour y ajouter 17 places et ainsi jumeler les haltes communautaires à celles-ci.

1. Il y a toujours eu, dans la partie riveraine de la ville d'Ottawa, des hangars à bateaux et la Ville de Gatineau devrait cesser la promotion de la navigation motorisée de plaisance sur la rivière alors que l'on peut y pratiquer des activités plus saines comme la navigation non motorisée qui permet la mise en forme, a peu d'impact sur l'environnement et est un sport traditionnel dans la région (traduction libre).

2. Causera une augmentation du trafic dans cette zone, des gens qui font du bruit, jettent des ordures et dérangent les gens qui y vivent paisiblement (traduction libre).

La circulation et la sécurité des piétons

L'Association des propriétaires de la rue Jacques-Cartier Est ainsi que des participants estiment que la rue Jacques-Cartier réaménagée deviendrait une rue collectrice reliée à la bretelle du pont interprovincial projetée dans l'axe de la montée Paiement (M^{me} Ginette Trépanier Mantha et M. André Mantha, DM1, p. 3). Conséquemment, elle croit que la circulation de transit « augmentera de façon significative et aura un effet négatif sur la qualité de vie permanente des résidents » (DM2, p. 4) ainsi que sur « l'expérience des visiteurs et citoyens de Gatineau » (*ibid.*, p. 3). Elle demande d'être informée des dates des comptages des véhicules et incite la Ville à prendre des mesures additionnelles si les résultats n'étaient pas satisfaisants. Plus encore, elle espère être consultée par la Ville afin d'améliorer la sécurité des piétons.

Certains participants craignent que la vitesse excessive des automobilistes ou le manque de respect des conducteurs envers les piétons persiste si on n'installe pas « un arrêt obligatoire avec signaux lumineux et un signe de traverse de piétons, en y rajoutant une amende substantielle » (MM. Stephan Demers et Michel Péris, DM3, p. 1). D'autres intervenants émettent un doute à l'égard des affirmations de la Ville selon lesquelles la « route sinueuse découragerait la circulation de transit » (M^{me} Ginette Trépanier Mantha et M. André Mantha, DM1, p. 3).

Finalement, des participants se sont exprimés au sujet de la possibilité d'intégrer le transport en commun au projet afin d'en réduire l'empreinte écologique (M. Gaetan Provencher, DM5, p. 10 ; Agence de bassin versant des 7, DM4, p. 4). Pour l'un d'entre eux, l'utilisation des autobus aux heures d'affluence « contribuerait à diminuer l'achalandage et les conséquences sur la qualité de vie des citoyens et de l'environnement » (M. Gaetan Provencher, DM5, p. 10).

La réglementation municipale

L'Agence de bassin versant des 7 souligne que les cinq MRC de l'Outaouais, comprenant la Ville de Gatineau, ont adopté une réglementation pour protéger la bande riveraine de 15 m, dont 5 m doivent être conservés à l'état naturel, et que beaucoup d'efforts ont été déployés pour améliorer les berges et la qualité de l'eau. L'agence considère toutefois incohérents les objectifs de la Ville, puisque celle-ci privilégie un scénario d'aménagement qui mise trop sur la circulation automobile et le développement urbain plutôt que sur la conservation et la restauration (DM4, p. 2 et 3).

Abondant dans le même sens, l'Association des propriétaires de la rue Jacques-Cartier Est reproche à la Ville de Gatineau la mise en application des nouveaux règlements de zonage et le renforcement du caractère commercial de certaines zones sans en informer pleinement les citoyens. Elle estime que le service d'urbanisme se soucie peu du bien-être des résidants quand il accorde les permis de bars et d'habitation :

Les règlements de zonage permettent actuellement des bars à l'autre extrémité de la rue, dans la zone H 06-147. [...] nous avons appris durant les audiences que plusieurs projets immobiliers à résidences multiples allant jusqu'à huit étages, ou même dix étages, ont été ou sont sur le point d'être approuvés.
(DM2, p. 6)

Elle s'inquiète aussi que la Ville opte pour le statu quo concernant la vocation du Quai des artistes. Considéré comme étant à caractère patrimonial par les résidants, celui-ci est présentement utilisé à des fins de festivité et gênerait leur quiétude et leur sécurité.

Le soir, deux bateaux sont utilisés principalement pour des fêtes diverses, graduations, etc. Les dernières descentes de bateau sont souvent composées de fêtards. Les bateaux sont bruyants la nuit et réveillent les résidants [...]. À leur descente, les convives débordent sur le quai, causant embouteillages et bruit, et souillant les lieux publics et privés. Trois ou quatre voitures de patrouille de policiers s'y trouvent souvent pour contrôler la foule.
(DM2, p. 7)

L'association souhaite également que le Quai des artistes soit préservé et mis à la disposition du public. De plus, la présence de celui-ci et de bars dans le secteur conduirait, selon elle, à un achalandage accru des piétons tard la nuit et contreviendrait à la sécurité et à la tranquillité des résidants : « [...] la Régie a accordé des permis de bar pour plus de 1 160 personnes. [...] À cet endroit, il n'y a pas ou peu de trottoirs, presque pas de stationnements » (*ibid.*, p. 6).

Elle craint que le changement de zonage avantage les promoteurs immobiliers au détriment du bien-être des résidants : « Augmenter de 300 % le nombre de logements sur la rue et conclure qu'il n'y aura pas d'impact sur la circulation, les réseaux d'égouts et d'aqueduc nous paraît à tout le moins questionnable » (*ibid.*, p. 7). Elle demande également que les services d'urbanisme améliorent le processus de consultation des citoyens riverains lors des modifications de zonage et prennent en considération leur bien-être avant d'appuyer des demandes de permis. Elle désire être informée des projets domiciliaires et commerciaux de la rue Jacques-Cartier.

Enfin, un participant appréhende les changements de zonage et l'arrivée des projets immobiliers pouvant dévaluer sa propriété :

The result is that property values are suppressed, so that developers can cheaply buy up properties on speculation, that they may one day construct large apartment buildings. This practice has also allowed the City of Gatineau to expropriate our waterfront lands as cheaply as possible, which it is currently doing¹.

(M. John Savage, DM7, p. 3)

La concertation

Bien que l'ensemble des participants ne remettent pas en question le projet, certains jugent que celui-ci a évolué à leur insu depuis 2006. L'un d'eux explique : « On a beaucoup, beaucoup, beaucoup de misère à savoir exactement ce qui se trame en dessous de tout ça, où le projet s'en va, les parties qui vont être faites, les parties qui ne seront pas faites » (M. Roger Lachapelle, DT4, p. 36).

D'autres ont exprimé un manque de confiance envers la Ville de Gatineau et la CCN. L'Association des propriétaires de la rue Jacques-Cartier Est l'expose ainsi : « Voilà déjà trois ans que nous rencontrons les représentants de la Ville afin d'obtenir des informations et faire valoir les requêtes des riverains. Nos requêtes sont toujours à l'étude, avons-nous appris lors des audiences » (M. Michel Papineau, DT4, p. 44).

Un participant dénonce l'absence d'information de la part de la Ville en ce qui concerne les expropriations et l'avancement du projet :

J'ai reçu un avis d'expropriation. Jamais personne ne m'a pas parlé de ça. Jamais je n'ai été approché. D'ailleurs, toute ma correspondance, moi, c'était pour une petite lisière pour faire une piste cyclable. Et j'avais deux accès pour entrer et sortir du projet, qui donnaient sur Jacques-Cartier. Ça a toujours été ça, jusqu'à tant que le bailli ou le huissier, excusez, arrive chez moi [...].

(M. Roger Lachapelle, DT4, p. 39)

L'Association des propriétaires de la rue Jacques-Cartier Est redoute de ne pas être consultée sur le déroulement des travaux. Une concertation permettrait, selon elle, de laisser le soin aux résidants « d'examiner en détail les plans et devis et faire des recommandations pertinentes avant la finalisation du projet » (DM2, p. 10). L'association ainsi qu'un participant s'inquiètent d'une forte pression aux titres de la spéculation immobilière, du développement, de la commercialisation et du récréotourisme (M. John Savage, DM7, p. 3). Dans le même sens, elle juge

1. Le résultat est que la valeur des propriétés diminue et que les promoteurs peuvent spéculer en les acquérant à bas prix pour éventuellement y construire de grands immeubles à logements. Cette pratique a aussi permis à la Ville de Gatineau d'exproprier nos terrains riverains au plus bas prix possible (traduction libre).

nécessaire la concertation des riverains lors de l'avancement des travaux afin que le « patrimoine social et bâti soit préservé » (DM2, p. 12).

Les stationnements et la voie de desserte

Certains intervenants craignent de devoir réaménager leurs cours arrière afin de pallier les risques d'inondation, d'aménager un stationnement ou pour se connecter à la voie de desserte en arrière-lot.

Pour que le promoteur relocalise les cases de stationnement perdues en façade à l'arrière des propriétés, les propriétaires devront refaire leur arrière-cour, certains devront abattre des arbres, démolir leur remise, alors que nos automobiles se retrouveront à une distance d'environ 120 pieds de nos résidences, en plus de déneiger l'avant de nos propriétés, nous allons devoir déneiger l'arrière-cour et aussi le déneigement de l'entrée charretière.

(M^{me} Ginette Trépanier Mantha et M. André Mantha, DM1, p. 2)

Ceux-ci s'inquiètent également de voir transformer leur environnement en « cours automobiles » pouvant générer plusieurs nuisances telles que « le bruit des portières de ces voitures, les phares qui éclaireront à l'intérieur des résidences à la tombée du jour, le va-et-vient des automobiles, la circulation de personnes derrière les propriétés » (M^{me} Ginette Trépanier Mantha et M. André Mantha, DM1, p. 2). Par ailleurs, selon l'Agence de bassin versant des 7, « en ajoutant des places de stationnement à l'arrière et à l'avant de la rangée de maisons on augmente les gaz à effet de serre et on nuit à la vie des citoyens en augmentant le bruit, la poussière, etc. » (DM4, p. 3).

Finalement, certains croient que les chevreuils cesseront de fréquenter le secteur à la suite de la construction de la voie de desserte et des cases de stationnement. Les animaux « traversent la rivière pour atteindre les terres humides en passant par le bosquet, afin de se rendre jusqu'aux arrière-lots et dans le parc de La Baie. Et à cet endroit où la ruelle doit passer » (M^{me} Ginette Trépanier Mantha et M. André Mantha, DM1, p. 2).

Les sols contaminés

Des participants appréhendent que le désenclavement du parc de La Baie ait comme conséquence de mettre ses utilisateurs « davantage en contact direct avec les contaminants cancérigènes et les eaux de surfaces contaminées » qui circulent sous

les propriétés et aboutissent dans la rivière des Outaouais (M^{me} Ginette Trépanier Mantha et M. André Mantha, DM1, p. 4).

L'Association des propriétaires de la rue Jacques-Cartier Est estime que « les sols contaminés provenant de sites d'enfouissement dans la partie ouest du parc de La Baie ont potentiellement des implications sur la santé publique » (DM2, p. 5). Elle met en corrélation leur présence avec l'affirmation provenant de l'étude d'impact selon laquelle « les résidants de la rue ont un risque de problèmes cardiovasculaires et de cancer des poumons plus élevé que la population de Gatineau » (*ibid.*, p. 5). Elle demande à la Ville d'aviser les autorités de la Santé publique afin d'examiner les résultats et de les informer de l'effet de ces contaminants sur la santé des résidants.

Les impacts économiques

Deux citoyens s'inquiètent du manque à gagner qu'occasionneraient les travaux pour les commerçants du secteur : « [...] un impact majeur sur la circulation en résultera. Ce qui veut dire pour ces commerces une perte de revenu importante sans compter les inconvénients, tels que le bruit et la poussière » (MM. Stephan Demers et Michel Pérés, DM3, p. 3). Ils suggèrent à la Ville de Gatineau de prévoir une route temporaire en arrière-lot ainsi qu'une signalisation appropriée pour que les commerces puissent continuer d'être en activité. À cet effet, ils croient que le stationnement situé à l'arrière du restaurant Le Sterling pourrait servir de voie de contournement.

Les milieux naturels

L'Agence de bassin versant des 7 se préoccupe de l'empiètement causé par le réaménagement de la rue Jacques-Cartier sur les milieux naturels et dans la rivière des Outaouais sur la majeure partie du tracé. Elle constate un manque de rigueur dans le projet au regard du développement durable défendu par la Ville : « Il serait à espérer que, malgré que la Loi permette des compensations, le milieu ne serait pas touché, mais plutôt amélioré tel que proposé à l'origine » (DM4, p. 5).

L'agence craint que le projet n'aille à l'encontre de ses objectifs reliés à l'attractivité touristique et au bien-être des riverains :

La renaturalisation de la berge prévue est excellente tout en aménageant des points visuels et en redonnant accès à la rivière. Cependant, le remblaiement de celle-ci pour accommoder une rue de transit va à l'encontre d'un projet récréotouristique, de la quiétude des riverains, de la sécurité des cyclistes et surtout de la protection et de la conservation de l'environnement.
(*Ibid.*, p. 5)

Des participants s'inquiètent des impacts générés sur le milieu humide par le réaménagement de la rue Jacques-Cartier à la jonction Saint-Louis (M^{me} Ginette Trépanier Mantha et M. André Mantha, DM1, p. 5). Selon l'Agence de bassin versant des 7, celui-ci comporte « des arbres matures et plusieurs espèces fauniques et floristiques sans compter le rôle des niveaux d'eau qu'il joue, de filtre des eaux de la rivière, d'habitat, etc. » (DM4, p. 4 et 5).

Chapitre 3 **Le milieu biophysique**

Le présent chapitre traite des enjeux du projet sur le milieu biophysique. L'analyse de la commission d'enquête s'appuie particulièrement sur les principes *protection de l'environnement*, *respect de la capacité de support des écosystèmes* et *préservation de la biodiversité*. Tel qu'il est spécifié dans la *Loi sur le développement durable*, le premier principe stipule que, pour parvenir à un développement durable, la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement. Le second indique que les activités humaines doivent être respectueuses de la capacité de support des écosystèmes et en assurer la pérennité. Enfin, le troisième précise que la diversité biologique rend des services inestimables et doit être conservée au bénéfice des générations actuelles et futures. Le maintien des espèces, des écosystèmes et des processus naturels qui entretiennent la vie est essentiel pour assurer la qualité de vie des citoyens.

Les principes *protection de l'environnement* et *respect de la capacité de support des écosystèmes* s'appliquent aux deux sections de ce chapitre, soit la rivière des Outaouais ainsi que les milieux humides et les boisés. Le principe *préservation de la biodiversité* concerne plus particulièrement la section sur les milieux humides et les boisés.

La rivière des Outaouais

Le réaménagement de la rue Jacques-Cartier, de même que l'aménagement du sentier polyvalent, provoquerait un empiètement de 11 085 m² sur la berge de la rivière des Outaouais sous la ligne naturelle des hautes eaux (crue de récurrence de deux ans correspondant à l'élévation 43,21 m) (PR3.1, p. 151 et 153 ; DA11).

D'un point de vue hydraulique, le remblaiement dans la rivière des Outaouais, là où la rivière est plus étroite (300 m de large vis-à-vis de la rue Prince-Albert), diminuerait la surface d'écoulement de 0,38 % pendant une crue de récurrence de deux ans. La Ville a fait le calcul à partir de la bathymétrie de la rivière et elle estime négligeable l'impact de cet empiètement sur l'écoulement (PR5.1, p. 14 à 16).

Par ailleurs, la berge située le long de la rue Jacques-Cartier est abrupte et artificialisée. Cette situation résulte de phases successives d'empiètement survenues au cours des décennies et découlant de l'aménagement de stationnements, de marinas et de la construction de la rue Jacques-Cartier. Le sol est généralement

silteux et présente divers matériaux de remblai, allant du gravier au bloc de béton. La profondeur près de la rive est généralement inférieure à 3 m (PR3.1, p. 17 et tableau 5.17, visite de terrain de la commission du 2 octobre 2012).

Malgré l'artificialisation de la berge dans la portion ouest du projet, une succession végétale arbustive et herbacée la colonise par endroits. Cette succession tend à être plus continue et arborescente vers l'est. En outre, dans cette portion, une végétation aquatique de type herbier avec quelques marais se maintient. Les espèces floristiques observées sont, par exemple, le nerprun bourdaine, une espèce arbustive envahissante, et des graminées telles que la carotte potagère, l'achillée millefeuille ou la vesce jargeau. Le bident discoïde, qui faisait partie de la liste des espèces susceptibles d'être désignées vulnérables et qui en a été retiré, a été répertorié sur la rive et pourrait être fragilisé par la réalisation du projet. En conséquence, la Ville n'entend pas prendre de mesure d'atténuation ou de compensation particulière si celle-ci était touchée par la réalisation du projet (PR3.1, p. 60 à 70).

La Ville évalue qu'une partie de la berge, principalement dans la portion est du projet, possède un fort intérêt écologique et faunique. Du point de vue floristique, cet intérêt est lié à la présence d'espèces végétales particulières, de marais ou de plans d'eau peu profonds. Du point de vue faunique, il est lié à la variété des espèces susceptibles de fréquenter un même milieu ou de s'y reproduire (PR3.1, p. 81 à 88 et figure 6). Les inventaires de la Ville ont notamment relevé la présence du rat musqué dans les herbiers, à une certaine distance de la berge. Le couvert végétal riverain est également susceptible de servir d'abri ou d'aire d'alimentation pour la faune aviaire et l'herpétofaune. Bien qu'aucune espèce à statut précaire n'ait été observée, celle-ci estime qu'une douzaine sont susceptibles de fréquenter la rive (PR3.1, p. 70 à 80 et annexe H). Selon elle, 54 espèces de poissons peuvent fréquenter ce secteur de la rivière des Outaouais à des fins de circulation et d'alimentation. Aucune frayère n'a été repérée lors des inventaires, mais les marais et les herbiers riverains pourraient être utilisés par quatorze espèces (DA11, p. 11 et 12 ; PR3.1, p. 78).

La Ville estime avoir réduit l'empiètement de moitié par divers efforts d'optimisation de son emprise et en prévoyant des murets dans les zones de marais et d'herbiers. Elle a présenté les mesures prises à Pêches et Océans Canada, comme le demande l'approche de gestion¹ préconisée par ce ministère, qui stipule d'éviter en premier lieu la perte d'habitat du poisson, sinon de la minimiser (DA11, p. 5). Pour la Ville, l'empiètement de 11 085 m² constitue une occasion de restaurer la berge artificialisée depuis des décennies. Elle propose de la stabiliser avec un adoucissement de la

1. PÊCHES ET OCÉANS CANADA. *Travaux près de l'eau, ce que vous devez faire*, [en ligne (27 novembre 2012) : www.dfo-mpo.gc.ca/habitat/habitat-fra.htm].

pente puis en y déposant un empierrement de calibre 100-200 mm à partir du niveau d'étiage de la rivière et allant légèrement au-dessus de la crue de récurrence de deux ans. Cet enrochement protégerait la rive de l'action des vagues et des courants tout en servant d'abri pour les alevins et les insectes. Elle procéderait également à la plantation d'herbacées, d'arbustes et de quelques arbres entre le niveau de la crue de récurrence de deux ans et le sentier polyvalent projeté. Aucune plantation de végétaux n'est toutefois prévue sous le niveau de la crue étant donné la présence de l'empierrement prévu (PR3.1, p. 161 à 166 ; PR5.2.1.1).

C'est l'aménagement du sentier polyvalent et non le réaménagement de la rue Jacques-Cartier comme tel qui constituerait la principale cause de l'empiètement. Par contre, quelques portions du projet font l'objet d'un remblayage, sans que cela ne soit relié au sentier, notamment à la hauteur du chaînage 10+800, vis-à-vis du belvédère projeté. À cet endroit, la Ville compte aménager une place publique qui s'avance dans la rivière, avec un « amphithéâtre » et un « jardin sculptural », entraînant ainsi un empiètement d'environ 1 270 m². Le belvédère projeté serait situé dans l'axe d'une voie qui mène au parc de La Baie (PR3.1, annexe J, plan C-3 ; DA11, tableau 1).

- ♦ *La commission d'enquête constate qu'un empiètement de quelque 11 000 m² dans la rivière des Outaouais serait essentiellement causé par l'aménagement du sentier polyvalent sur la berge et que l'aménagement d'une place publique en rive entraînerait à elle seule un empiètement de 1 270 m².*

L'empiètement dans la rivière des Outaouais a été examiné sous l'éclairage de la perte d'habitat du poisson pour laquelle la Ville propose une compensation. Celle-ci doit être acceptée par Pêches et Océans Canada et le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs et viser non seulement à compenser la perte d'habitat, mais aussi à occasionner un gain net en vertu de l'approche citée précédemment. Bien que ces deux ministères aient entamé l'étude de la proposition, ils ne l'examineraient de façon finale que si le projet était autorisé par le gouvernement du Québec étant donné que celui-ci peut faire l'objet de modifications d'ici là (MM. Claude M. Tremblay et Daniel Toussaint, DT2, p. 28 à 35 ; M. Jean Roberge, DT2, p. 27).

Pour compenser la perte d'habitat du poisson, la Ville est en processus d'acquisition d'une propriété marécageuse située en arrière-lot dans la portion est de la rue Jacques-Cartier. Elle propose également d'élargir un ponceau (chaînage 12+800) et d'en installer un nouveau (chaînage 12+930) vers un second marais, isolé du premier, pour faciliter la circulation du poisson. Ces deux aires de compensation sous le niveau de la crue de récurrence de deux ans couvriraient une superficie combinée de près de 50 000 m² (figure 2). Elles ne seraient toutefois accessibles au poisson à partir de la rivière des Outaouais que pendant la crue printanière, soit principalement

entre avril et juin. La Ville propose un suivi de la faune ichthyenne sur une période de trois ans avec trois campagnes d'inventaire par année (DA11, p. 12, 13, 23 à 25 et annexe B ; PR5.2.1, p. 13 ; M. Roger Lachapelle, DT2, p. 38).

Selon la Ville, il n'y a pas eu d'inventaire estival dans l'aire de compensation proposée, puisque le ponceau situé sous la rue Jacques-Cartier était obstrué jusqu'en 2010, empêchant ainsi le poisson d'accéder à ce milieu humide. Un inventaire printanier a toutefois été fait par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune en avril 2012 (PR5.1, p. 32 ; M. Daniel Toussaint, DT2, p. 31 et 32). Le secteur Faune du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs estime néanmoins que l'absence d'inventaire estival constitue une lacune importante (DQ4.1). Il revient à la Ville de démontrer aux ministères concernés la valeur faunique de la compensation proposée.

- ♦ *La commission d'enquête constate que le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs pourrait exiger de la Ville de Gatineau un inventaire estival complémentaire pour s'assurer que le milieu humide offert en compensation pour la perte d'habitat du poisson est bel et bien utilisé par celui-ci.*
- ♦ *Faute d'inventaire estival sur la fréquentation de ces milieux par le poisson, la commission d'enquête n'est pas en mesure d'évaluer la qualité des milieux humides proposés par la Ville de Gatineau comme compensation pour la perte d'habitat du poisson.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait démontrer au ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs et à Pêches et Océans Canada que sa proposition de compensation pour la perte d'habitat du poisson constitue un gain net d'habitat.*

Les milieux humides et les boisés

Les milieux humides

Le réaménagement de la rue Jacques-Cartier entraînerait un empiètement dans 2 942 m² de milieux humides dans la portion est du projet (figure 2) (DQ11.1). Un marécage arborescent est un milieu humide composé, entre autres, d'arbres et d'arbustes soumis à des inondations périodiques.

La Ville de Gatineau a relevé la présence d'érables argentés, de frênes de Pennsylvanie, de peupliers deltoïdes parmi lesquels on trouve des arbustes et des herbacées telles que la verge d'or ou l'onoclée sensible. Une espèce envahissante, le nerprun bourdaine, semble dominer la strate arbustive.

[illegible]

Dans les portions plus inondées, des marais à quenouilles et des prairies humides dominées par le phalaris roseau sont présents. Diverses espèces d'oiseaux, de mammifères et d'amphibiens de petite taille ainsi que le cerf de Virginie fréquenteraient ces milieux. Quelques espèces ichthyennes seraient présentes dans cette zone dans laquelle la Ville propose une aire de compensation de quelque 50 000 m² pour la perte d'habitat du poisson (PR3.1, p. 60 à 80).

La Ville croit au fort intérêt écologique des milieux humides présents dans le secteur du projet étant donné la succession végétale présente, leur degré de fréquentation par la faune et leur rareté relative sur le territoire de la Ville de Gatineau (PR3.1, p. 81 à 88 ; DQ1.1, p. 6).

Les fonctions des milieux humides

En vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) et de la *Loi concernant des mesures de compensation pour la réalisation de projets affectant un milieu humide ou hydrique* (2012, c. 14), le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs est chargé d'autoriser ou non les projets touchant les étangs, les marais, les marécages et les tourbières et de demander une compensation, le cas échéant (MDDEFP, 2012).

Le Ministère indique que les milieux humides sont parmi les écosystèmes les plus productifs de la terre en raison des interactions complexes qui se créent entre l'eau, les sols, les microorganismes, les plantes et les animaux qui les constituent et en raison de l'interdépendance qu'ils développent avec leur environnement. Grâce à leurs fonctions et aux ressources qu'ils abritent, ils fournissent des biens et services écologiques à la population, contribuent à la qualité de l'eau et de l'environnement en général. Les services qu'ils rendent sont, par exemple :

- La régulation des phénomènes naturels ;
- La filtration de l'eau ;
- La biodiversité ;
- La production de ressources naturelles et fauniques ;
- Les activités récréatives ;
- La qualité des paysages.

La situation des milieux humides dans la Ville de Gatineau

Canards Illimités Canada (2007) a dressé un état de la situation des milieux humides sur la rive nord de la rivière des Outaouais, compris dans une bande de 1 km vers l'intérieur des terres. L'organisme a relevé quelque 9 037 ha de terres humides, représentant 10,7 % de la superficie du territoire recensé. Il note que ces milieux sont fort importants, car ils contribuent à la biodiversité régionale et servent de halte migratoire pour la sauvagine et d'habitat de reproduction pour plusieurs espèces de poissons. Les milieux humides présents le long de la rivière seraient largement influencés par la présence du barrage de Carillon situé à une centaine de kilomètres en aval de la Ville de Gatineau. Ceux-ci sont constitués de milieux aquatiques peu profonds (4 160 ha), de marais (2 353 ha), de marécages (1 345 ha) et d'herbiers aquatiques (937 ha). Ils abritent une grande variété de sauvagines ainsi que plusieurs autres espèces d'oiseaux en migration au printemps et favorisent la présence d'aires de concentration d'oiseaux aquatiques (ACOA), couvrant actuellement plus de 12 000 ha.

Ces dernières années, des actions de conservation (protection/restauration) de milieux humides (Lafranchise, Thurso, aux Rubaniers, ruisseau Trépanier, île Kettle, etc.) ont été entreprises dans la région par Canards Illimités Canada et d'autres organismes, en partenariat avec les gouvernements du Québec et du Canada. Par contre, le développement urbain, notamment sur le territoire de la Ville de Gatineau, de loin l'agglomération la plus importante de l'Outaouais québécois, a entraîné une perte significative de milieux humides riverains. Canards Illimités Canada a néanmoins relevé que l'ensemble du territoire de la Ville accueillait environ 2 810 ha de milieux humides, représentant 7,4 % de sa superficie, et qu'ils étaient constitués principalement de marais (959 ha) et de marécages (833 ha). De son côté, un inventaire réalisé pour le compte de la Ville de Gatineau recense 587 milieux humides couvrant une superficie totale de 3 134 ha. De ce nombre, 395 (67 %) ont fait l'objet d'une visite de terrain (Ville de Gatineau, 2011).

Pour favoriser la conservation de milieux humides, la Ville a adopté en juin 2011 des mesures de contrôle intérimaire sur la gestion des milieux humides. Ce règlement prohibe une construction, un ouvrage ou des travaux dans un milieu humide sans une caractérisation préalable de la part d'un expert et d'une compensation en terrain (DB9, p. 3).

Ces mesures prévoient que :

- Un milieu humide de situation 1 doit être compensé par un milieu naturel d'intérêt et d'une superficie équivalente à la superficie perdue ;

- Un milieu humide de situation 2 doit être compensé par un milieu humide de situation 2 ou 3 et d'une superficie équivalente à deux fois la superficie perdue ;
- Un milieu humide de situation 3 doit être compensé par un milieu humide de situation 3 et d'une superficie équivalente à trois fois la superficie perdue.

Les trois situations des milieux humides pour la Ville de Gatineau sont décrites au tableau 2.

Tableau 2 La situation des milieux humides

Situation 1	Superficie du milieu humide inférieure à 0,5 ha, absence de liens hydrologiques avec un cours d'eau/lac et d'espèces menacées ou vulnérables désignées.
Situation 2	Superficie du milieu humide entre 0,5 et 5 ha, absence de liens hydrologiques avec un cours d'eau/lac et d'espèces menacées ou vulnérables désignées.
Situation 3	Superficie du milieu humide supérieure à 5 ha ou liens hydrologiques avec un cours d'eau/lac ou présence d'espèces menacées ou vulnérables désignées ou tourbière.
NOTE - Si le projet ne correspond pas aux critères de la situation 1 ou de la situation 2, il est régi par le processus de la situation 3. Tous les projets localisés dans des tourbières ombrotrophes ou minérotrophes sont analysés en vertu de la situation 3. Les liens hydrologiques considérés sont des liens de surface. Une espèce floristique ou faunique menacée ou vulnérable désignée doit être identifiée dans le <i>Règlement sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables et leurs habitats</i> [c. E-12.01, r. 3] ou dans le <i>Règlement sur les espèces fauniques menacées ou vulnérables et leurs habitats</i> [c. E-12.01, r. 2].	

De plus, la protection du milieu humide doit inclure une zone tampon d'une largeur minimale de 15 m à sa périphérie. Le terrain doit devenir propriété municipale ou être cédé à un organisme de protection et de conservation de milieux naturels reconnu. Les trois situations mentionnées dans le règlement municipal sont adaptées de la précédente approche du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs qui tenait compte de la valeur écologique des milieux humides, basée sur des critères de superficie, de la présence de liens hydrologiques avec un cours d'eau ou un lac et de la présence d'espèces fauniques ou floristiques menacées ou vulnérables.

En 2012, le Ministère a dû opter pour une approche plus générique qu'il a fixée dans la *Loi concernant des mesures de compensation pour la réalisation de projets affectant un milieu humide ou hydrique* (L.R.Q., c. M-11.4). Le premier alinéa de l'article 2 de cette loi stipule que :

Dans le cas d'une demande d'autorisation faite en vertu de l'un ou l'autre des articles 22 et 32 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (chapitre Q-2) pour un projet affectant un milieu humide ou hydrique, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs peut exiger du demandeur des mesures de compensation visant notamment la restauration, la création, la protection ou la valorisation écologique d'un milieu humide, hydrique ou terrestre ; dans ce dernier cas à proximité d'un milieu humide ou hydrique.

La proposition de la Ville de Gatineau

Dans le cadre du projet, la Ville s'engage à compenser, selon sa réglementation, la perte de milieu humide de 2 942 m², indépendamment de la compensation de 50 000 m² qu'elle propose pour la perte d'habitat du poisson (figure 2). Elle déterminerait la compensation exacte pour cette perte à l'étape des plans et devis et de la demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (MM. Dave Cassivi et Jean Roberge, DT2, p. 75 à 77).

L'aire de 50 000 m² pour compenser la perte d'habitat du poisson pourrait toutefois servir de base pour compenser la perte de milieu humide, faisant ainsi d'une pierre deux coups. Le représentant de Canards Illimités Canada a suggéré en audience publique de restaurer ces deux milieux en aménageant un lien hydraulique entre les deux en retirant du matériel de remblai entre eux afin d'y faciliter la circulation du poisson (figure 2). Cette connectivité pourrait en outre améliorer la valeur écologique des deux milieux (M. André Michaud, DT2, p. 17 et 18).

- ◆ *La commission d'enquête constate que la Ville de Gatineau s'engage à compenser la perte de milieu humide résultant du réaménagement de la rue Jacques-Cartier et qu'elle a adopté des mesures de contrôle intérimaire qui dictent les conditions de compensation pour la perte de milieu humide sur son territoire.*
- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que, parmi les mesures envisageables pour compenser la perte de 2 942 m² de milieu humide, la Ville de Gatineau devrait examiner la possibilité de restaurer la connectivité hydraulique entre les deux milieux humides qu'elle propose pour compenser la perte d'habitat du poisson.*

Par ailleurs, le représentant de Canards Illimités Canada a mentionné que la protection, à perpétuité, d'un terrain voué à la conservation nécessitait une volonté de le conserver et d'en maintenir la qualité. La cession de la propriété à un organisme de

conservation reconnu constitue une avenue possible. Les objets des statuts constitutifs d'un tel organisme doivent spécifier que la conservation et la protection du patrimoine naturel font partie de ses objectifs et qu'en cas de dissolution ses actifs seront distribués à un organisme de conservation semblable.

La Ville entend toutefois demeurer propriétaire des terrains acquis pour compenser la perte d'habitat du poisson et la perte de milieu humide. Dans un tel cas, Canards Illimités Canada a indiqué que la Ville peut s'imposer des limites sur ses droits de propriété en consentant à un organisme reconnu une servitude de conservation à perpétuité (M. Frédéric Tremblay, DT2, p. 22 ; M. André Michaud, DT2, p. 14, 20 et 21). La Ville peut également examiner la possibilité d'obtenir un statut de protection à perpétuité auprès du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs en vertu de la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel* (L.R.Q., c. C-61.01).

- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait, si elle choisissait d'en conserver la propriété, donner à un organisme de conservation légalement constitué une servitude de conservation à perpétuité sur les terrains visés par la compensation pour la perte d'habitat du poisson et de milieux humides. Elle pourrait également opter pour la cession des terrains à un tel organisme ou bien examiner la possibilité d'obtenir un statut de protection à perpétuité auprès du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs.*

Les milieux boisés

Le réaménagement de la rue Jacques-Cartier provoquerait le déboisement d'une surface de 2 431 m² dans la portion est du projet, correspondant à 30 % des milieux boisés répertoriés par la Ville de Gatineau dans la zone du projet. Le réaménagement de la rue à cette intersection permettrait toutefois de naturaliser le tronçon désaffecté sur une superficie d'environ 1 650 m², excluant celle requise pour la construction du sentier polyvalent. Il en résulterait donc une perte nette de boisé d'environ 781 m² (PR3.1, p. 151 ; DQ11.1).

Les principaux peuplements forestiers trouvés dans les environs de la rue Jacques-Cartier sont des peuplements feuillus dominés par des feuillus de milieu humide (figure 2). Le ministère des Ressources naturelles du Québec, quant à lui, ne fait mention d'aucun écosystème forestier exceptionnel (*ibid.*, p. 58 à 60).

Dans la portion est de la rue Jacques-Cartier, soit la portion la plus naturelle, une peupleraie inondable, accidentellement nommée peupleraie faux-tremble à érable argenté (PftEa), occupe une superficie de 810 m² en bordure et au nord de la rue. La Ville considère que celle-ci possède une valeur écologique de la composante

végétale moyenne. La strate arborescente y est haute et claire (40 à 60 %). Le frêne de Pennsylvanie et le tilleul d'Amérique s'y trouvent également (*ibid.*, p. 150 à 152). La carte des secteurs boisés annexée au règlement de zonage¹ de la Ville de Gatineau l'identifie comme un boisé de « protection et intégration ».

Les principales activités de défrichage pour la construction de l'intersection des rues Jacques-Cartier et Saint-Louis auraient lieu dans ces boisés, touchant ainsi la peupleraie inondable et une partie du boisé de « protection et d'intégration » (M. Alain Renaud, DT1, p. 76). Même si l'abattage d'arbres est permis pour tout projet ou toute construction autorisé en vertu des règlements municipaux, le *Règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale*² énumère toutefois des critères pour évaluer si le tracé des nouvelles rues permet d'atteindre l'objectif de préservation des milieux naturels d'intérêt. L'article 27 du règlement stipule que « le tracé des rues doit être conçu de façon à limiter son impact sur les groupements forestiers non perturbés » et aussi que :

[...] le tracé des rues doit être conçu de façon à maximiser la préservation des arbres faisant partie des espèces dites nobles, notamment les érables à sucre, les chênes blancs, les chênes rouges, les caryers cordiformes, les tilleuls d'Amérique, les frênes d'Amérique, les frênes de Pennsylvanie, les pins blancs et les micocouliers occidentaux.

Au moment de la réalisation de l'étude d'impact, le raccordement de la rue Jacques-Cartier à la rue Saint-Louis devait être aménagé dans l'axe de la future bretelle de l'échangeur montée Paiement/Saint-Louis du pont interprovincial projeté présentement étudié par la CCN (figure 1). Or, au regard des travées et des alignements proposés dernièrement par le ministère des Transports, la première sortie sur la rive québécoise serait plus au nord, à l'intersection de la rue Maloney et de la montée Paiement. Les rues Jacques-Cartier et Saint-Louis n'auraient ainsi plus de connexion directe avec ce pont, laissant à la Ville une marge de manœuvre pour localiser le raccordement entre les deux rues, tout en veillant à ce que l'intersection soit aménagée de façon sécuritaire et fonctionnelle (PR3.1, p. 150 ; M. Frédéric Tremblay, DT2, p. 40).

- ♦ **Avis** – La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait revoir le raccordement projeté de la rue Jacques-Cartier avec la rue Saint-Louis en favorisant un tracé qui limiterait les impacts sur les milieux naturels, boisés et humides, tout en demeurant sécuritaire.

1. *Règlement de zonage* numéro 502-2005, annexe G, Ville de Gatineau.

2. *Règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale* numéro 505-2005 de la Ville de Gatineau.

Chapitre 4 **Les enjeux sociaux**

Le présent chapitre traite des enjeux sociaux du projet. L'analyse de la commission d'enquête s'appuie ici sur les principes *santé et qualité de vie*, *équité et solidarité sociales*, *participation et engagement* et *accès au savoir*. Tel qu'il est spécifié dans la *Loi sur le développement durable*, le premier principe stipule que, les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Les personnes ont droit à une vie saine et productive, en harmonie avec la nature. Le second indique que les actions de développement doivent être entreprises dans un souci d'équité intra et intergénérationnelle ainsi que d'éthique et de solidarité sociales. Le troisième précise que la participation et l'engagement des citoyens et des groupes qui les représentent sont nécessaires pour définir une vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique. Le dernier principe, *accès au savoir*, énonce que les mesures favorisant l'éducation, l'accès à l'information et la recherche doivent être encouragées de manière à stimuler l'innovation ainsi qu'à améliorer la sensibilisation et la participation effective du public à la mise en œuvre du développement durable.

Les principes *santé et qualité de vie* ainsi que *équité et solidarité sociales* s'appliquent à l'ensemble des sections de ce chapitre, à savoir les terrains contaminés, la circulation, les stationnements, les quais et les marinas, l'aménagement du projet et le développement et l'attractivité du secteur. Pour leur part, les principes *participation et engagement* et *accès au savoir* s'adressent plus spécifiquement à l'implication des citoyens quant aux aménagements prévus ainsi qu'à la communication de l'information relative au projet par la Ville.

Les terrains contaminés

Deux zones de terrains contaminés sont présentes dans l'aire de réalisation du projet. La première est située à l'arrière des propriétés privées riveraines, dans le parc La Baie, et l'autre, sur la rue Jacques-Cartier elle-même. Entre 1960 et 1988, environ 88 ha de terrains marécageux situés entre les rues Jacques-Cartier et Saint-Louis ont servi de dépotoirs et ont principalement été remblayés avec divers matériaux secs, puis, dans une proportion moindre, avec des déchets solides de type domestique. L'*Inventaire des lieux d'élimination de déchets dangereux au Québec* (1991) indique, pour le lieu 07-08 dénommé ancien dépotoir La Baie à Gatineau, des analyses d'échantillons caractérisés par une forte présence de fer, de phénols, d'huile, de

graisse, de coliformes et une demande chimique (DCO) et biologique (DBO) en oxygène supérieure aux normes du *Règlement sur les déchets solides* de l'époque. Ce lieu a été classé catégorie II par le ministère de l'Environnement de l'époque, c'est-à-dire qu'il présentait un « moyen potentiel de risque pour l'environnement » et un « faible potentiel de risque pour la santé ». Pour le lieu 07-09, dénommé dépotoir Florian Thibault à Gatineau, les résultats d'analyse d'échantillons de sol ont montré une contamination aux phénols, aux sulfures et aux coliformes de même qu'une forte demande biochimique et biologique en oxygène. Celui-ci a également été classé catégorie II. D'autres études de caractérisation menées sur ces terrains dans les années quatre-vingt-dix ont montré la présence de divers contaminants (hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), métaux, huiles et graisses) dans le sol ou l'eau souterraine ainsi que la production de biogaz, principalement là où des déchets solides avaient été enfouis (PR3.1, p. 29 et annexe D ; DQ3.1.1).

L'aménagement de la voie de desserte et le stationnement projeté en arrière-lot se feraient à la limite du parc de La Baie. La Ville de Gatineau a fait réaliser une caractérisation des sols et de l'eau souterraine dans cette zone du projet. L'assise de la rue Jacques-Cartier a également fait l'objet d'une caractérisation étant donné sa proximité avec le parc et sa situation en aval de la zone contaminée (PR3.1, annexe D ; PR5.1, annexe C).

Les résultats de la caractérisation du sol à l'endroit prévu pour la voie de desserte indiquent la présence de HAP, de soufre, d'hydrocarbures pétroliers et de métaux (baryum, cobalt, chrome, cuivre, nickel, zinc) au-delà du niveau A¹. La concentration varie selon le point d'échantillonnage et dépasse, dans certaines zones, le critère B pour les HAP, le soufre et les hydrocarbures pétroliers ainsi que le critère C pour les HAP. En ce qui concerne l'eau souterraine, des BPC et des anions sulfurés ont été détectés, par endroits, en concentration supérieure aux critères de résurgence dans les eaux de surface et les égouts² (PR3.1, annexe D, p. 27 à 30).

1. En vertu de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés, le niveau A correspond à la limite de quantification définie comme étant la concentration minimale qui peut être quantifiée à l'aide d'une méthode d'analyse avec une fiabilité définie. Le niveau B correspond à la limite maximale acceptable pour des terrains à vocation résidentielle, récréative et institutionnelle. Sont également inclus les terrains à vocation commerciale situés dans un secteur résidentiel. Le niveau C correspond à la limite maximale acceptable pour des terrains à vocation commerciale non situés dans un secteur résidentiel et pour des terrains à usage industriel. Le critère d'usage applicable au projet est le niveau B, puisque des terrains à vocation résidentielle et récréative sont présents dans la zone des travaux prévus au projet. La politique peut être consultée à l'adresse Web suivante : MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA FAUNE ET DES PARCS. *Protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés – Politique ministérielle* [en ligne (17 octobre 2012) : www.mddep.gouv.qc.ca/sol/terrains/politique/resume.htm].
2. En vertu de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés, des critères sont établis pour l'eau de consommation de même que pour les situations où les eaux souterraines contaminées font résurgence dans les eaux de surface ou s'infiltrent dans les réseaux d'égout. Puisque l'étude d'impact du promoteur n'a relevé aucun puits d'alimentation en eau potable dans la zone d'étude, les critères pour l'eau de consommation n'ont pas été retenus (PR3.1, p. 95).

Quant à la caractérisation de l'assise de la rue Jacques-Cartier, des HAP, des métaux et des hydrocarbures pétroliers ont été détectés à certains endroits dans la plage B-C et à d'autres endroits dans la plage A-B. L'eau souterraine contient des concentrations de métaux supérieures aux critères de résurgence dans les eaux surface et les égouts (PR5.1, annexe C, p. 16 à 26).

Si le projet va de l'avant, la Ville s'est engagée auprès du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs à gérer les déblais en conformité avec la grille de gestion des sols excavés de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés et à faire un suivi de la qualité des eaux souterraines. Selon la grille, les sols contaminés dans la plage A-B pourraient être réutilisés sur place ou sur le terrain du parc La Baie comme matériel de remblai pour les infrastructures comme la rue ou les stationnements, à la condition que leur utilisation n'augmente pas la contamination du terrain récepteur et qu'ils ne contiennent pas de débris, qu'ils soient propres. Les sols trop contaminés seraient éliminés dans un lieu autorisé pour les recevoir. L'eau souterraine qui ferait résurgence dans les excavations serait échantillonnée avant d'être acheminée au réseau d'égout pluvial. Une eau contaminée au-delà du critère de rejet serait alors pompée et éliminée dans un endroit autorisé (PR5.1, p. 6 à 8 ; M. Jean Roberge, DT1, p. 39 et 40).

Par ailleurs, les sols excavés, que ce soit à l'endroit de la voie de desserte ou de la rue Jacques-Cartier, nécessiteraient une mise en pile temporaire afin de vérifier la présence de contaminants. Ces déblais seraient alors gérés selon les résultats d'analyse. Questionnée à ce sujet en audience publique, la Ville s'est engagée à gérer l'entreposage temporaire de façon à ne pas nuire à la santé publique. Ainsi, elle recouvrerait chaque pile d'une membrane étanche pour éviter la mise en suspension de poussières et la percolation de l'eau de pluie. Cette mise en pile se ferait loin des résidences ou sur des terrains de propriété municipale situés à l'extérieur du secteur des travaux (M. Jean Roberge, DT1, p. 40 et 41).

Après le réaménagement de la rue Jacques-Cartier, la Ville s'est engagée auprès du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs à faire le suivi de la qualité de l'eau souterraine deux fois par an, sur cinq ans, puis aux deux ans, pour une autre période de cinq ans. Elle est disposée à prolonger le suivi, selon les résultats d'analyse (PR5.2.1, p. 5).

La concentration varie selon le point d'échantillonnage et dépasse, dans certaines zones, le critère B pour les HAP, le soufre et les hydrocarbures pétroliers ainsi que le critère C pour les HAP dans une autre zone. En ce qui concerne l'eau souterraine, des BPC et des anions sulfurés ont été détectés, par endroits, en concentration

supérieure aux critères de résurgence dans les eaux de surface et les égouts¹. Les niveaux d'eau des puits d'observation montrent qu'à la hauteur de la voie de desserte projetée l'eau souterraine s'écoule vers le nord-est en s'éloignant des résidences de la rue Jacques-Cartier. Toutefois, une carte à plus grande échelle, datant de 1988, indique que l'eau souterraine s'écoule ensuite vers la rivière des Outaouais, notamment par un point à proximité de résidences (PR3.1, annexe D, p. 22 et 27 à 30). À ce sujet, l'Association des propriétaires de la rue Jacques-Cartier Est a fourni, dans son mémoire, des photographies montrant qu'à cet endroit une conduite d'égout pluvial déverse des résidus oxydés rougeâtres dans la rivière des Outaouais (DM2.3).

- ◆ *La commission d'enquête constate que la Ville de Gatineau s'est engagée à éliminer l'eau et les déblais contaminés selon les exigences du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs et à prendre les mesures pour éviter que l'excavation et l'entreposage temporaire des sols contaminés ne nuisent à la santé publique.*
- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs et la Ville de Gatineau devraient examiner les façons de limiter la migration d'eau souterraine contaminée vers la rivière des Outaouais en provenance du secteur de la voie de desserte projetée.*

La circulation

La circulation et la sécurité constituent des enjeux de premier plan dans le projet de réaménagement de la rue Jacques-Cartier. Plusieurs participants à l'audience publique ont d'ailleurs fait part de leurs préoccupations relatives à la circulation de transit et à la sécurité sur le sentier polyvalent ainsi que sur la rue Jacques-Cartier et ses intersections avec le boulevard Gréber et la rue Saint-Louis. La présente section analyse chacun de ces éléments.

Les conditions de circulation

La rue Jacques-Cartier relie le boulevard Gréber à l'ouest et la rue Saint-Louis à l'est. Le boulevard Gréber mène, via le pont Lady-Aberdeen, au centre-ville de Gatineau situé à 3 km en direction sud. Ce pont constitue une composante majeure du réseau routier régional et 28 500 véhicules l'empruntent quotidiennement. La rue Saint-Louis

1. En vertu de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés, des critères sont établis pour l'eau de consommation, de même que dans les situations où les eaux souterraines contaminées font résurgence dans les eaux de surface ou s'infiltrent dans les réseaux d'égout. Puisque l'étude d'impact du promoteur n'a relevé aucun puits d'alimentation en eau potable dans la zone d'étude, les critères pour l'eau de consommation n'ont pas été retenus (PR3.1, p. 95).

offre un accès direct à l'autoroute 50 vers l'ouest et au boulevard Maloney Ouest vers l'est (PR3.1, p. 102 et 124) (figure 1).

Située entre des secteurs résidentiels au nord et au nord-est et des zones d'emploi au sud, la rue Jacques-Cartier est empruntée par une forte proportion de véhicules en transit en direction du boulevard Gréber en période de pointe du matin et de la rue Saint-Louis en fin de journée. La rue n'a pas le statut de « route à camion » et est considérée comme étant une « collectrice en milieu urbain » dont la capacité est limitée par celle de son intersection avec le boulevard Gréber en pointe matinale (PR3.1, p. 16, 17, 98, 139, 140 et 226). La Ville de Gatineau se dit prête à changer sa désignation de « collectrice » pour celle de rue « locale »¹ (M. Alain Renaud, DT1, p. 28 et 29).

Une étude de trafic réalisée par la Ville sur une durée de 24 heures, entre le 18 et le 19 octobre 2012, établit un débit journalier moyen annuel (DJMA) de 5 926 et 5 635 véhicules pour les parties ouest et est de la rue, dont moins de 2 % de véhicules lourds (DA23, p. 3, 8, 14 et 19). Un relevé publié en 2000² ainsi qu'un autre effectué en 2002 faisaient état d'un DJMA de 5 600 véhicules (PR3.1, p. 139). Lors de la conception du projet, en 2008, la Ville a considéré, comme hypothèses de base, un DJMA de 6 500 véhicules/jour, un pourcentage de camions de 1 % et une augmentation annuelle de trafic nulle (*ibid.*, p. 142).

Dans le cadre du projet, la Ville se fixe comme objectifs de rendre la rue Jacques-Cartier moins attrayante pour la circulation de transit et d'améliorer la sécurité des usagers en mettant en place des mesures d'atténuation de la vitesse. Pour cela elle prévoit :

- Uniformiser et réduire la largeur de la chaussée à 7,5 m (M. Alain Renaud, DT1, p. 28, 29, 45, 64 et 107) ;
- Modifier le tracé en corrigeant les courbes de faible rayon en accord avec les normes de conception du ministère des Transports et en intégrant de nouvelles courbes à la section rectiligne du tracé (M. Jean Roberge, DT1, p. 20) ;
- Adopter un règlement pour réduire la vitesse de 50 à 40 km/h dans la partie urbanisée de la rue (ouest) (M. Alain Renaud, DT1, p. 30, 31 et 45) ;

1. En raison du débit supérieur à 1 000 véhicules/jour, la rue Jacques-Cartier est considérée, selon la classification fonctionnelle du réseau routier du ministère des Transports, comme étant une « collectrice en milieu urbain ». En réalité, la rue possède un caractère hybride : « locale » dans la partie ouest (écoulement de la circulation interrompu et vitesse de 30 à 50 km/h et présence de nombreux accès résidentiels) et « régionale en milieu urbain » à l'est (écoulement ininterrompu de la circulation, 2 000 à 10 000 véhicules/jour et vitesse de 50 à 80 km/h) (PR3.1, p. 139). En mettant en œuvre des mesures d'atténuation de la vitesse et de la circulation de transit, la Ville s'attend à ce que la rue Jacques-Cartier réaménagée s'apparente davantage à une rue locale.

2. Plan directeur de La Baie (2000).

- Aménager des espaces de stationnement en bordure de rue afin de générer un sentiment d'inconfort pour les conducteurs lié à la possibilité de l'ouverture aléatoire d'une portière de véhicule à l'arrêt, ce qui aurait pour effet de réduire leur vitesse (*ibid.*, p. 108).

L'Association des propriétaires de la rue Jacques-Cartier Est souhaite toutefois que la Ville l'informe des dates et des résultats de comptages routiers qu'elle prévoit effectuer à la suite des travaux de réaménagement. Elle demande que des mesures additionnelles d'atténuation de la circulation de transit soient prises, le cas échéant, en fonction des résultats obtenus.

En fonction du comportement des usagers qui sera évalué par des comptages et des relevés de vitesse, deux, trois et cinq ans après les travaux (M. Alain Renaud, DT2, p. 54), la Ville s'engage à :

- Assurer une présence policière si les usagers ne respectent pas les limites de vitesse (M. Alain Renaud, DT1, p. 48) ;
- Interdire le virage à gauche vers la rue Jacques-Cartier en provenance de Saint-Louis en période de pointe du matin et le virage à droite sur le pont Lady-Aberdeen en pointe du soir, après avoir évalué l'impact de cette mesure sur le réseau de circulation local du secteur (*ibid.*).
- ♦ *La commission d'enquête constate que le débit de circulation routière a peu augmenté sur la rue Jacques-Cartier durant la dernière décennie.*
- ♦ *La commission d'enquête reconnaît les efforts de la Ville de Gatineau pour tenter d'apaiser la circulation de transit sur la rue Jacques-Cartier.*
- ♦ **Avis** – *Au regard des principes accès au savoir et participation et engagement, la commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait rendre publics les résultats des comptages routiers et les relevés de vitesse qu'elle s'est engagée à effectuer après le réaménagement de la rue Jacques-Cartier. Advenant une augmentation de la circulation de transit, elle devrait consulter les résidents de la rue Jacques-Cartier et des secteurs avoisinants afin que des mesures d'atténuation appropriées soient mises en place.*

Le développement résidentiel

Le règlement de zonage en vigueur dans la Ville de Gatineau permet la construction d'immeubles d'habitation pouvant compter 8 à 9 étages¹ en bordure de la rue Jacques-Cartier et dans la zone d'étude restreinte (DB11 ; DB12, p. 1, 20 et 24).

1. La Ville aurait même accordé des dérogations pour des bâtiments d'habitations de 10 étages (DT2, p. 3 et 4).

Selon des participants, la Ville aurait rencontré les initiateurs de deux projets de condominiums comptant respectivement 200 et 400 unités dont les plans auraient déjà été déposés et la construction, planifiée (M. Roger Lachapelle, DT2, p. 37 ; M. Charles Masse, DT3, p. 23 et 24). S'ils se concrétisaient, ces projets augmenteraient sensiblement la circulation locale sur la rue Jacques-Cartier. À ce sujet, le service d'urbanisme de la Ville mentionne que :

[...] tout projet de développement comportant des interventions assujetties doit faire l'objet d'un processus d'évaluation. [...] La largeur d'une voie d'accès publique à un projet de développement résidentiel n'est qu'un des nombreux éléments inclus au processus d'analyse. [...] De manière plus spécifique, l'accès à une voie publique et l'apport véhiculaire supplémentaire envisagé pour un projet de développement résidentiel (tel qu'autorisé par le zonage actuel) nécessiteraient le dépôt d'une étude de circulation dans laquelle l'ensemble des considérants cités plus haut seraient évalués. Des mesures particulières pourraient naturellement y être proposées (localisation et limitation du nombre d'accès, ajout de voies d'accès sur la rue Saint-Louis, limitation du nombre de places de stationnement, géométrie d'accès et de sortie contrôlée, feux de circulation, manœuvres interdites, etc.) afin d'assurer sécurité et fluidité de circulation pour tous les types de modes de déplacement. (DQ2.1, p. 1)

- ♦ *La commission d'enquête constate que le potentiel de développement d'habitations à haute densité existant est susceptible d'accroître la circulation locale sur la rue Jacques-Cartier.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait définir les conditions ou les mesures particulières susceptibles d'atténuer ou d'annuler une augmentation de la circulation locale sur la rue Jacques-Cartier résultant de projets résidentiels à haute densité.*

Le sentier polyvalent

La Ville de Gatineau prévoit aménager un sentier polyvalent d'une largeur uniforme de 3,5 m. Lorsque l'espace disponible le permet, celui-ci serait élargi à 4 m, en évitant toutefois de trop nombreuses variations de largeur, préjudiciables à la sécurité des usagers (DQ6.1, p. 3). La Ville y autoriserait le cyclisme, la course à pied, la marche, le patin à roues alignées, la planche à roulettes, le Segway et d'autres usages récréatifs similaires de même que la circulation des personnes à mobilité réduite en fauteuil roulant ou triporteur (DQ1.1, p. 4). Pour prévenir toute collision avec les portières des véhicules stationnés, une bande de 1 m de large longerait les stationnements prévus en bordure de rue (PR3.1, p. 159 et 160). Le sentier polyvalent compléterait le tronçon manquant de la Route verte dans ce secteur de Gatineau en raccordant les tronçons existants du pont Lady-Aberdeen et de la piste cyclable de la montée Paiement (figure 1) (PR3.1, p. 147).

Un relevé de 2002 portant sur l'achalandage cycliste entre 6 h et 18 h sur le pont Lady-Aberdeen¹ a dénombré 230 vélos, dont la moitié était concentrée aux heures de pointe (PR3.1, p. 139). En septembre 2010, 500 cyclistes ont été recensés quotidiennement les jours de semaine (DQ1.1, p. 5).

Le Guide technique de Vélo Québec (2009) mentionne, aux pages 2 et 3, que pour des trajets inférieurs à 5 km le vélo constitue une option plus avantageuse que l'automobile et que pour des trajets de moins de vingt minutes en milieu urbain le transport actif (marche, patins, vélo, etc.) est plus efficace que le transport motorisé. Il précise qu'une étude menée dans la région métropolitaine de Montréal² a révélé que plus de la moitié des trajets de moins de 1,6 km sont effectués avec des véhicules motorisés. Le document conclut :

Ces trajets de courte distance représentent donc un énorme potentiel pour la pratique du transport actif – non seulement parce qu'ils peuvent être réalisés aisément à pied et à vélo, mais aussi parce que le transport actif permet de les effectuer plus rapidement.

(Guide technique, p. 3)

- ♦ *La commission d'enquête constate que, malgré les conditions peu attrayantes pour la pratique du vélo dans le secteur, le nombre de cyclistes sur le pont Lady-Aberdeen est en augmentation.*
- ♦ **Avis** – *En vertu du principe santé et qualité de vie, la commission d'enquête note que l'aménagement d'un sentier polyvalent sur la rue Jacques-Cartier et la complétion de ce tronçon de la Route verte favoriseraient la pratique de la marche et du vélo dans le secteur de Gatineau, contribuant ainsi au développement du transport actif.*

En ce qui concerne l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle ou d'un sentier polyvalent en site propre, le ministère des Transports (2008) recommande :

-
1. Selon Vélo Québec, le pont Lady-Aberdeen qui enjambe la rivière Gatineau est le principal lien cyclable entre les secteurs de Gatineau et de Hull. *L'état du vélo au Québec en 2010 – Zoom sur Gatineau* [en ligne (9 novembre 2012) : www.velo.qc.ca/files/file/edvaq2010/VQ_EV2010_zoom_Gatineau.pdf].
 2. Catherine Morency, Marie Demers et Lucie Lapierre. *Les « PAS EN RÉSERVE » : une mesure originale du potentiel d'activité physique de la mobilité quotidienne*, 75^e congrès de l'Association francophone pour le savoir (ACFAS), 2007.

[...] une largeur de piste cyclable bidirectionnelle minimale de 2,75 m pour un DJME¹ inférieur à 1 500 cyclistes par jour et de 3 m pour un débit égal ou supérieur. De plus, un espace de dégagement ou un accotement de chaque côté d'une largeur de 1 m est recommandé. [...] Il faut prévoir une surlargeur de 1 m pour la piste destinée à un usage multiple^{2,3}.

L'Institut national de santé publique du Québec⁴ rappelle que, sur un sentier polyvalent, il n'existe aucune solution parfaite pour une cohabitation harmonieuse d'usages spécifiques (vitesse, largeur requise, etc.). Dans le cas présent, l'étroitesse de l'espace disponible entre la rivière et la rue, en partie empiétée sur la rivière des Outaouais, permet un nombre restreint d'aménagements connexes aux abords. Cette situation concentrerait les usagers sur le sentier, augmentant ainsi le risque de conflits (Action vélo Outaouais, DM6, p. 2 et 3). Un sentier plus large l'atténuerait mais occasionnerait un empiètement supplémentaire dans la rivière des Outaouais.

Par ailleurs, un sentier étroit et achalandé pourrait inciter certains cyclistes à emprunter la chaussée de la rue Jacques-Cartier, ce que le Code de la sécurité routière⁵ permet (*ibid.*, p. 3). Néanmoins, la diminution de la largeur de la chaussée à 7,5 m pour réduire la vitesse des véhicules et la possibilité d'ouverture imprévue d'une portière de véhicule en stationnement pourraient constituer un risque pour eux (M. Alain Renaud, DT1, p. 108).

- ♦ *La commission d'enquête constate que la largeur du sentier polyvalent projeté est inférieure au minimum requis par les normes en vigueur, particulièrement au regard du nombre et de la diversité des usages qu'il est susceptible d'accueillir.*

1. Le débit journalier moyen estival (DJME) est représentatif du flot moyen de véhicules à moteur sur une route en période estivale. À la différence du débit journalier moyen annuel (DJMA), il correspond davantage à la période d'utilisation du vélo. Les routes à débit peu élevé sont privilégiées au regard de la sécurité des cyclistes. INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC. *Les aménagements cyclables : un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité*, avril 2009, p. 39, [en ligne (10 novembre 2012) : www.inspq.qc.ca/pdf/publications/925_AmePisteCyclablecorr.pdf].
2. *Ibid.*, p. 32 et 33.
3. Puisque l'usage des patins à roues alignées est prévu, le tableau 4.6 : *Critères de conception du sentier polyvalent selon l'usage*, p. 39, du Guide technique de Vélo Québec recommande une largeur minimale de 4 m du sentier polyvalent bidirectionnel. Donc, même si le débit cycliste est inférieur à 1500 cyclistes/jour, la largeur minimale recommandée du sentier polyvalent serait de 4 m.
4. INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC. *Les aménagements cyclables : un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité*, avril 2009, p. 32 et 33, [en ligne (10 novembre 2012) : www.inspq.qc.ca/pdf/publications/925_AmePisteCyclablecorr.pdf].
5. Le Code de la sécurité routière du Québec (2007) autorise la pratique du vélo sur l'ensemble du réseau routier, à l'exception des « chemins à accès limité » comme les autoroutes et leurs voies d'entrée et de sortie. *Ibid.*, p. 39.

- ♦ **Avis** – *Afin de minimiser les conflits d'usage que générerait l'étroitesse du sentier polyvalent et d'y assurer la sécurité des usagers, la commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait maximiser sa largeur sans empiètement supplémentaire dans la rivière des Outaouais. Cela pourrait se concrétiser en réduisant l'empiètement des aménagements connexes. Si cela s'avérait impossible, la Ville de Gatineau devrait installer un affichage de sécurité aux points d'accès et sur le sentier polyvalent afin de sensibiliser les différents utilisateurs à un partage civique de cet équipement.*

Par ailleurs, des participants à l'audience publique ont demandé que la Ville aménage un accès public pour les embarcations non motorisées (kayaks, canots, etc.). Néanmoins, la présence d'un grand nombre d'accès à des marinas et aux places publiques prévues serait susceptible d'engendrer des conflits entre les usagers du sentier polyvalent et les personnes qui le traverseraient pour mettre leurs embarcations à l'eau (M. Francis Fullwood, DT2, p. 73 et 74). Le porte-parole de la Ville reconnaît un potentiel de conflit qu'il juge cependant faible (M. Alain Renaud, DT2, p. 74).

Sur ce point, l'Institut national de santé publique du Québec rappelle que, si elles sont inévitables, les traversées doivent être limitées au minimum, car elles sont à l'origine de collisions¹.

- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête note que la présence d'un grand nombre d'accès privés et publics aux marinas serait susceptible de créer des conflits d'usage et d'augmenter le risque de collision entre les usagers du sentier polyvalent et les utilisateurs d'embarcations qui traverseraient le sentier. La Ville de Gatineau devrait regrouper les accès aux marinas et devrait s'assurer qu'une signalisation et un marquage adéquats soient mis en place à proximité.*

Les traverses piétonnes

Selon des participants à l'audience publique, une portion significative des automobilistes qui circulent sur la rue Jacques-Cartier excéderait la vitesse autorisée et ne respecterait pas les traverses piétonnes existantes (MM. Stephan Demers et Michel Péris, DM3, p. 1). La dernière étude de trafic réalisée en octobre 2012 montre en effet que, dans la partie est de la rue, qui est rectiligne et moins urbanisée, les trois quarts des conducteurs dépassent la limite de vitesse permise. La Ville a observé une vitesse moyenne de 66 km/h et que près de 2 % des véhicules roulent à plus de 90 km/h en direction de la partie habitée, soit d'est en ouest (DA23, p. 3 et 8).

1. INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC. *Les aménagements cyclables : un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité*, avril 2009, p. 32, [en ligne (10 novembre 2012) : www.inspq.qc.ca/pdf/publications/925_AmePisteCyclablecorr.pdf].

Dans le contexte du projet, la Ville prévoit aménager quatre traverses piétonnes dans la partie ouest de la rue Jacques-Cartier afin de permettre aux piétons de se rendre au sentier polyvalent et aux aménagements connexes en rive (figure 1). Deux d'entre elles seraient aménagées dans le prolongement des sentiers piétonniers qui reliraient la rue à la voie de desserte et au stationnement prévu en arrière-lot. Une troisième serait située entre les deux premières, alors que la dernière serait réalisée à l'intersection de la rue et de l'amorce de la voie de desserte qui mène en arrière-lot. La Ville prévoit installer des bollards pour marquer et éclairer les passages piétonniers (PR3.1, p. 146 et annexe J).

L'aménagement de stationnements en arrière-lot et du côté nord de la rue ainsi que du sentier polyvalent et les installations connexes du côté sud augmenteraient les interactions entre les véhicules motorisés, les piétons et les cyclistes et, par conséquent, les risques afférents. Le porte-parole de la Ville a mentionné que la sécurité aux traverses serait examinée à l'étape des plans et devis détaillés qui prévoiraient des mesures de sécurisation de celles-ci (marquage au sol, feux lumineux clignotants, arrêt ou traverse surélevée) (M. Alain Renaud, DT2, p. 53).

La traverse piétonne prévue dans le prolongement de la voie de desserte serait située dans une courbe face au belvédère sur pilotis, à la jonction des tronçons est et ouest de la rue Jacques-Cartier. À cette intersection, la Ville prévoit planter des arbres, ce qui serait susceptible de réduire la visibilité pour les conducteurs et les usagers qui empruntent la traverse piétonne (figure 1). Cette réduction de la visibilité, jumelée à la vitesse élevée de certains conducteurs roulant en direction ouest, mettrait à risque la sécurité des piétons. Une distance de visibilité d'arrêt¹ adéquate serait alors nécessaire afin de permettre aux automobilistes et aux utilisateurs de la traverse de se voir et d'agir de manière sécuritaire.

- ♦ *La commission d'enquête constate que la vitesse moyenne observée actuellement sur la rue Jacques-Cartier est plus élevée que la limite autorisée, particulièrement dans la partie est moins urbanisée. Nonobstant la mise en œuvre de mesures d'atténuation de la vitesse, l'amélioration de la qualité de la chaussée et le comportement de certains conducteurs pourraient constituer un risque pour les piétons et les cyclistes qui traverseraient la rue Jacques-Cartier.*

1. La distance de visibilité d'arrêt (DVA) est la distance nécessaire au conducteur d'un véhicule roulant à une vitesse donnée pour arrêter son véhicule après avoir aperçu un objet sur la chaussée. La distance minimale de visibilité d'arrêt est normalement suffisante pour permettre à un conducteur d'arrêter précipitamment dans des circonstances normales. INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC. *Les aménagements cyclables : un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité*, avril 2009, p. 42, [en ligne (10 novembre 2012) : www.inspq.qc.ca/pdf/publications/925_AmePisteCyclablecorr.pdf].

- ♦ *La commission d'enquête constate que la Ville de Gatineau prévoit mettre en place des mesures afin d'assurer la sécurité des piétons et des cyclistes qui traverseraient la rue Jacques-Cartier pour se rendre sur la piste multifonctionnelle et les aménagements connexes prévus.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait prêter particulièrement attention à l'aménagement et aux distances de visibilité aux traverses piétonnes prévues, particulièrement à celle du prolongement de la voie de desserte, située dans une courbe.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait effectuer un suivi de la sécurité aux traverses piétonnes après la réalisation des travaux et communiquer les résultats aux citoyens qui en feront la demande. Celle-ci devrait apporter les correctifs nécessaires si des problématiques étaient décelées.*

Les intersections

Des participants soucieux de la sécurité des cyclistes empruntant la rue Jacques-Cartier ont prêté attention aux intersections situées aux deux extrémités. La Ville envisage de modifier l'intersection avec la rue Saint-Louis mais n'apporterait aucun changement à celle avec le boulevard Gréber.

Les données de l'étude d'impact sur les accidents révèlent qu'ils sont plus fréquents à ces carrefours, mais que peu d'entre eux impliquent des piétons ou des cyclistes. Malgré les panoramas qu'elle offre, la rue est peu attrayante tant pour les piétons que pour les cyclistes. Les premiers doivent emprunter des trottoirs trop étroits et en mauvais état. Les seconds doivent circuler sur certains tronçons inhospitaliers caractérisés par une chaussée dégradée, étroite et sans accotement (PR3.1, p. 17, 139 et 140). Cependant, le réaménagement de la rue Jacques-Cartier, avec le sentier polyvalent et les places publiques prévues sur la rive, est susceptible d'augmenter l'achalandage à ces deux intersections ainsi que le risque d'accident pour les cyclistes et les piétons.

L'intersection Jacques-Cartier et Gréber

Selon un participant à l'audience publique, le Comité de travail sur la sécurité des sentiers récréatifs de la Ville de Gatineau¹ considérerait l'intersection avec le boulevard Gréber et sa connexion avec le pont Lady-Aberdeen (figure 3) comme étant « à haut risque d'accident ». En outre, celle-ci constituerait l'une des plus ambiguës et difficiles à traverser dans la région et le danger y serait particulièrement

1. À la suite de la noyade d'un jeune usager du sentier récréatif du ruisseau de La Brasserie, le rapport du Coroner recommandait au conseil municipal la mise en place d'un comité de travail sur la sécurité des sentiers récréatifs. Ainsi, la Ville de Gatineau a mis sur pied un groupe de travail dont la mission est de relever les endroits dangereux (DA19, p. 2).

élevé pour les cyclistes. Même si la Ville a procédé à des améliorations (feux de circulation dans toutes les directions, feux pour piétons et marquage au sol) des problématiques persisteraient. La signalisation y demeurerait déficiente et le marquage spécifique y serait inexistant (Action vélo Outaouais, DM6, p. 4 ; M. Gaetan Provencher, DT2, p. 12).

À l'été 2012, afin de régler une problématique reliée au virage à gauche de Gréber vers Jacques-Cartier, la Ville a aménagé une voie de virage avec protection par feu de circulation (DQ1.1, p. 4). Néanmoins, son porte-parole a mentionné que « les travaux de rénovation de cette intersection ne font pas partie du projet mais que, nonobstant ceci, la Ville viendra, dans le cadre d'autres projets, améliorer ce croisement » (M. Alain Renaud, DT2, p. 12). Celui-ci faisait allusion au projet de réaménagement du boulevard Gréber. Les travaux, pour lesquels elle n'a établi aucun échéancier, prendraient en charge tous les aspects liés à la circulation des automobiles, des cyclistes, des piétons et du transport en commun (DQ1.1, p. 3).

Lors de récents travaux de réhabilitation de la structure d'acier de la voie en direction nord du pont Lady-Aberdeen, le ministère des Transports a amélioré l'espace dédié aux piétons et aux cyclistes (PR3.1, p. 102). Malgré cela, le sentier polyvalent bidirectionnel demeure étroit, à tel point que le service de police invite les cyclistes à descendre de leur vélo (DA19, p. 4). De l'autre côté du pont, en direction du secteur de Hull, les cyclistes circulent sur un sentier polyvalent bidirectionnel séparé de la chaussée par un marquage au sol¹.

Les statistiques de 1997 à 2011 enregistrées à cette intersection recensent 307 accidents ayant occasionné 9 blessés graves et 92 blessés légers (DQ6.1, p. 8 et 9). Bien que relativement nombreux, ceux-ci impliquent principalement des véhicules motorisés. Lors des trois dernières années (2009 à 2011), un seul accident sur 39 a occasionné des blessures légères à un cycliste (DA13 ; DA15). Néanmoins, l'aménagement du sentier polyvalent sur la rue Jacques-Cartier pourrait engendrer une augmentation de la fréquentation de ce carrefour par les piétons et les cyclistes et, par conséquent, du nombre d'accidents les impliquant.

À cette intersection, la Santé publique détermine des risques de (DM8, p. 2 et 3) :

- Collisions accrues à l'entrée du sentier polyvalent bidirectionnel sur le côté sud du pont Lady-Aberdeen, auquel se connecterait celui prévu au projet. Le risque augmenterait en raison de la réduction de la largeur du sentier polyvalent à

1. Cet aménagement à l'intersection du pont Lady-Aberdeen et de la rue Jacques-Cartier à Gatineau peut être vu sur Street View de Google Maps. [En ligne (11 novembre 2012) : maps.google.ca].

l'entrée du pont, des vitesses pratiquées par certains cyclistes et du non-respect de la signalisation routière par d'autres ;

- Mise en péril de la sécurité des cyclistes qui circulent à contresens du trafic sur le sentier polyvalent situé sur le côté nord du pont, en direction du secteur Gatineau. En plus de contrevenir au Code de la sécurité routière, cette situation augmente considérablement le risque de collision avec les véhicules¹ ;
- Accidents élevés sur le sentier polyvalent bidirectionnel sur le côté sud du pont Lady-Aberdeen en raison de son étroitesse. À ce sujet, Vélo Québec précise que, lorsque des contraintes d'espace ne peuvent être résolues qu'à des coûts prohibitifs, la largeur minimale d'une piste cyclable bidirectionnelle de 2,5 m peut être réduite à 2 m sur une distance n'excédant pas 50 m².

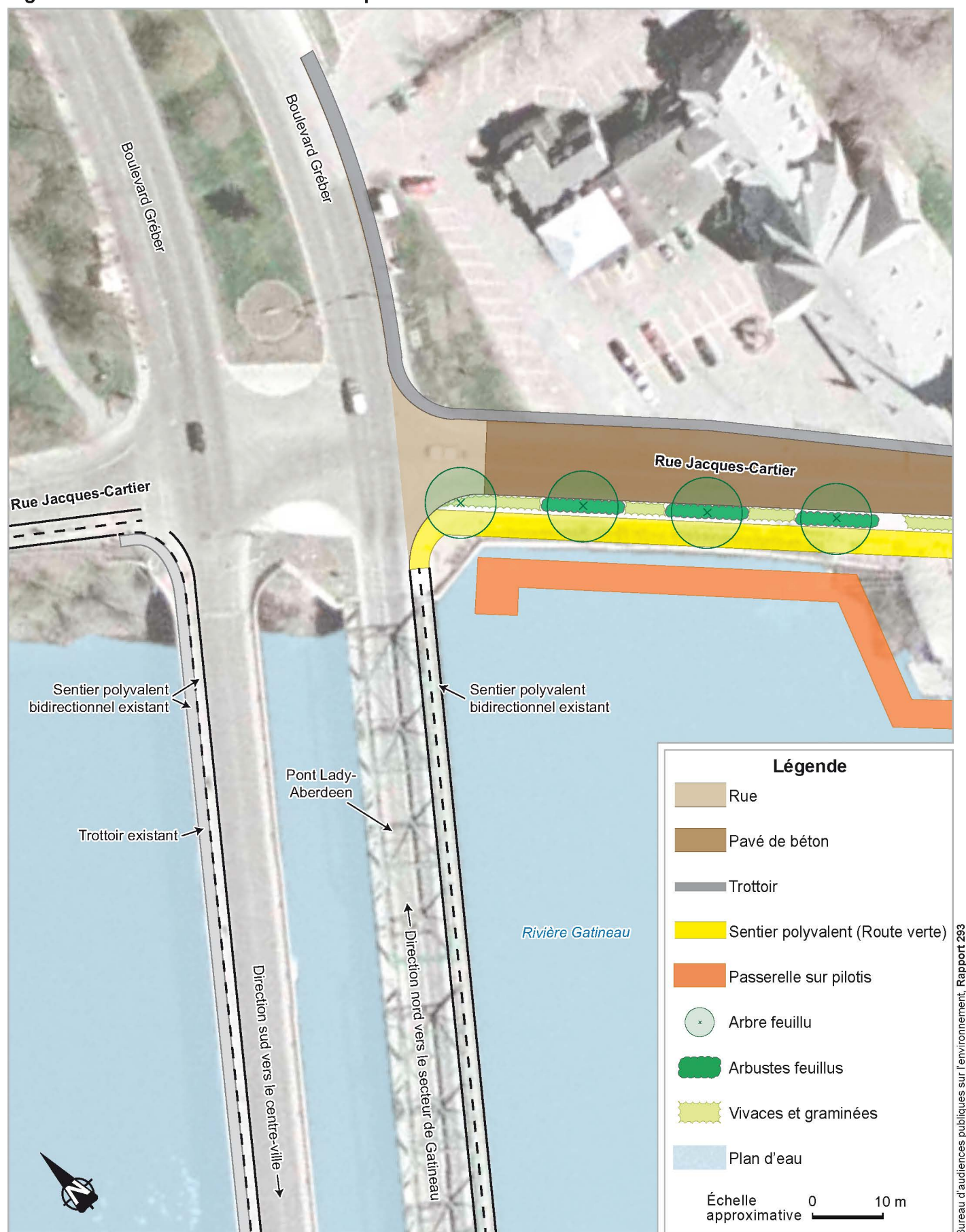
Dans le but de réduire le danger, elle recommande de transformer les sentiers polyvalents bidirectionnels des deux côtés du pont (figure 3) en sentiers unidirectionnels qui suivraient le sens du trafic, évitant aux cyclistes de rouler à contresens de la circulation et leur fournissant un espace confortable et sécuritaire (*ibid.*, p. 3). Afin que les cyclistes qui emprunteraient le sentier polyvalent de la rue Jacques-Cartier puissent se rendre sur le sentier polyvalent unidirectionnel en direction du secteur de Hull, la Santé publique recommande deux options. La première consisterait à prolonger la passerelle piétonne sur pilotis prévue près du Quai des artistes jusqu'à l'autre côté du pont Lady-Aberdeen et de la rendre accessible aux cyclistes et aux piétons. Cela leur permettrait de rejoindre le sentier polyvalent sans avoir à traverser et à perturber la circulation au carrefour. La seconde comprendrait l'adaptation de la traverse piétonne existante par un marquage sur la chaussée et des panneaux signalétiques permettant également la traversée des cyclistes (*ibid.*).

- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait examiner la façon de relier de manière sécuritaire le sentier polyvalent prévu sur la rue Jacques-Cartier à ceux existants sur le pont Lady-Aberdeen afin d'assurer la sécurité des usagers à l'intersection de la rue Jacques-Cartier et du boulevard Gréber.*

1. La bande cyclable bidirectionnelle sur chaussée a été retirée de la nomenclature du ministère des Transports, même si elle est encore présente sur le terrain. La circulation des cyclistes en sens inverse de la circulation automobile entraîne des conflits entre usagers et des problèmes de visibilité. INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC. *Les aménagements cyclables : un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité*, p. 29, [en ligne (12 novembre 2012) : www.inspq.qc.ca/pdf/publications/925_AmePisteCyclablecorr.pdf].

2. À cette largeur, il faut ajouter 1 m dans le cas d'un sentier multifonctionnel bidirectionnel, ce qui porterait la largeur minimale, dans ce cas, à 3 m sur une distance maximale de 50 m. Guide technique, Vélo Québec, 2009, p. 34 et 39.

Figure 3 L'intersection de la rue Jacques-Cartier et du boulevard Gréber



Sources : adaptée de PR3.3, annexe D, plan C-1 ; information géographique fournie par la Ville de Gatineau, novembre 2012.

- ♦ **Avis** – *En vertu des principes accès au savoir et participation et engagement, la Ville de Gatineau devrait effectuer le suivi des accidents, faire des comptages cyclistes à l'intersection de la rue Jacques-Cartier et du boulevard Gréber et rendre publics les résultats. Celle-ci devrait mettre en œuvre, si nécessaire, des mesures correctives à cette intersection en concertation avec les usagers et les groupes cyclistes régionaux.*

L'intersection Jacques-Cartier et Saint-Louis

La Ville de Gatineau prévoit relocaliser cette intersection, qu'elle juge non conforme, à 150 m à l'ouest de sa position actuelle (figure 4). Cela implique une reconfiguration en la dotant d'éléments de tracé et de panneaux d'arrêt ou de feux de circulation. L'objectif consiste à sécuriser les manœuvres de virage dans les approches et au carrefour tout en réduisant l'attrait de la rue Jacques-Cartier comme raccourci vers le pont Lady-Aberdeen (PR3.1, p. 226 et 227). Pour des considérations de sécurité attribuables à sa pente, à sa longueur et à sa courbure, la Ville a décidé de séparer le sentier polyvalent envisagé du nouveau tracé de la rue en le maintenant dans l'emprise actuelle (M. Jean Roberge, DT2, p. 9 et 10).

La sécurité des cyclistes qui traverserait la rue Saint-Louis entre le sentier polyvalent et la piste cyclable de la montée Paiement, située en face, a fait l'objet de nombreuses préoccupations. À la demande d'éclaircissements d'un participant concernant l'agencement de cette intersection, le consultant de la Ville a répondu qu'une conception additionnelle plus détaillée était nécessaire pour tenir compte de la nouvelle configuration de celle-ci (M. Jean Roberge, DT2, p. 9 et 10). Par ailleurs, la Ville mentionne qu'« après vérification et consultation, il n'existe aucun critère spécifique qui justifie des feux pour la traversée des cyclistes » (DQ1.1, p. 3).

Entre 1997 et 2011, les statistiques montrent que 33 accidents, qui ont occasionné neuf blessés légers et aucun blessé grave, sont survenus à cette intersection (DQ6.1, p. 8 et 9). Durant les trois dernières années (2009-2011), un seul accident impliquant un cycliste et qui a provoqué un blessé léger s'y est produit (DA12 ; DA15). Cependant, l'achalandage potentiel que pourrait amener le sentier polyvalent de la rue Jacques-Cartier serait susceptible d'accroître le risque d'accident, particulièrement pour les cyclistes.

Dans le cas d'un croisement d'une piste cyclable ou d'un sentier polyvalent et d'une route, le Guide technique de Vélo Québec mentionne que la signalisation au croisement est assurée par un marquage au sol sur la route et des panneaux indiquant le passage de piétons et de cyclistes. Il précise :

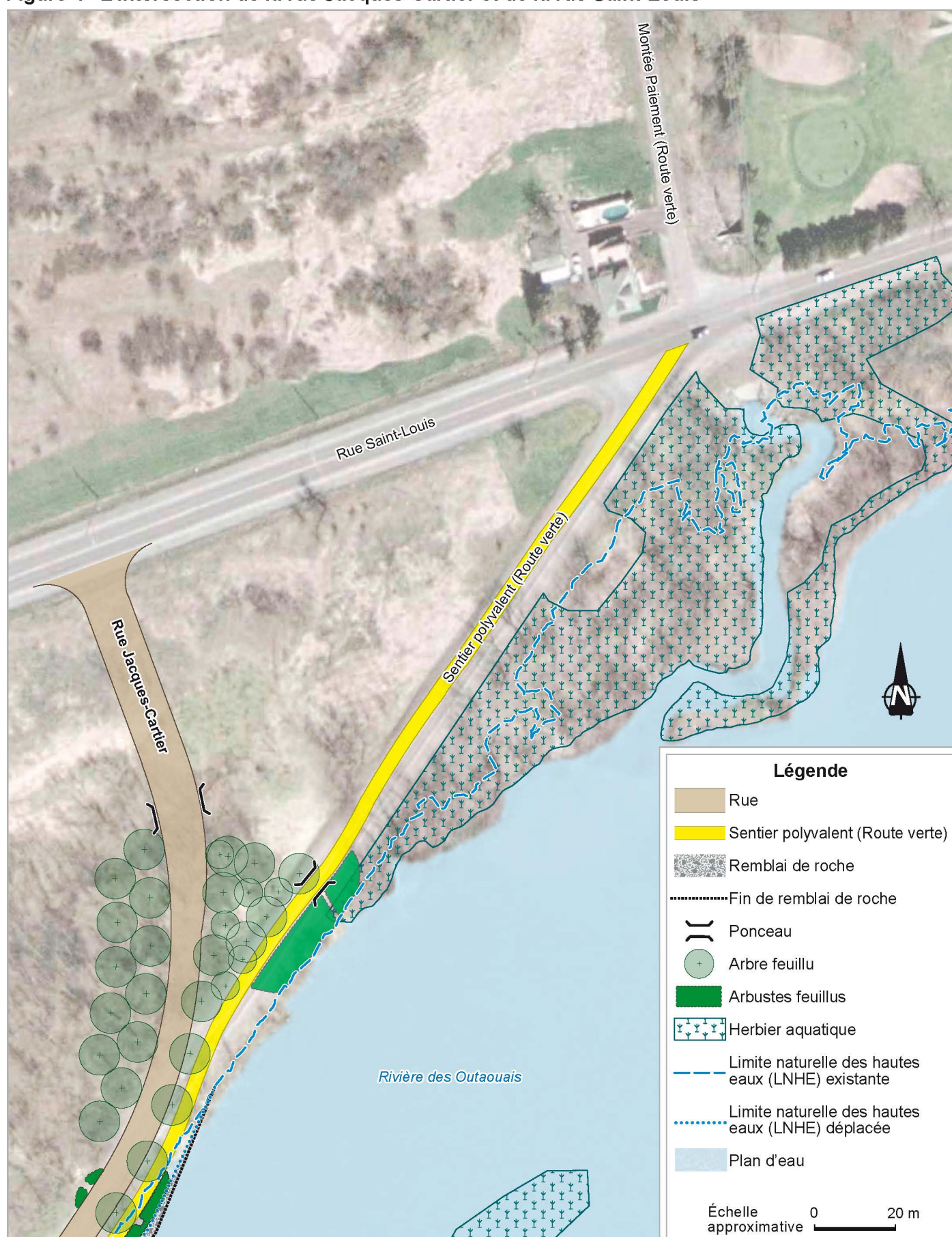
La priorité de passage est généralement accordée à la route par l'installation d'un panneau « Arrêt » sur le sentier ou la piste. Lorsque la route est peu fréquentée et que la visibilité est très bonne au croisement, un panneau « Cédez le passage » peut remplacer le panneau « Arrêt » sur le sentier ou la piste. Certains cas particuliers justifient un arrêt obligatoire sur la route, par exemple lorsque le débit est beaucoup plus important sur le sentier ou la piste que sur la route, ou lorsque la visibilité est mauvaise sur la route.

(Guide technique, p. 42)

Le Guide technique indique aussi qu'une distance de visibilité d'arrêt suffisante est également requise afin de permettre aux automobilistes, aux cyclistes et aux piétons de se voir et d'agir de manière sécuritaire à l'intersection. Enfin, lorsque le débit de circulation et la vitesse ne permettent pas à ceux-ci de traverser en toute sécurité, d'autres mesures peuvent être prises :

- L'installation de feux de circulation, en respectant les critères établis par les normes de signalisation ;
 - La réduction de la vitesse des véhicules par des dos d'âne allongés, le rétrécissement de la chaussée ou la mise en place d'une traverse surélevée ;
 - Le déplacement du croisement à un endroit où les cyclistes, les piétons et les automobilistes peuvent se voir en respectant la distance de visibilité d'arrêt des véhicules ;
 - L'aménagement d'une passerelle ou d'un tunnel lorsque les autres mesures sont insuffisantes et que l'ajout d'un feu de circulation n'est pas souhaitable (*ibid.*, p. 42 et 43).
- ♦ *La commission d'enquête constate que l'intersection des rues Jacques-Cartier et Saint-Louis a enregistré peu d'accidents durant les quinze dernières années. Néanmoins, la reconfiguration de ce carrefour et l'augmentation prévisible de l'achalandage cycliste et piéton à la suite du réaménagement de la rue Jacques-Cartier sont susceptibles d'accroître le risque d'accident.*
 - ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait mettre en œuvre les aménagements nécessaires à une traversée sécuritaire des cyclistes et des piétons à l'intersection des rues Jacques-Cartier et Saint-Louis.*
 - ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait effectuer un suivi des accidents à l'intersection des rues Jacques-Cartier et Saint-Louis, faire des comptages cyclistes et rendre publics les résultats. Celle-ci devrait mettre en œuvre, si nécessaire, des mesures correctives à cette intersection en concertation avec les usagers et les groupes cyclistes régionaux.*

Figure 4 L'intersection de la rue Jacques-Cartier et de la rue Saint-Louis



Sources : adaptée de PR3.3, annexe D, plan C-9 ; information géographique fournie par la Ville de Gatineau, novembre 2012.

Les stationnements

Plusieurs résidants de la rue Jacques-Cartier ont exprimé des préoccupations en ce qui concerne l'accessibilité et le maintien de l'offre de places de stationnement dans la portion ouest de la rue Jacques-Cartier, entre le boulevard Gréber et la rue du Prince-Albert.

Au fil des décennies, du remblai a altéré la berge qui se composait, jusqu'à leur acquisition par la Ville, de terrains privés. Les résidants y ont notamment aménagé des aires de stationnement et des accès aux installations nautiques, contribuant ainsi à la dégradation de l'étroite bande riveraine située entre la chaussée de la rue Jacques-Cartier et la rivière des Outaouais (PR3.1, p. 131 et 147 ; PR3.2, p. 3 ; M. Alain Renaud, DT2, p. 82).

Le besoin d'aménager des places de stationnement en rive découle de l'étroitesse de la majorité des lots qui, dans certains cas, présentent une marge de recul avant inférieure à 2 m. Actuellement, 49 places de stationnement sur rue du côté nord de la rue Jacques-Cartier sont offertes aux clients des commerces et aux résidants du secteur. Elles font l'objet d'une réglementation qui limite la durée du stationnement à quinze minutes, à deux heures ou à trois heures, selon la zone. Aucun espace de stationnement sur rue n'est réservé à l'usage exclusif des résidants (PR3.1, p. 131 ; M. Alain Renaud, DT2, p. 82 ; DQ1.1, p. 2 ; DA2 ; M. Alain Renaud, DT1, p. 66).

L'élimination des 70 places dans la portion ouest aurait pour effet de priver plusieurs résidants et commerces de leurs stationnements. Afin de compenser cette perte, la Ville prévoit construire, à même la voie de desserte, 84 cases de stationnement à l'usage des résidants et des visiteurs. L'ajout de deux sentiers piétonniers reliant la rue Jacques-Cartier au parc de La Baie assurerait l'intégration de cette voie de desserte à l'ensemble des aménagements prévus aux abords de la rivière des Outaouais (DQ1.1, p. 2 ; DA1 ; PR3.1, p. 20, 141, 143 et 145).

La localisation de cette voie de desserte exige de la Ville qu'elle obtienne les approbations et les dérogations nécessaires (PR3.1, p. 140). L'utilisation d'une portion du parc de La Baie, ancien lieu d'élimination de matières résiduelles, doit être approuvée par écrit par le ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (art. 65, *Loi sur la qualité de l'environnement*). Elle aurait également à réaliser des travaux de décontamination conformément au *Règlement sur le stockage et les centres de transfert de sols contaminés* [c. Q-2, r. 46].

Par ailleurs, les lots requis pour la construction de la voie de desserte se trouvent dans une zone inondable à risque élevé (réurrence 0-20 ans) (M. Frédéric Tremblay, DT1, p. 97). Conséquemment, ils sont assujettis au processus de détermination des zones à risque d'inondation du règlement de zonage de la Ville de Gatineau. Ce règlement interdit notamment la réalisation d'ouvrages ou de travaux de construction qui se situent en dessous du niveau de la cote de crue de 20 ans ou 100 ans (PR3.1, p. 55).

Afin de disposer de la marge de manœuvre nécessaire à la réalisation de son projet, la Ville a adopté le *Règlement numéro 700-25-2012*. Celui-ci modifie le règlement relatif au schéma d'aménagement et de développement dans le but d'inscrire une disposition visant à permettre des travaux et des constructions en zone inondable à risque élevé. Il permet aussi une dérogation à la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* (c. Q. 2, r. 35), laquelle interdit de construire en zone inondable à risque élevé (réurrence 0-20 ans) (M^{me} Isabelle Nault, DT1, p. 120). La Ville a pu faire ces modifications parce qu'elle compte moderniser ou reconstruire une infrastructure liée à une voie de circulation publique et veiller à la maintenir en bon état, à l'entretenir ou à la réparer sous réserve du respect de la réglementation et des procédures applicables (DA10).

Cette dérogation permettrait non seulement l'exécution des travaux de la rue Jacques-Cartier mais s'avérerait également valable pour les propriétaires d'au moins 28 lots. Celle-ci permettrait l'édification, à leurs frais, d'un passage privé ou d'une aire de stationnement reliant l'arrière de leur cour à la voie de desserte. Après le dépôt des plans et devis définitifs, la Ville estimerait avec plus de précisions l'ampleur des travaux requis. En outre, l'ensemble des propriétaires pourraient procéder à des rehaussements ou à des ajustements du niveau de leurs terrains afin de corriger des problèmes de drainage (M. Alain Renaud, DT1, p. 61 et 62 ; *id.*, DT2, p. 82 ; M. Frédéric Tremblay, DT1, p. 26 ; DA10 ; DQ.1.1, p. 1 et 2).

En fonction des données disponibles et à moins de problèmes techniques particuliers ou non sécuritaires pour les usagers, toutes les propriétés, sauf une, en raison de l'absence de contiguïté avec la voie de desserte, pourraient se raccorder à celle-ci. Dans ce cas précis, la Ville rencontrerait les propriétaires et pourrait leur assigner des places réservées.

Environ dix d'entre eux perdraient leur stationnement privé précédemment situé sur la berge et n'en ont aucun sur leur propriété. Ils n'auraient donc pour option que la voie de desserte. L'étroitesse de leurs lots rendant les cours arrière très profondes, leurs voitures se trouveraient à une bonne distance de leurs résidences. Outre le stationnement sur rue à durée limitée, quelques propriétaires auraient à emprunter un

des deux sentiers piétonniers pour se rendre de leur véhicule à leur résidence. Dans quelques cas, ce trajet pourrait atteindre plus de 200 m. Le nombre de résidants ainsi touchés pourrait augmenter, car quelques entrées privées ne répondent pas aux normes en ce qui concerne le positionnement et la largeur. En outre, certaines entrées débordent sur les terrains voisins et excèdent donc les limites de propriété (DQ1.1, p. 1 ; M. Alain Renaud, DT1, p. 61 et 85).

Au même titre que les résidants, les clients des commerces, les visiteurs et les touristes pourraient utiliser les stationnements de la voie de desserte ou ceux du côté nord de la rue Jacques-Cartier. L'absence de priorité pour les résidants fait craindre un manque d'espaces, à certains moments, pour garer leurs voitures. La Ville se déclare toutefois prête à leur réserver des places à cet effet à des endroits spécifiques (M. Alain Lafortune, DT1, p. 13 ; M. Alain Renaud, DT2, p. 84 et 85).

Afin de répondre aux besoins des résidants et des commerçants, la Ville maintiendrait l'accès aux 49 places de stationnement en bordure de rue du côté nord de la rue Jacques-Cartier. Un stationnement municipal de 100 places existe déjà dans la partie en arrière-lot près de l'entrée du parc de La Baie. Dans les portions centrale et est, la Ville prévoit 26 places de stationnement sur le côté sud de la rue pour répondre au besoin des usagers des marinas, des belvédères et des autres aménagements (DA1 ; PR3.2, p. 8 et 9 ; M. Alain Renaud, DT1, p. 64 et 65 ; DQ1.1, p. 2).

- ♦ *La commission d'enquête constate que la Ville de Gatineau s'engage à prendre les mesures nécessaires pour garantir aux résidants l'accès, en tout temps, à des places de stationnement tant sur la rue Jacques-Cartier que sur la voie de desserte.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que, pour garantir l'offre de places de stationnement aux résidants du secteur, la Ville de Gatineau devrait réserver, à l'aide de vignettes, des places de stationnement à l'usage exclusif des résidants tant sur la rue Jacques-Cartier que sur la voie de desserte, sans limitation de durée.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis qu'en vertu du principe équité et solidarité sociales, la Ville de Gatineau devrait soutenir financièrement les propriétaires qui perdent un stationnement privé sur la rue Jacques-Cartier et doivent procéder à des aménagements pour leur faciliter l'accès à la voie de desserte par l'arrière de leur propriété.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait planifier, avant le début des travaux et en collaboration avec les résidants de la rue Jacques-Cartier concernés, l'aménagement de passages entre les cours arrière et la voie de desserte.*

La Ville décrit la voie de desserte comme étant une rue locale à usages résidentiel, récréatif et commercial, alors que certains résidants y perçoivent une voie d'évitement de la rue Jacques-Cartier pour les automobilistes qui se dirigent vers l'ouest aux heures de pointe. Le porte-parole de la Ville mentionne que ce ne pourrait être le cas, étant donné que son tracé comporterait des courbes prononcées et qu'elle aboutirait au stationnement de la rue Saint-Antoine (M. Alain Renaud, DT2, p. 79 et 80 ; DA1). Par ailleurs, la Ville s'engage à installer des panneaux de signalisation à chacune de ses extrémités afin d'indiquer clairement la vitesse maximale permise de 30 km/h (DQ9.1, p. 1).

L'examen des plans du concept d'aménagement (PR3.1, annexe J) permet par ailleurs de constater qu'un automobiliste circulant en direction ouest, vers l'intersection avec le boulevard Gréber, n'aurait probablement aucun avantage à utiliser la voie de desserte comme raccourci. En l'empruntant à partir de la rue Jacques-Cartier, il devrait contourner les lots en bordure de rue et déboucherait obligatoirement sur la rue Saint-Antoine. Comme la Ville projette d'en réduire la largeur à 4,5 m et d'en faire un sens unique en direction sud, l'automobiliste arrivant de la voie de desserte se verrait obligé de retourner vers la rue Jacques-Cartier. Il aurait ainsi parcouru une distance plus longue que s'il avait simplement poursuivi sa route.

- ♦ *La commission d'enquête constate que la configuration de la voie de desserte, l'imposition d'une limite de vitesse de 30 km/h et son raccordement avec la rue Saint-Antoine à sens unique ne favoriseraient pas l'utilisation de celle-ci comme voie de contournement de la rue Jacques-Cartier.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait effectuer un suivi du comportement des usagers de la voie de desserte et, si cela s'avérait nécessaire, mettre en place, de concert avec les résidants, les mesures correctives nécessaires au maintien de sa vocation.*

Les marinas et les quais

Des résidants de la rue Jacques-Cartier ont soulevé des préoccupations relatives à l'aménagement des marinas et des quais additionnels prévus le long de la rive. Celles-ci concernent l'absence d'installations pour les embarcations non motorisées, le nombre de marinas et la sécurité nautique.

Actuellement, le long de la rive, environ 35 structures privées, incluant le Quai des artistes, servent à l'amarrage d'embarcations et aux activités de nautisme. On y trouve également trois marinas de tenure privée et d'environ 50 places chacune.

Aucune descente pour embarcations non motorisées n'existe présentement ni ne figure dans les plans du réaménagement de la rue Jacques-Cartier. Une pétition de 180 signataires à ce sujet aurait été présentée au conseil de la Ville de Gatineau en 2010. La Ville étudierait l'opportunité d'aménager un accès à la rive pour les embarcations non motorisées (PR3.1, p. 147 et 148 ; Association des propriétaires de la rue Jacques-Cartier Est, DM2, p. 8 ; M. Alain Renaud, DT1, p. 54).

Par ailleurs, la restauration de la berge de la rue Jacques-Cartier permettrait la relocalisation et le regroupement des installations nautiques à des endroits stratégiques. Ainsi, la Ville a entériné, dans une entente qui vise seulement les propriétaires dont les lots riverains ont été acquis, le droit de réserver un espace pour leur embarcation dans l'une des deux marinas communautaires qu'elle prévoit construire dans ce secteur. Le nombre exact d'espaces réservés n'est pas encore déterminé, certaines ententes attendant toujours d'être conclues. La Ville céderait ensuite ces marinas à une association locale à but non lucratif qui se chargerait de leur entretien et de leur gestion. Les utilisateurs déboursaient des frais annuels couvrant les frais d'exploitation (PR3.1, p. 166 ; M. Jean Roberge, DT1, p. 20 ; M. Alain Renaud, DT1, p. 54; *id.*, DT2, p. 61; Association des propriétaires de la rue Jacques-Cartier Est, DM2, p. 9).

- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait rechercher des accommodements avec les résidents de la rue Jacques-Cartier qui veulent utiliser le plan d'eau.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait réserver en priorité des places dans les marinas communautaires à tous les résidents de la rue Jacques-Cartier qui en feraient la demande.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait aménager un accès et des installations nautiques adaptées pour l'usage exclusif d'utilisateurs d'embarcations non motorisées dans le secteur de la rue Jacques-Cartier.*

À la suite de l'aménagement de nouvelles marinas, une augmentation de la circulation nautique sur la rivière des Outaouais pourrait survenir. De plus, les propriétaires des marinas existantes auraient manifesté leur intérêt d'accroître de 50 à 100 le nombre de places disponibles pour embarcations motorisées. L'augmentation de la circulation nautique et la vitesse excessive pourraient notamment nuire à la sécurité des utilisateurs d'embarcations non motorisées et entraîner des bris sur les bateaux amarrés aux installations existantes. À cet endroit, la rivière se rétrécit et des marinas sont aménagées sur les deux rives, en plus d'une circulation importante de transit. Malgré qu'elle n'envisage pas de réduire le nombre d'installations nautiques, la Ville ne procéderait pas à leur construction sans avoir de

demandes pour des espaces additionnels pour des embarcations motorisées étant donné les coûts associés (M^{me} Hélène Lefrançois, DT1, p. 51 ; M. Alain Renaud, DT1, p. 56 et 110 ; Association des propriétaires de la rue Jacques-Cartier Est, DM2, p. 9 ; MM. Stephan Demers et Michel Péris, DM3, p. 2).

Actuellement, l'escouade nautique de la Ville de Gatineau, ne détenant pas le pouvoir de régir la conduite des embarcations motorisées, ne peut émettre que des avertissements aux plaisanciers. Cette compétence juridique appartient au gouvernement fédéral. Une demande de restrictions à la conduite de bateaux peut toutefois être acheminée au Bureau de la sécurité nautique de Transports Canada¹. Le représentant de la Ville a expliqué que, nonobstant la longueur et la complexité du processus, la commission d'enquête pourrait émettre une recommandation en ce sens au conseil de Ville si elle le juge à propos (M. Frédéric Tremblay, DT2, p. 56 et 57).

- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait s'engager à informer et à consulter les résidents de la rue Jacques-Cartier si elle décidait d'augmenter le nombre de marinas.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait entreprendre les démarches nécessaires auprès des autorités fédérales afin qu'elles imposent des restrictions à la navigation de plaisance sur la rivière des Outaouais dans le secteur de la rue Jacques-Cartier, en vertu du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (DORS/2008-120).*

L'aménagement du projet

Des résidents de la rue Jacques-Cartier sont inquiets quant aux éléments de l'aménagement de la berge (végétation riveraine, équipement paysager) qui pourraient obstruer leur vue sur la rivière. De plus, certains doutent de la volonté de la Ville de les informer et de les consulter afin de parvenir à une acceptation du projet. L'aménagement est décrit par la Ville de la façon suivante :

1. TRANSPORTS CANADA. *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments – Guide de l'affichage à l'usage du plaisancier*, [en ligne (28 novembre 2012) : www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/desn-bsn-ressources-publications-affichage-menu-1696.htm].

Les travaux d'aménagement de la berge comprennent la démolition des quais, la stabilisation de la rive (muret, enrochement, remblai), la naturalisation par plantation de la berge et aquatique, l'installation d'accès à l'eau (escalier, quai flottant, marina publique), la construction d'aires aménagées en placette (terrasse de bois, gradins, amphithéâtre, abri solaire, aire de pique-nique avec mobilier), et des sentiers piétonniers et récréatifs, la plantation mixte (arbres feuillus, arbustes et vivaces, graminées, plantes aquatiques) et l'ensemencement. (PR3.1, p. 148)

Le projet fait l'objet d'une entente intervenue le 21 décembre 2006 entre la CCN et la Ville de Gatineau, qui inclut les concepts d'aménagement proposés. Pour les revoir ou en retirer des éléments, la Ville a indiqué qu'elle aurait besoin d'obtenir l'approbation de la CCN. En outre, s'il y avait dépassement des coûts du projet et que le budget n'était pas augmenté, la Ville déterminerait quels éléments seraient installés en priorité, une fois les plans et devis complétés (PR5.1, annexe A ; M. Alain Renaud, DT1, p. 105 ; *id.*, DT3, p. 77).

L'aménagement prévu en rive a pour objectifs de mettre en valeur les panoramas sur les rivières Gatineau et des Outaouais ainsi que sur les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa, de rapprocher les citoyens de la berge et d'en faire un lieu de rassemblement. Pour atteindre ces objectifs, de l'équipement, tels des gradins, un amphithéâtre, un abri solaire, une aire de pique-nique avec mobilier et lampadaires, y serait érigé (PR3.1, p. 148 et 161 ; M. Alain Renaud, DT1, p. 105).

L'aménagement vise également la plantation d'arbres feuillus, d'arbustes, de plantes vivaces, de graminées ainsi que de l'engazonnement de type indigène ou adapté aux conditions environnementales du site. La Ville disposerait la végétation riveraine de manière à mettre en valeur les panoramas. Consciente des préoccupations des citoyens, elle favoriserait les aménagements à la surface du sol dans la bande riveraine, choisirait des variétés d'arbres feuillus de petite et moyenne envergure et d'une hauteur maximale de 1,2 m et les planterait de façon à ne pas obstruer la vue. Selon elle, les travaux s'inscriraient dans une démarche de développement durable, la végétation ayant des effets bénéfiques en retenant les sols en place (PR3.1, p. 148 et 160 ; M. Alain Renaud, DT1, p. 58 à 60).

La Ville indique également qu'elle a inscrit la tenue de rencontres avec les citoyens dans le cahier des charges transmis au consultant chargé de la conception et des plans et devis de l'aménagement. Elle prévoit des rencontres de type « portes ouvertes » afin d'informer les résidants et de recueillir leurs commentaires et leurs préoccupations. Elle assure que ceux-ci pourraient faire déplacer des arbres ou demander leur remplacement par des arbustes, le tout dans un effort de réduction des nuisances (M. Alain Renaud, DT1, p. 59 ; M. Jean Roberge, DT1, p. 105 et 106).

- ♦ *La commission d'enquête constate que la Ville de Gatineau s'engage à informer et à consulter les citoyens sur la conception de l'aménagement paysager prévu en rive de façon à tenir compte des préoccupations des résidants et à ne pas nuire aux perspectives visuelles.*
- ♦ *La commission d'enquête constate que la Ville de Gatineau devrait mettre en place un mécanisme de concertation avec les résidants de la rue Jacques-Cartier et ne pas hésiter à s'adjoindre le concours de spécialistes pour les éléments spécifiques au réaménagement de la rue Jacques-Cartier.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis qu'en cas de dépassement de coûts du projet la Ville de Gatineau ne devrait pas retirer des éléments de l'aménagement au détriment de la qualité de vie des résidants.*

Le développement et l'attractivité

Lors de l'audience publique, des participants se sont dits préoccupés par les nuisances que génèrent les bars ainsi que le Quai des artistes dans la partie ouest de la rue Jacques-Cartier.

Actuellement, trois établissements avec services de boissons alcoolisées, à savoir Le Forum, le Sterling et le Rest'O'Bord Le Pirate, sont en activité dans la partie la plus urbanisée de la rue Jacques-Cartier. Les distances qui les séparent atteignent, en empruntant la rue, environ 140 et 650 m. Selon l'Association des propriétaires de la rue Jacques-Cartier Est, 1 160 personnes sont susceptibles de sortir lors de la fermeture des deux premiers établissements les soirs d'été. À cet endroit, peu d'espaces, autres que la rue ou le stationnement près de l'église, existent pour les accommoder (DQ6.1, p. 2 ; DM2, p. 6).

Le *Règlement de zonage numéro 502-2005* de la Ville de Gatineau permet l'implantation de ce type d'établissements à condition que la distance séparant deux bâtiments soit égale ou supérieure à 200 m (M. Stéphane Drolet, DT1, p. 32 et 33 ; DA3, p. 23-9). Les superficies des « établissements où l'on sert à boire et activités diverses » sont contingentées, mais, actuellement, le maximum autorisé par le règlement n'est pas atteint (M. Stéphane Drolet, DT1, p. 33 ; DA4, p. 3-1 à 3-4).

- ♦ *La commission d'enquête constate que l'espace séparant deux établissements avec services de boissons alcoolisées ne respecte pas actuellement la distance minimale de 200 m requise en vertu du Règlement de zonage numéro 502-2005 et qu'un potentiel de développement d'établissements avec services de boissons alcoolisées existe.*

De plus, le Quai des artistes, propriété de la Ville, constitue une aire de repos utilisée pour la tenue d'événements culturels. Durant la saison estivale, il sert aussi de quai d'amarrage pour la compagnie Croisières Outaouais, qui a, depuis plusieurs années, deux bateaux comptant respectivement 180 et 340 places (PR3.1, p. 101 et 107). Selon l'Association des propriétaires de la rue Jacques-Cartier Est, ces embarcations servent notamment à la tenue d'activités comme des fêtes et des graduations. Les derniers voyages se composeraient quelquefois de fêtards qui débordent dans le voisinage, causant bruit et embouteillages, nécessitant parfois une présence policière pour contrôler la foule (DM2, p. 7; M. Alain Renaud, DT1, p. 50).

Enfin, selon l'étude d'impact, le peu d'emplacements disponibles pour les bateaux dans un rayon de 10 km fait que la bande riveraine de la rue Jacques-Cartier possède un excellent potentiel pour l'amarrage des bateaux de plaisance (PR3.1, p. 108). De nombreux plaisanciers seraient donc susceptibles d'y accoster pour jouir de l'aménagement et des services offerts sur la rue Jacques-Cartier. Le document mentionne également que :

[...], dans les zones déjà urbanisées, un redéveloppement des lots vacants, longeant les rues de la zone d'étude restreinte, est prévisible d'autant plus que le réaménagement de la rue Jacques-Cartier apportera une valorisation socio-économique qui encouragera la rénovation des bâtiments ou le redéveloppement des terrains.
(PR3.1, p. 251)

- ♦ *La commission d'enquête constate qu'un potentiel de développement et d'attractivité de la rue Jacques-Cartier existe, particulièrement dans la perspective de son réaménagement.*
- ♦ **Avis** – *En vertu du principe santé et qualité de vie, la commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait prêter attention aux nuisances potentielles susceptibles d'altérer la quiétude des résidents lors de l'examen des demandes de permis d'établissements avec services d'alcool, d'accostage dans une marina et d'attribution de contrat d'amarrage du Quai des artistes.*

Conclusion

Au terme de son analyse et après examen de l'information recueillie au cours de l'audience publique et de son enquête, la commission d'enquête estime que le réaménagement de la rue Jacques-Cartier que propose la Ville de Gatineau est de nature à favoriser une appropriation de la rive par les citoyens. À 3 km du centre-ville, la rue est située entre des secteurs résidentiels relativement peuplés et constitue un prolongement du parc du Lac-Leamy à l'ouest, de l'autre côté de la rivière Gatineau. Malgré son état actuel, elle offre un panorama intéressant sur la rivière des Outaouais et la ville d'Ottawa et est déjà exploitée à des fins récréotouristiques et commerciales. En outre, des terrains y sont disponibles pour du développement résidentiel à haute densité dans le secteur est, et il y a encore place pour de nouveaux commerces liés à la restauration ou à la consommation d'alcool.

Des citoyens, des organisations et des commerçants, sans être opposés aux grands objectifs du projet, sont néanmoins venus exprimer des préoccupations sur le concept d'aménagement proposé par la Ville. Ils souhaitent que celle-ci aménage la rue et l'équipement récréatif en tenant compte du milieu de vie actuel. Ainsi, la mise en valeur et le développement harmonieux de la rue Jacques-Cartier devraient constituer le principal objectif recherché par la Ville. La Ville devrait alors mettre en place un mécanisme de concertation avec les résidants et, dans le cas d'éléments spécifiques, s'adjoindre les services de personnes-ressources.

Par ailleurs, la Ville devrait offrir aux résidants de la rue Jacques-Cartier qui perdent leur stationnement une aide financière pour l'aménagement d'un espace en arrière-lot de leur propriété ou leur donner une vignette de stationnement prioritaire sur la rue Jacques-Cartier. De même, elle pourrait examiner avec ceux qui pratiquent les sports nautiques non-motorisés ou perdent un accès direct à la rivière de quelle façon les marinas communautaires prévues pour le projet pourraient répondre à leurs besoins spécifiques.

Le sentier polyvalent prévu en rive pourrait s'avérer attrayant pour les résidants du secteur particulièrement en été et lorsqu'il s'y déroule des événements rassembleurs comme le Festival de montgolfières de Gatineau. Pour les cyclistes, il constituerait un tronçon de la Route verte régionale. Sa largeur, généralement limitée à 3,5 m, fait en sorte qu'il accueillerait difficilement tous les usagers (cyclistes, piétons, patineurs, etc.) simultanément en période d'affluence, puisqu'ils circuleraient à des vitesses différentes et que certains, qui seraient venus admirer le panorama, ne prêteraient pas attention au trafic. Ces conflits d'usage pourraient dégénérer en risque

d'accident, particulièrement si les cyclistes décidaient d'emprunter la rue Jacques-Cartier réaménagée avec une largeur réduite et sans bande de roulement.

Élargir le sentier polyvalent apparaît comme la solution la plus sécuritaire. Un élargissement significatif nécessiterait toutefois d'augmenter l'empiètement dans la rivière des Outaouais, principalement dans les secteurs ouest et centre du projet. Cet élargissement pourrait être possible à la condition de ne pas augmenter la superficie d'empiètement totale déjà prévue, quitte à sacrifier une partie des surfaces des places publiques envisagées sur la rive. Si cela s'avérait impossible, il y aurait alors lieu d'installer un affichage de sécurité à tous les points d'accès et de traversée ainsi que le long du sentier polyvalent pour sensibiliser les utilisateurs à partager de façon civique cet équipement. En outre, la Ville devrait travailler à un raccordement sécuritaire et fonctionnel du sentier à ses deux extrémités, soit à l'intersection avec la rue Saint-Louis ainsi qu'à celle avec le boulevard Gréber.

D'autres sujets nécessitent une attention particulière de la part de la Ville. Il s'agit de la limitation de la migration d'eau souterraine contaminée vers la rivière des Outaouais, de l'aménagement paysager en rive afin que celui-ci n'obstrue pas la vue des résidants, de la sécurité nautique aux environs des marinas par la limitation de la vitesse des embarcations motorisées, de l'aménagement de l'intersection de la rue Jacques-Cartier et de la rue Saint-Louis afin de minimiser les empiètements sur les boisés et les milieux humides et, enfin, de la consultation des résidants avant l'implantation de nouveaux commerces de loisir ou de restauration, puisque ceux existants sont actuellement une source de nuisance pour certains, notamment la nuit.

Fait à Québec,



Michel Germain
Président de la commission
d'enquête



Marie-Hélène Gauthier
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :

Jean-François Bergeron, analyste

Karim Chami, analyste

Marie Conilh de Beyssac, analyste

Avec la collaboration de :

Renée Poliquin, coordonnatrice du secrétariat de la commission

Alexandre Corcoran-Tardif, conseiller en communication

Virginie Begue, agente de secrétariat

Annexe 1

**Les renseignements
relatifs au mandat**

Les requérants de l'audience publique

M. Alain Lafortune

Association des propriétaires de la rue
Jacques-Cartier Est
M. Michel Papineau, président

M^{me} Ginette Trépanier Mantha et
M. André Mantha

Conseil régional de l'environnement et du
développement durable de l'Outaouais

M. Gaetan Provencher

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 1^{er} octobre 2012.

La commission d'enquête et son équipe

La commission

Michel Germain, président
Marie-Hélène Gauthier, commissaire

Son équipe

Virginie Begue, agente de secrétariat
Jean-François Bergeron, analyste
Karim Chami, analyste
Marie Conilh de Beyssac, analyste
Alexandre Corcoran-Tardif, conseiller en
communication
Renée Poliquin, coordonnatrice du secrétariat
de la commission

Avec la collaboration de :
Bernard Desrochers, responsable de
l'infographie
Jean-Hugues Francœur, responsable de
l'édition

L'audience publique

Les rencontres préparatoires

Les 24 et 25 septembre 2012

Rencontres préparatoires tenues à Gatineau et à Québec

1^{re} partie

Les 1^{er} et 2 octobre 2012
Centre communautaire Tétreau
Gatineau

2^e partie

Les 30 et 31 octobre 2012
Salle Rembrandt-Monet

Hôtel Clarion
Gatineau

Le promoteur

Ville de Gatineau

M. Alain Renaud, porte-parole
M. Frédéric Tremblay

Son consultant

CIMA+

M. Jean-François Mouton
M. Jean Roberge

Les personnes-ressources

Mémoires

M. André Michaud

Canards Illimités Canada

M^{me} Isabelle Nault, porte-parole
M. Bernard Gaboury

Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs.

M. Daniel Dubuc,
Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Ontario

M. Daniel Toussaint

Ministère des Ressources naturelles, secteur Faune

M. Claude M. Tremblay	Pêches et Océans Canada
M. Yvon Dallaire, porte-parole	Ville de Gatineau
M. Stéphan Amyot	
M. Dave Cassivi	
M. Stéphane Drolet	

Les participants

Mémoires

M. Denis Baril
 M. Jacques Demers
 M. Stephan Demers
 M^{me} Josette Duchesne
 M. Francis Fullwood
 M. Mario Gendron
 M. William Johnson
 M^{me} Marielle Leblanc
 M. Roger Lachapelle
 M. André Lafontaine
 M. Alain Lafortune
 M. Bruno Lefebvre
 M^{me} Hélène Lefrançois
 M. Charles Masse
 M^{me} Myriam Nadeau
 M^{me} Sylvie Pilote
 M. Louis-Marie Poissant
 M. Gaetan Provencher

Verbal

DM5

M. John Savage		DM7
M ^{me} Ginette Trépanier Mantha et M. André Mantha		DM1 DM1.1
Action vélo Outaouais	M. Jacques Fournier	DM6 DM6.1
Agence de bassin versant des 7	M ^{me} Nicole DesRoches	DM4
Association des propriétaires de la rue Jacques-Cartier Est	Michel Papineau, porte-parole	DM2 DM2.1 DM2.2 DM2.3
Cie 102262 Canada inc.	M. Roger Lachapelle	Verbal
Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de l'Outaouais et Centre de santé et de services sociaux de Gatineau	M. Philippe Charron	DM8
Rest'O'Bord Le Pirate	M. Stephan Demers	DM3
	M. Michel Péris	

Au total, huit mémoires ont été déposés à la commission d'enquête et présentés en séance publique, ainsi que deux opinions verbales. Quant aux mémoires non présentés, la commission a pris des dispositions afin de confirmer le lien entre ces mémoires et leurs auteurs.

Annexe 2

La documentation

Les centres de consultation

Bibliothèque Bowater
Gatineau

Université du Québec à Montréal
Montréal

Bureau du BAPE
Québec

La documentation déposée dans le contexte du projet à l'étude

Procédure

- PR1** VILLE DE GATINEAU. *Avis de projet*, avril 2007, 12 pages et annexes.
- PR2** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement, mai 2007, 25 pages.
- PR3** VILLE DE GATINEAU. Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.
- PR3.1** *Étude d'impact*, rapport principal, septembre 2008, 62 pages et annexes.
- PR3.2** *Résumé*, 2^e version, mars 2012, 21 pages et annexes.
- PR3.3** *Résumé*, 1^{re} version, juillet 2010, 21 pages et annexes.
- PR4** Ne s'applique pas.
- PR5** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. Questions et commentaires au promoteur, 9 novembre 2010, 7 pages.
- PR5.1** VILLE DE GATINEAU. Série 1 – Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 1^{er} avril 2011, 38 pages et annexes.
- PR5.2** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. Deuxième série de questions et commentaires au promoteur, 12 octobre 2011, 5 pages.

- PR5.2.1** VILLE DE GATINEAU. Série 2 – Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 25 octobre 2011, 17 pages et annexes.
- PR5.2.1.1** CIMA+. Complément d'information aux éléments de réponse à la 2^e série de questions et commentaires, 20 janvier 2012, 3 pages et annexe.
- PR5.2.1.2** CIMA+. Complément d'information aux éléments de réponse à la 2^e série de questions et commentaires, 13 février 2012, 3 pages et annexe.
- PR6** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact, du 10 décembre 2008 au 30 janvier 2012, pagination diverse.
- PR7** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 19 mars 2012, 3 pages.

Correspondance

- CR1** MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. Lettre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une période d'information et de consultation du dossier par le public à compter du 1^{er} mai 2012, 1 page.
- CR2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Lettres de nomination des membres de la commission, 7 septembre 2012, 3 pages.
- CR2.1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Lettre annonçant le remplacement du président de la commission, 20 novembre 2012, 1 page.
- CR3** Requêtes d'audience publique transmises au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, du 6 juin au 18 juin 2012, pagination diverse.
- CR5** MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. Lettre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique, 26 juillet 2012, 1 page.

Communication

- CM1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Liste des centres de consultation, 1 page.

- CM2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Communiqué de presse annonçant le début de la période d'information et de consultation du dossier par le public, 1^{er} mai 2012, 2 pages.
- CM3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Curriculum vitæ des commissaires, 2 pages.
- CM5** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Communiqués de presse relatifs à l'audience publique.
- CM5.1** Communiqué de presse annonçant la première partie de l'audience publique, 20 septembre 2012, 2 pages.
- CM5.2** Communiqué de presse annonçant la deuxième partie de l'audience publique, 12 octobre 2012, 2 pages.

Avis

- AV3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Compte rendu de la période d'information et de consultation du dossier par le public qui s'est tenue du 1^{er} mai au 15 juin 2012, 18 juin 2012, 6 pages.

Par le promoteur

- DA1** VILLE DE GATINEAU. *Réaménagement du secteur de la rue Jacques-Cartier. Consultations du BAPE*, 1^{er} octobre 2012, 22 pages.
- DA2** VILLE DE GATINEAU. Réglementation du stationnement de la rue Jacques-Cartier, carte, 27 septembre 2012.
- DA3** VILLE DE GATINEAU. Extrait du *Règlement de zonage numéro 502-2005* concernant la superficie de plancher, le contingentement, la distance séparatrice et l'usage conditionnel pour un débit de boisson, pages 23-9 à 23-12.
- DA4** VILLE DE GATINEAU. Extrait du *Règlement relatif aux usages conditionnels numéro 506-2005*, chapitre 3, section 1 : débits de boissons et danse, pages 3-1 à 3-3.
- DA5** VILLE DE GATINEAU. Extrait du *Règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale numéro 505-2005*, section 2 : protection des boisés de protection et d'intégration, pages 3-8 à 3-12 et carte.
- DA6** DEL DEGAN, MASSÉ, EXPERTS-CONSEILS. *Plan de gestion des arbres et des boisés*, document présenté à la Ville de Gatineau, octobre 2011, 14 pages et annexes.

- DA7** VILLE DE GATINEAU. *Règlement numéro 406-2007 concernant les rejets d'eaux et de boues dans les ouvrages d'assainissement de la Ville de Gatineau*, mai 2007, 19 pages.
- DA8** VILLE DE GATINEAU. *Règlement numéro 406-1-2007 modifiant le Règlement 406-2007 concernant les rejets d'eaux et de boues dans les ouvrages d'assainissement de la Ville de Gatineau dans le but d'assujettir un cours d'eau aux dispositions du règlement*, décembre 2007, 2 pages.
- DA9** VILLE DE GATINEAU. *Règlement numéro 406-2-2012 modifiant le Règlement 406-2007 concernant les rejets d'eaux et de boues dans les ouvrages d'assainissement de la Ville de Gatineau dans le but de rectifier certaines lacunes, de permettre une tarification de surcharges lors de situations bien définies et d'obliger certains commerces à installer et à entretenir un système de prétraitement des rejets d'eaux usées*, juillet 2012, 5 pages.
- DA10** VILLE DE GATINEAU. *Règlement numéro 700-25-2012 modifiant le Règlement numéro 700 relatif au schéma d'aménagement et de développement dans le but d'inscrire une disposition visant à permettre des travaux et des constructions en zone inondable à risque élevé (réurrence 0-20 ans) afin de réaliser le projet de réaménagement de la rue Jacques-Cartier entre le boulevard Gréber et la rue Saint-Louis – district électoral de Pointe-Gatineau*, avril 2012, 8 pages et annexes.
- DA11** CIMA+. Proposition de compensation pour perte d'habitat du poisson, 12 septembre 2012, 47 pages et annexes.
- DA12** VILLE DE GATINEAU. Tableau des accidents à l'intersection Gréber/Jacques-Cartier (est de Gréber), période : 01-01-2009 au 31-12-2011, 1 page.
- DA13** VILLE DE GATINEAU. Tableau des accidents à l'intersection Gréber/Jacques-Cartier, période : 01-01-2009 au 31-12-2011, 1 page.
- DA14** SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. Codes d'impacts à indiquer dans un rapport d'accident, section 1, tous les accidents, pages 24 à 28.
- DA15** SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. Fiche de rapport d'accidents à compléter lors d'accidents, avec les codes à indiquer, 3 pages.
- DA16** VILLE DE GATINEAU. Courriel de M. Claude Martine concernant les tableaux d'accidents et les documents de référence, 3 octobre 2012, 2 pages.
- DA17** VILLE DE GATINEAU. Échange de courriels avec M. Richard Deschênes, d'Hydro-Québec, relativement à l'enfouissement en zone inondable, 4 octobre 2012, pagination diverse.
- DA18** VILLE DE GATINEAU. Lettre de M. Delfaro Gandji, du Service d'urbanisme et de développement durable, concernant la tenue de session du Comité de développement et de sécurisation du réseau de pistes et sentiers, 4 octobre, 2 pages.

- DA19** VILLE DE GATINEAU. *Comité de développement et de sécurisation du réseau de pistes et sentiers*, 1^{re} réunion, le mardi le 22 février 2011, 7 pages.
- DA20** VILLE DE GATINEAU, COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE et VILLE D'OTTAWA. Comité inter-agences des sentiers, procès-verbal, 6 octobre 2011, 6 pages.
- DA21** Yvon GAUVREAU, CONSULTANT. *Comité inter-agences des sentiers polyvalents. Rencontre de consultation des groupes d'intérêts*, compte-rendu, 26 janvier 2012, 6 pages.
- DA21.1** Liste des participants à la rencontre du 26 janvier 2012 du Comité inter-agences des sentiers polyvalents, 1 page.
- DA22** VILLE DE GATINEAU, COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE et VILLE D'OTTAWA. Comité inter-organisme des sentiers polyvalents, ordre du jour proposé, réunion du 27 septembre 2012, 1 page.
- DA22.1** Liste des participants à la rencontre du 27 septembre 2012 du Comité inter-agences des sentiers polyvalents, 1 page.
- DA23** VILLE DE GATINEAU. Données de comptages routiers, 5 novembre 2012, pagination diverse.
- DA24** VILLE DE GATINEAU. Rectifications requises pour les mémoires soumis au BAPE, 14 novembre 2012, 2 pages.

Par les personnes-ressources

- DB1** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS et MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, DES RÉGIONS ET DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE. *Guide de gestion des eaux pluviales – Stratégie d'aménagement, principes de conception et pratiques de gestion optimales pour les réseaux de drainage en milieu urbain*, pagination multiple et annexes.
www.mddep.gouv.qc.ca/eau/pluviales/guide.htm
- DB2** UNITED STATES ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY. *Mesures compensatoires liées aux milieux humides*, fiche numéro 1, traduction de Canards Illimités Canada, 2 pages.
- DB3** CANARDS ILLIMITÉS CANADA. *Le besoin urgent d'arrêter les pertes de milieux humides*, fiche d'information, mai 2012, 2 pages.
- DB4** CANARDS ILLIMITÉS CANADA. *Le besoin d'une cartographie précise et à jour et d'une meilleure connaissance des milieux humides*, fiche numéro 2, mai 2012, 2 pages.

- DB5** CANARDS ILLIMITÉS CANADA. *Un processus d'atténuation transparent et efficace*, fiche numéro 3, septembre 2012, 2 pages.
- DB6** CANARDS ILLIMITÉS CANADA. *L'aménagement d'un territoire durable*, fiche numéro 4, mai 2012, 2 pages.
- DB7** CANARDS ILLIMITÉS CANADA. *La restauration et la création : une solution nécessaire pour compenser les pertes*, fiche numéro 5, mai 2012, 2 pages.
- DB8** CANARDS ILLIMITÉS CANADA. *Faciliter la transparence et la prise de décision*, fiche numéro 6, mai 2012, 2 pages.
- DB9** VILLE DE GATINEAU. *Règlement numéro 511-6-2011 décrétant un contrôle intérimaire prohibant une construction, un ouvrage ou des travaux sur des terrains comportant un milieu humide sans une caractérisation préalable de la part d'un expert et d'une compensation en terrain*, 5 juillet 2011, 11 pages.
- DB10** VILLE DE GATINEAU. Extrait du *Règlement de zonage numéro 502-2005, Chapitre 4 : dispositions relatives à la classification des usages*, juillet 2012, 39 pages et annexes.
- DB11** VILLE DE GATINEAU. *Zonage. Affectation du sol*, carte.
- DB12** VILLE DE GATINEAU. *Compilation des usages pour le secteur La Baie*, 26 pages.
- DB13** CENTRE D'EXPERTISE HYDRIQUE DU QUÉBEC. *Rivière des Outaouais. Ville de Gatineau et municipalités régionales de comté d'Argenteuil, des Collines-de-l'Outaouais, de Papineau et de Pontiac. Détermination des cotes de crues*, 2008, 50 pages et annexes.
- DB13.1** PÊCHES ET ENVIRONNEMENT CANADA. *Carte du risque d'inondation sur la rivière Gatineau*, 15 octobre 1979.

Par les participants

- DC1** Michel PAPINEAU. Échange de courriels des 17 et 18 octobre 2012 avec la Ville de Gatineau, 2 pages.
- DC2** Roger LACHAPELLE. Réponse à la question de la commission lors de l'intervention verbale de M. Lachapelle le 30 octobre, 31 octobre 2012, 1 page.
- DC3** Carol BREM. Rectification sur les mémoires présentés le 30 octobre, 7 novembre 2012, 2 pages.

- DC4** POUPART & POUPART S.E.N.C.R.L. Information concernant une démarche légale entreprise par la compagnie 102662 Canada inc. de M. Roger Lachapelle concernant l'expropriation de lots dont il est propriétaire, 4 janvier 2013, 4 pages et courriel de transmission.

Les demandes d'information de la commission

- DQ1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions ^{nos} 1 à 18 au promoteur, 15 octobre 2012, 1 page et annexe.
- DQ1.1** VILLE DE GATINEAU. Réponses aux questions du document DQ1, 18 octobre 2012, 13 pages.
- DQ2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions à la Ville de Gatineau, 15 octobre 2012, 2 pages.
- DQ2.1** VILLE DE GATINEAU. Réponses aux questions du document DQ2, 17 octobre 2012, 3 pages.
- DQ3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions au ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, 15 octobre 2012, 1 page.
- DQ3.1** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Réponses aux questions du document DQ3, 22 octobre 2012, 2 pages et annexes.
- DQ3.1.1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. Inventaire des lieux d'élimination de déchets dangereux du Québec GERLED, 1^{er} mai 1991, 942 pages.
- DQ4** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions au ministère des Ressources naturelles, secteur Faune, 15 octobre 2012, 1 page.
- DQ4.1** MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES – SECTEUR FAUNE. Courriels de M. Daniel Toussaint des 17 et 18 octobre 2012, 2 pages.
- DQ5** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question au promoteur concernant les inventaires des espèces fauniques présentes, 22 octobre 2012, 1 page.
- DQ5.1** VILLE DE GATINEAU. Réponse à la question du document DQ5, 22 octobre 2012, 1 page.
- DQ6** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions au promoteur, 30 octobre 2012, 1 page et annexe.

- DQ6.1** VILLE DE GATINEAU. Réponses aux questions du document DQ6, 5 novembre 2012, 9 pages.
- DQ7** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions à la Ville de Gatineau concernant la réglementation municipale sur le bruit, 30 octobre 2012, 1 page et annexe.
- DQ7.1** VILLE DE GATINEAU. Réponses aux questions du document DQ7, 5 novembre 2012, 9 pages.
- DQ8** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question au promoteur concernant le coût du projet, 7 novembre 2012, 1 page.
- DQ8.1** VILLE DE GATINEAU. Réponses aux questions du document DQ8, 9 novembre 2012, 2 pages.
- DQ9** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question au promoteur concernant la vitesse limite pour la desserte en arrière-lot, 23 novembre 2012, 1 page.
- DQ9.1** VILLE DE GATINEAU. Réponse à la question du document DQ9, 26 novembre 2012, 1 page et annexe.
- DQ10** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question au promoteur concernant les haltes nautiques, 26 novembre 2012, 1 page.
- DQ10.1** VILLE DE GATINEAU. Réponses aux questions du document DQ10, 28 novembre 2012, 3 pages.
- DQ11** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions au promoteur sur les pertes dans les milieux humides et boisés, 5 décembre 2012, 1 page.
- DQ11.1** VILLE DE GATINEAU. Réponses aux questions du document DQ11, 7 décembre 2012, 2 pages.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de réaménagement de la rue Jacques-Cartier à Gatineau.*

- DT1** Séance tenue le 1^{er} octobre 2012 en soirée à Gatineau, 123 pages.
- DT2** Séance tenue le 2 octobre 2012 en après-midi à Gatineau, 88 pages.
- DT3** Séance tenue le 2 octobre 2012 en soirée à Gatineau, 46 pages.

DT4 Séance tenue le 30 octobre 2012 en soirée à Gatineau, 65 pages.

Bibliographie

CANARDS ILLIMITÉS CANADA (2007). *Plan régional de conservation des milieux humides et de leurs terres hautes adjacentes – région 07, Outaouais* – 63 p.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA FAUNE ET DES PARCS (2012). *Les milieux humides et l'autorisation environnementale*, 46 p.

VILLE DE GATINEAU (2011). *L'eau*, 25 p.

VÉLO QUÉBEC ASSOCIATION (2009). *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes*. Guide technique, 168 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2008). *Normes – Ouvrages routiers. Tome 1 – Conception routière*. Chapitre 15, « Voies cyclables », 33 p., et chapitre 7, « Distance de visibilité », 23 p.



Pages intérieures imprimées sur du papier contenant 100 % de fibres postconsommation,
certifié choix environnemental, procédé sans chlore et fabriqué au Québec à partir d'énergie biogaz.