



# Futures liaisons interprovinciales dans la région de la capitale nationale Étude d'évaluation environnementale



## Document d'orientation

Avril 2010

CCN dossier n° : SC2050





# Étude d'évaluation environnementale des futures liaisons interprovinciales dans la région de la capitale nationale

## Document d'orientation

### **Version finale**

N° de dossier de la CCN : SC2050

AECOM Delcan

Référence : 05-19680

Avril 2010



Le présent rapport a été préparé par les membres du personnel de la coentreprise AECOM-Delcan:



Avril 2010

---

Valerie McGirr, P. Eng.  
Tomasz Włodarczyk, M.E.S.  
Catherine Parker, B.Soc. Sc.



Avril 2010

---

Patrick G. Déoux, MCIP, OUQ, RPP

Distribution

CD et rapports papier

Commission de la capitale nationale  
Ministère des Transports de l'Ontario  
Ministère des Transports du Québec  
Ville d'Ottawa  
Ville de Gatineau  
Site web



# Table des matières

1.	<b>OBJET .....</b>	<b>1</b>
2.	<b>CONTEXTE.....</b>	<b>2</b>
3.	<b>APPLICATION DE LA LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE.....</b>	<b>4</b>
4.	<b>PRÉPARATION DES DOCUMENTS DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE.....</b>	<b>6</b>
5.	<b>REGISTRE PUBLIC.....</b>	<b>7</b>
6.	<b>PORTÉE DU PROJET .....</b>	<b>8</b>
7.	<b>PORTÉE DE L'ÉVALUATION .....</b>	<b>9</b>
7.1	Facteurs à prendre en compte .....	9
8.	<b>CONTENU DE L'ÉTUDE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE .....</b>	<b>11</b>
8.1	Portée des facteurs à prendre en compte .....	11
8.2	Description du projet .....	12
8.3	Cadre spatio-temporel de l'évaluation environnementale.....	12
8.4	Description de l'environnement actuel.....	19
8.5	Évaluation et atténuation des effets environnementaux .....	19
8.5.1	Évaluation des effets environnementaux .....	19
8.5.2	Évaluation des effets de l'environnement sur le projet.....	20
8.5.3	Évaluation des accidents et défaillances .....	21
8.6	Évaluation des effets cumulatifs probables .....	21
8.7	Évaluation de l'importance des effets environnementaux .....	22
8.8	Consultation publique.....	22
8.9	Consultation des Autochtones.....	22
8.10	Programme de suivi .....	23
8.11	Conclusions et recommandations concernant la décision.....	23
9.	<b>PERSONNE-RESSOURCE CONCERNANT L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE.....</b>	<b>24</b>

**ANNEXE A DESCRIPTION DU PROJET**  
**ANNEXE B LISTE GÉNÉRALE DE FACTEURS À PRENDRE EN COMPTE**

**LISTE DES FIGURES**

Figure 1 – Zone d'étude du corridor 5.....	16
Figure 2 – Zone d'étude du corridor 6.....	17
Figure 3 – Zone d'étude du corridor 7.....	18



# 1. Objet

Le projet vise à améliorer la capacité de transport interprovincial à travers la rivière des Outaouais afin de répondre aux besoins à long terme. Les modifications apportées au réseau routier par un nouvel ouvrage de franchissement donneront lieu à un déplacement plus efficace et plus efficient des personnes et des marchandises.

Le présent document a pour objet de définir une orientation quant à la portée de l'évaluation environnementale (fédérale) du futur pont franchissant la rivière des Outaouais entre Ottawa (Ontario) et Gatineau (Québec). Il décrit donc les facteurs que l'on propose de prendre en compte et la portée proposée de l'étude de ces facteurs. Il sert aussi à décrire le processus d'évaluation environnementale fédéral et la portée du projet proposée aux fins de cette évaluation environnementale.

L'évaluation environnementale est réalisée par le promoteur du projet, soit la Commission de la capitale nationale (CCN), en partenariat avec le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) et le ministère des Transports du Québec (MTQ). Le présent document d'orientation a été préparé par la coentreprise AECOM-Delcan, au nom de la CCN.

## 2. Contexte

La CCN est le promoteur de l'Étude d'évaluation environnementale pour un ouvrage de franchissement de la rivière des Outaouais entre Ottawa et Gatineau. La Phase 1 de cette Étude a examiné dix corridors potentiels et a débouché sur la recommandation de construire un pont dans l'axe de l'île Kettle (corridor 5) dans les vingt prochaines années. Les travaux comprendraient :

- des modifications de l'échangeur de la promenade de l'Aviation, de l'autoroute 417 et de la route 174;
- l'élargissement de la promenade de l'Aviation, si nécessaire, pour en faire une route à quatre voies avec terre-plein central;
- la construction d'un nouvel échangeur à la promenade Rockcliffe;
- un nouveau pont interprovincial à travées de longue portée (200 m environ) au-dessus du chenal de navigation;
- un nouveau lien routier au nord, entre le pont et le boulevard Maloney;
- l'élargissement à quatre voies de la montée Paiement jusqu'à l'autoroute 50.

Après l'achèvement de la Phase 1, il a été décidé de retenir pour la Phase 2 les trois corridors les mieux classés, soit, en plus du corridor 5 (île Kettle) décrit ci-dessus, les corridors 6 (île Lower Duck) et 7 (aéroport de Gatineau-baie McLaurin).

Dans le corridor 6 (île Lower Duck), les travaux comprendraient :

- l'élargissement à six voies de la route 174 entre un nouvel échangeur à l'approche du pont et l'autoroute 417;
- un nouvel échangeur à la route 174;
- un nouveau lien routier entre la route 174 et le pont;
- le déplacement de la promenade Rockcliffe;
- un nouveau pont interprovincial franchissant la rivière des Outaouais, la baie McLaurin et des terres humides;
- un nouveau lien routier au nord, entre le pont et le boulevard Maloney;
- l'élargissement du boulevard Lorrain entre le boulevard Maloney et l'autoroute 50, incluant un nouvel ouvrage ferroviaire.

Dans le corridor 7 (aéroport de Gatineau-baie McLaurin), les travaux comprendraient :

- l'élargissement à six voies de la route 174 entre un nouvel échangeur à l'approche du pont et l'autoroute 417;
- un nouvel échangeur à la route 174;
- un nouveau lien routier entre la route 174 et le pont;
- un nouveau pont interprovincial franchissant la rivière des Outaouais, les baies Murphy et McLaurin, des terres humides ainsi que la rivière Blanche;
- un nouveau lien routier au nord, entre le pont et l'autoroute 50, incluant un nouvel ouvrage ferroviaire;
- un nouvel échangeur à l'autoroute 50.

Les travaux de la Phase 2 de l'Étude d'évaluation environnementale comprennent une analyse environnementale des trois corridors, une analyse et une évaluation comparatives, la sélection du corridor recommandé, incluant des mesures d'atténuation proposées pour réduire les effets environnementaux négatifs, ainsi que les démarches nécessaires pour obtenir les approbations environnementales requises.

La rivière des Outaouais est une voie navigable, et les travaux décrits nécessiteront une approbation à cet égard.

Les partenaires de l'Étude détermineront ultérieurement le moment de la réalisation du projet et les détails de la passation de marché.

### 3. Application de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale

En janvier 2010, la CCN a déposé au Registre canadien d'évaluation environnementale (RCEE) le document intitulé *Étude d'évaluation environnementale des futures liaisons interprovinciales dans la région de la capitale nationale – Description de Projet* (voir à l'annexe A). Ce document, qui donne des renseignements généraux sur le projet, a été distribué aux autorités fédérales exerçant une responsabilité de nature réglementaire ou étant susceptibles de posséder des renseignements ou de pouvoir donner des conseils concernant le projet. Le document donne des renseignements contextuels sur le projet et un aperçu de celui-ci.

La *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) s'applique aux autorités fédérales lorsqu'elles envisagent de prendre, en rapport avec un projet, des mesures ou des décisions qui auraient pour effet d'en permettre la réalisation en tout ou en partie. Une évaluation environnementale fédérale peut être requise lorsqu'une autorité fédérale :

- a) est le promoteur du projet;
- b) accorde une aide financière au promoteur du projet;
- c) vend, loue à bail ou dispose autrement de terrains fédéraux;
- d) délivre un permis ou une licence ou donne toute autre autorisation aux termes d'une disposition prévue au *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées*.

Ces situations constituent les éléments déclencheurs dans la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

La présente Étude d'évaluation environnementale reçoit une aide financière fédérale par l'intermédiaire de la CCN, qui est une société d'État fédérale ayant pour mission d'acquérir, d'aménager et de gérer des biens fonciers et de contrôler la mise en valeur des terrains fédéraux dans la région de la capitale nationale (RCN). Les provinces du Québec et de l'Ontario accordent également une aide financière à l'Étude, chacune d'un montant égal au montant accordé par la CCN.

De plus, le projet nécessitera des terrains dans la ville d'Ottawa qui appartiennent au gouvernement fédéral, notamment dans les environs des promenades Rockcliffe et de l'Aviation (corridor 5) et dans la Ceinture de verdure (corridors 6 et 7).

Les autorités responsables suivantes ont été recensées et sont tenues de veiller à ce qu'une évaluation environnementale du projet proposé soit réalisée conformément à la LCEE :

- Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC), en raison des obligations faites par l'*Acte concernant certains travaux sur la rivière Ottawa*;
- Transports Canada, sur la question de la sécurité de la navigation et en raison d'une autorisation à donner selon la *Loi sur la protection des eaux navigables*;
- le ministère des Pêches et des Océans (Pêches et Océans Canada), en raison d'une autorisation à donner selon la *Loi sur les pêches*;
- le ministère de la Défense nationale, dans l'éventualité de la mise à disposition d'un terrain.

Les autorités fédérales suivantes ont été recensées et fourniront des avis éclairés au cours l'évaluation environnementale :

- Santé Canada, Santé environnementale et sécurité des consommateurs;
- Environnement Canada (régions de l'Ontario et du Québec), Section des évaluations environnementales;
- Transports Canada, Programmes d'infrastructure de surface, Évaluation environnementale de projets routiers.

D'autres autorités responsables ou autorités fédérales pourraient être identifiées au cours du processus de coordination fédérale.

## 4. Préparation des documents de l'évaluation environnementale

Se prévalant des prérogatives prévues au paragraphe 17(1) de la LCEE, la CCN délèguera la réalisation de l'évaluation environnementale, de la Phase 2B, à une firme d'experts-conseils. La préparation du document d'orientation, lors de la Phase 2A, a été confiée à la coentreprise AECOM-Delcan. Les ministères fédéraux se serviront de l'évaluation environnementale ainsi que des études techniques de référence et veilleront à préparer un rapport d'examen préalable aux fins de leur décision quant à l'importance des effets environnementaux potentiels du projet proposé.

La CCN distribuera l'Étude d'évaluation environnementale et le Rapport d'examen préalable ainsi que toutes les études techniques de référence à l'équipe d'examen fédéral afin que celle-ci les examine et les commente. En fonction des commentaires reçus, l'équipe d'examen fédéral pourra demander des révisions. Les ébauches du rapport de l'Étude d'évaluation environnementale et du rapport d'examen préalable seront soumises à l'examen et aux commentaires du public, conformément au Plan de conception de l'Étude élaboré au cours de la Phase 2A. L'équipe d'examen fédéral communiquera ses commentaires à la CCN et pourra demander d'autres révisions des documents. Cela pourrait se répéter plus d'une fois avant que les documents soient considérés comme complets. Une fois l'Étude d'évaluation environnementale terminée, elle sera utilisée par les autorités responsables pour déterminer l'importance des effets sur l'environnement. Ces autorités documenteront également cette décision dans le Rapport d'examen préalable. La CCN veillera à ce que les citoyens ayant participé à l'Étude d'évaluation environnementale aient la possibilité de consulter et de faire des commentaires sur le Rapport d'examen préalable.

## 5. Registre public

L'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) a établi un registre public, le Registre canadien d'évaluation environnementale (RCEE), auquel la CCN, en tant que coordonnateur fédéral, a déposé une copie de l'avis de lancement ainsi qu'une description de projet plus détaillée, comme l'exige l'article 55 de la LCÉE. La description de projet peut être consultée dans le site Web de l'ACEE (<<http://www.acee.gc.ca>>). Le numéro de référence RCEE du projet est le 10-01-52629.

L'avis de lancement a été déposé au RCEE le 19 janvier 2010 et la description de projet (en anglais et en français), le 16 février 2010.

Les documents suivants pourront être déposés au RCEE tout au long du déroulement de l'évaluation :

- la portée des facteurs à prendre en compte;
- les avis sollicitant la participation du public;
- les décisions relatives à l'évaluation environnementale;
- les renseignements concernant le suivi, s'il y a lieu.

Les parties intéressées, dont les membres du public, pourront obtenir sur demande des copies des documents relatifs à l'évaluation environnementale fédérale.

## 6. Portée du projet

Conformément au paragraphe 15(3) de la LCEE, la portée du projet doit inclure « toute opération – construction, exploitation, modification, désaffectation, fermeture ou autre – constituant un projet lié à un ouvrage ».

Aux fins de l'évaluation environnementale des liaisons interprovinciales, la portée du projet inclut (liste non exhaustive) :

- les activités de préparation du terrain, incluant l'accès au site et les modifications des infrastructures existantes requises en fonction de l'étape de construction;
- la construction de tout ouvrage temporaire, y compris des routes et des ouvrages en milieu aquatique;
- la construction du pont, y compris les piliers, les culées et les voies d'accès;
- la construction d'ouvrages routiers, y compris la construction de nouvelles routes et l'élargissement de routes existantes, ainsi que l'infrastructure connexe reliant le nouveau pont et les systèmes d'autoroute à accès contrôlé en Ontario et au Québec (échangeurs, nouveaux ou modifiés) ainsi que les intersections avec la voirie municipale (nouvelle ou modifiée);
- l'exploitation de tout ouvrage et de toute route temporaires;
- l'exploitation du pont et de ses installations auxiliaires;
- l'entretien des différentes composantes du projet (par exemple, l'entretien estival et hivernal, les remises en état périodiques et les modifications);
- la désaffectation et la fermeture de différentes composantes du projet, telles que les structures temporaires.

Puisque la désaffectation ou la fermeture du pont et des routes d'accès ne sont pas prévues dans un avenir prévisible, la portée de l'évaluation n'inclura pas cet aspect.

La portée du projet peut changer au fur et à mesure que les détails du projet deviennent disponibles.

L'évaluation environnementale fédérale donnera une description complète de l'ensemble des composantes, des ouvrages et des activités du projet, qu'ils soient principaux ou auxiliaires, ainsi qu'un calendrier approximatif. Cette description sera appuyée par des plans, des cartes et des photographies. Le rapport d'évaluation environnementale pourra, sous réserve d'éventuels accords fédéraux-provinciaux, indiquer les autorités à qui reviendront la propriété et la responsabilité de construction et d'exploitation de chaque ouvrage, la responsabilité de chaque activité et la responsabilité de mise en œuvre des mesures d'atténuation et des activités de suivi proposées.

## 7. Portée de l'évaluation

### 7.1 Facteurs à prendre en compte

Le paragraphe 16(1) de la LCEE énumère les facteurs qui doivent être pris en compte dans une évaluation environnementale au niveau de l'examen préalable :

*16(1) L'examen préalable [...] [porte] notamment sur les éléments suivants :*

- a) les effets environnementaux du projet, y compris ceux causés par les accidents ou défaillances pouvant en résulter, et les effets cumulatifs que sa réalisation, combinée à l'existence d'autres ouvrages ou à la réalisation d'autres projets ou activités, est susceptible de causer à l'environnement;*
- b) l'importance des effets visés à l'alinéa a);*
- c) les observations du public à cet égard, reçues conformément à la présente loi et aux règlements;*
- d) les mesures d'atténuation réalisables, sur les plans technique et économique, des effets environnementaux importants du projet;*
- e) tout autre élément utile à l'examen préalable [...] dont l'autorité responsable [...] peut exiger la prise en compte.*

Il est à noter que les définitions d'*environnement* et d'*effets environnementaux* données dans la LCEE sont les suivantes :

« Environnement » : ensemble des conditions et des éléments naturels de la Terre, notamment :

- a) le sol, l'eau et l'air, y compris toutes les couches de l'atmosphère;
- b) toutes les matières organiques et inorganiques ainsi que les êtres vivants;
- c) les systèmes naturels en interaction qui comprennent les éléments visés aux alinéas a) et b).

« Effets environnementaux » :

- a) les changements que la réalisation d'un projet risque de causer à l'environnement, notamment à une espèce faunique inscrite, à son habitat essentiel ou à la résidence des individus de cette espèce – au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les espèces en péril*;
- b) les répercussions de ces changements
  - (i) soit en matière sanitaire et socioéconomiques;
  - (ii) soit sur le patrimoine matériel et culturel;
  - (iii) soit sur l'usage courant de terres et de ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones;
  - (iv) soit sur une construction, un emplacement ou une chose d'importance en matière historique, archéologique, paléontologique ou architecturale, ainsi que
- c) les changements susceptibles d'être apportés au projet du fait de l'environnement

Cette définition est valable peu importe que ces changements ou répercussions surviennent au Canada ou à l'étranger.

Ces termes ont, dans le présent document, les mêmes définitions que ci-dessus. Aux fins du projet, les facteurs devant être évalués en relation avec les composantes du projet ont été déterminés en consultation avec les organismes, le public et d'autres parties intéressées. Les huit catégories de facteurs sont : environnement naturel; environnement culturel; ressources en eau et utilisation de celles-ci; environnement social; utilisation du sol et biens fonciers; environnement économique; circulation et transport; coûts. Ces catégories de facteurs et les facteurs répertoriés dans chacune serviront à déterminer les effets du projet et des différentes solutions de rechange sur l'environnement. Les facteurs sont énumérés à la section 8.1 ci-dessous.

La portée de l'évaluation des liaisons interprovinciales inclura les effets environnementaux du projet, y compris les effets environnementaux des défaillances et des accidents pouvant survenir en rapport avec le projet, les effets de l'environnement sur le projet et les effets environnementaux cumulatifs susceptibles de découler du projet en combinaison avec d'autres projets ou activités déjà réalisés ou prévus. La section 8.5 du présent document donne plus de détails concernant l'évaluation des effets cumulatifs.

La consultation des autorités fédérales compétentes en la matière, des autres parties intéressées et du grand public au cours de l'évaluation environnementale pourrait entraîner l'ajout d'autres facteurs ou enjeux à traiter.

On évaluera les effets environnementaux dans les trois corridors décrits dans le présent document d'orientation jusqu'à l'élimination d'un ou de plus d'un d'entre eux d'après les résultats des études techniques et environnementales et de l'analyse comparative. Les raisons derrière le choix du corridor préféré seront étayées par écrit, de même que ses effets environnementaux, tels que décrits dans le présent chapitre.

## 8. Contenu de l'Étude d'évaluation environnementale

### 8.1 Portée des facteurs à prendre en compte

La portée des facteurs à prendre en compte dans l'évaluation comprendra les effets potentiels (y compris les effets cumulatifs) sur les composantes environnementales suivantes :

#### **Environnement naturel**

- Espèces en péril de la flore et de la faune ainsi que leurs habitats
- Qualité de l'air et gaz à effet de serre
- Poissons et habitats aquatiques
- Aspects hydrotechniques (hydraulique, hydrologie et qualité de l'eau)
- Composantes terrestres (faune, oiseaux, végétation, terres humides et habitats)
- Secteurs importants au plan environnemental
- Secteurs écologiquement vulnérables

#### **Environnement culturel**

- Patrimoine et richesses archéologiques
- Intérêts des Autochtones

#### **Ressources en eau et utilisation de celles-ci**

- Installations de traitement d'eau
- Installations de traitement des eaux usées

#### **Environnement social**

- Collectivité
- Esthétique et panoramas
- Santé humaine
  - Qualité de l'air
  - Bruit
  - Vibrations
- Loisirs
  - Navigation de plaisance
  - Promenades panoramiques
  - Installations de loisirs
  - Hydravions

#### **Utilisation du sol et biens fonciers**

- Conformité au plan d'urbanisme (des villes et de la CCN)
- Plans directeurs et secteurs spéciaux ou protégés fédéraux (p. ex., Ceinture de verdure)
- Développement futur
- Besoins fonciers (résidentiels, commerciaux, institutionnels, industriels ou agricoles), en tout ou en partie
- Musée et pistes d'aéroport
- Incidences sur les biens fonciers
- Déplacements d'installations de services d'utilité publique
- Contamination (du sol et des sédiments)

### Environnement économique

- Développement économique

### Circulation et transport

- Camionnage
- Circulation
- Transport en commun
- Sécurité routière des transports
- Connectivité à l'infrastructure de transport non motorisé

### Coûts

- Coûts du cycle de vie

L'**annexe B** donne une description de la portée des facteurs génériques à prendre en compte.

Les facteurs énumérés aux paragraphes 16(1) et 16(2) de la LCEE doivent être systématiquement pris en compte dans l'Étude d'évaluation environnementale. L'Étude d'évaluation environnementale décrira plus particulièrement :

- l'application de la LCEE;
- la description du projet (c'est-à-dire la description des phases de construction, d'exploitation et d'entretien, l'emplacement du projet et son calendrier de réalisation);
- la portée du projet;
- la portée de l'évaluation;
- le cadre spatio-temporel de l'évaluation;
- les conditions environnementales actuelles;
- les effets environnementaux probables et les mesures d'atténuation connexes;
- les effets environnementaux cumulatifs probables et les mesures d'atténuation connexes;
- les effets environnementaux résiduels probables;
- l'importance des effets environnementaux;
- les activités de consultation publique, y compris les enjeux soulevés et leur résolution;
- les activités de consultation des Autochtones, y compris les intérêts et les enjeux soulevés et leur accommodement;
- le programme de suivi, s'il y a lieu;
- les conclusions et les recommandations concernant la décision.

Les sections suivantes décrivent plus en détail les éléments particuliers dont devra traiter l'Étude d'évaluation environnementale.

## 8.2 Description du projet

L'Étude d'évaluation environnementale comprendra une description du projet à un niveau de détail correspondant au niveau de conception du projet au moment de l'évaluation environnementale. La description du projet portera sur les activités de construction et d'exploitation proposées. Elle reposera sur les éléments inclus dans la portée du projet, qu'elle explicitera au moyen de cartes et de diagrammes appropriés.

## 8.3 Cadre spatio-temporel de l'évaluation environnementale

La prise en compte des effets environnementaux dans l'Étude d'évaluation environnementale doit être limitée conceptuellement dans le temps et dans l'espace. C'est ce que l'on entend généralement par la définition des *zones d'étude* et des *horizons temporels*, ou encore des limites spatio-temporelles ou du cadre spatio-temporel.

Les zones d'étude seront définies en tenant compte des considérations écologiques, techniques et sociales et en exerçant un jugement professionnel concernant l'étendue géographique des effets environnementaux probables. Ces zones varieront donc selon la composante de l'environnement examinée. Par exemple :

- pour la modélisation du bruit, la zone d'étude comprend les principales routes situées à moins de 600 m de la route étudiée;
- pour la modélisation de la circulation, la zone d'étude est régionale et s'appuie sur le modèle de prévision de la demande pour la région de la capitale nationale;
- pour les terres humides, la zone d'étude est l'ensemble du système de terres humides potentiellement touché.

Les définitions suivantes des territoires d'étude sont données à titre de référence. Comme il a déjà été indiqué, les limites spatiales sont susceptibles de varier pour chaque composante environnementale, selon la nature des effets prévus. Les différentes limites spatiales seront définies dans l'Étude d'évaluation environnementale.

Zone d'étude	La zone d'étude est l'empreinte du projet au sol, soit le territoire à l'intérieur duquel auront lieu les travaux de construction d'ouvrages ainsi que les territoires ou structures qui seront modifiés, mis hors service ou abandonnés. Il se peut qu'une zone d'étude ne comprenne pas tout le territoire requis pour les mesures d'atténuation.
Zone d'étude locale	Territoire hors des limites du corridor à l'étude, à l'intérieur duquel le projet peut raisonnablement avoir des effets environnementaux. Ses limites peuvent changer après une évaluation préliminaire de la portée spatiale des effets environnementaux potentiels.
Zone d'étude régionale	Territoire à l'intérieur duquel il existe un potentiel d'effets cumulatifs.

L'horizon temporel de l'évaluation établira la période pour laquelle les effets attribuables au seul projet et les effets cumulatifs seront pris en compte et correspondra à tout le moins à l'horizon de planification du projet.

À l'intérieur des limites potentielles de l'infrastructure matérielle, autrement dit dans la zone d'étude des corridors retenus, des variantes présentant différents tracés en plan, profils en long et profils en travers seront considérées. Les corridors qui seront considérés au cours de la Phase 2B sont illustrés par les figures 1, 2 et 3 et sont décrits comme suit :

- Zone d'étude du corridor 5 – De l'autoroute 50 jusqu'au boulevard Maloney, les travaux devraient se confiner à l'emprise actuelle de la montée Paiement (artère à quatre voies avec terre-plein central). Du boulevard Maloney jusqu'au bord de la rivière, les travaux nécessiteront l'acquisition d'une nouvelle emprise. Le tracé horizontal pourrait être un prolongement de la montée Paiement vers le sud, alors que le tracé en plan oblique vers l'est empiète sur le terrain de golf existant. Près de la rivière, le corridor à l'étude s'élargit vers l'ouest pour inclure le terrain requis pour déplacer, le cas échéant, l'intersection de la rue Jacques-Cartier et de la rue Saint-Louis. À travers la rivière, le tracé routier devra suivre les normes de conception géométrique selon la vitesse de la circulation, en tenant compte de l'emplacement de la route sur les rives nord et sud; le corridor à l'étude peut avoir une largeur de plusieurs centaines de mètres, mais il est évidemment déterminé, aux deux extrémités, par ses limites sur la terre ferme. Du bord de la rivière jusqu'à l'autoroute 417, les travaux se confineront généralement au corridor appartenant à la CCN. Une partie des terrains fédéraux situés entre le Musée de l'aviation du Canada et l'hôpital Montfort, du côté est de la promenade de l'Aviation, sont inclus dans le corridor à l'étude. Aucune modification du tracé de

la promenade de l'Aviation n'est proposée entre les chemins de Montréal et Ogilvie, où la promenade de l'Aviation est déjà une route à quatre voies avec terre-plein central. À l'échangeur de l'autoroute 417, le corridor à l'étude se prolonge le long de l'autoroute 417 et de la route 174 sur une distance de 1 km environ, pour inclure les terrains potentiellement requis pour construire les bretelles de raccordement appropriées.

- Zone d'étude du corridor 6 – De l'autoroute 50 jusqu'au boulevard Maloney, le corridor à l'étude comprend le boulevard Lorrain et les terrains adjacents. Du boulevard Maloney jusqu'au bord de la rivière, le corridor comprend les terrains situés entre l'usine de traitement d'eau et la baie McLaurin. À travers la rivière, le corridor à l'étude peut avoir une largeur de plusieurs centaines de mètres, mais il est évidemment déterminé, aux deux extrémités, par ses limites sur la terre ferme. Du bord de la rivière jusqu'à la route 174, le corridor à l'étude s'étend de la limite ouest de la Ceinture de verdure (y compris l'échangeur du chemin de Montréal et la bordure est du lotissement Canotek) jusqu'à la limite est du corridor 6 défini lors de la Phase 1. Il inclut, au sud de la route 174, les terrains requis pour construire un échangeur et d'éventuels raccordements au boulevard Saint-Joseph. Il inclut aussi l'emprise de la route 174, dont l'élargissement est proposé, entre ce nouvel échangeur et celui de l'autoroute 417, où des améliorations des bretelles de raccordement seront considérées.
- Zone d'étude du corridor 7 – Au nord de l'autoroute 50, entre celle-ci et l'aéroport, le corridor à l'étude inclut suffisamment de terrain pour construire un nouvel échangeur et de nouvelles voies de service se raccordant au réseau routier existant. De l'autoroute 50 jusqu'au boulevard Maloney, il inclut des terrains non bâtis qui suivent le tracé du corridor 7 défini au cours de la Phase 1, entre la rue de Granby et la montée Chaudet. La continuité du corridor à travers la rivière et jusque sur la rive sud (à l'intérieur de la Ceinture de verdure) exige qu'il traverse de biais les baies McLaurin et Murphy et les terres humides qui y sont associées. Le corridor à l'étude est raisonnablement large pour permettre d'élaborer des variantes dans ces milieux naturels. Du bord de la rivière jusqu'à la route 174, le corridor à l'étude s'étend de la limite est de la Ceinture de verdure jusqu'à la limite ouest du corridor 7 défini au cours de la Phase 1. Il inclut également l'emprise de la route 174, dont l'élargissement est proposé, entre ce nouvel échangeur et celui de l'autoroute 417, où des améliorations des bretelles de raccordement seront considérées.

Aucun travail de conception géométrique n'a été fait au cours de la Phase 2A pour confirmer la faisabilité des tracés potentiels à l'intérieur des corridors à l'étude. La faisabilité de tout tracé proposé après la Phase 1 devra donc être examinée au cours de la Phase 2B.

Un certain nombre de critères ont été établis au cours de la Phase 1 pour aider à déterminer les corridors appropriés. Les critères importants pour la Phase 2 se résument comme suit :

- satisfaire à la demande de transport interprovincial et être disponible pour la circulation de camions;
- se raccorder aux réseaux routiers provinciaux, et plus particulièrement aux autoroutes (417 en Ontario et 50 au Québec);
- le corridor doit comprendre des routes artérielles et des autoroutes lorsqu'il suit des infrastructures existantes;
- présenter une conception géométrique correspondant à une vitesse de conception appropriée pour cette voirie;
- tenir compte des effets potentiels sur l'environnement, tel que défini par les catégories de facteurs.

Ces critères doivent être pris en compte pour tout nouveau tracé à l'intérieur des corridors définis dans l'Étude.

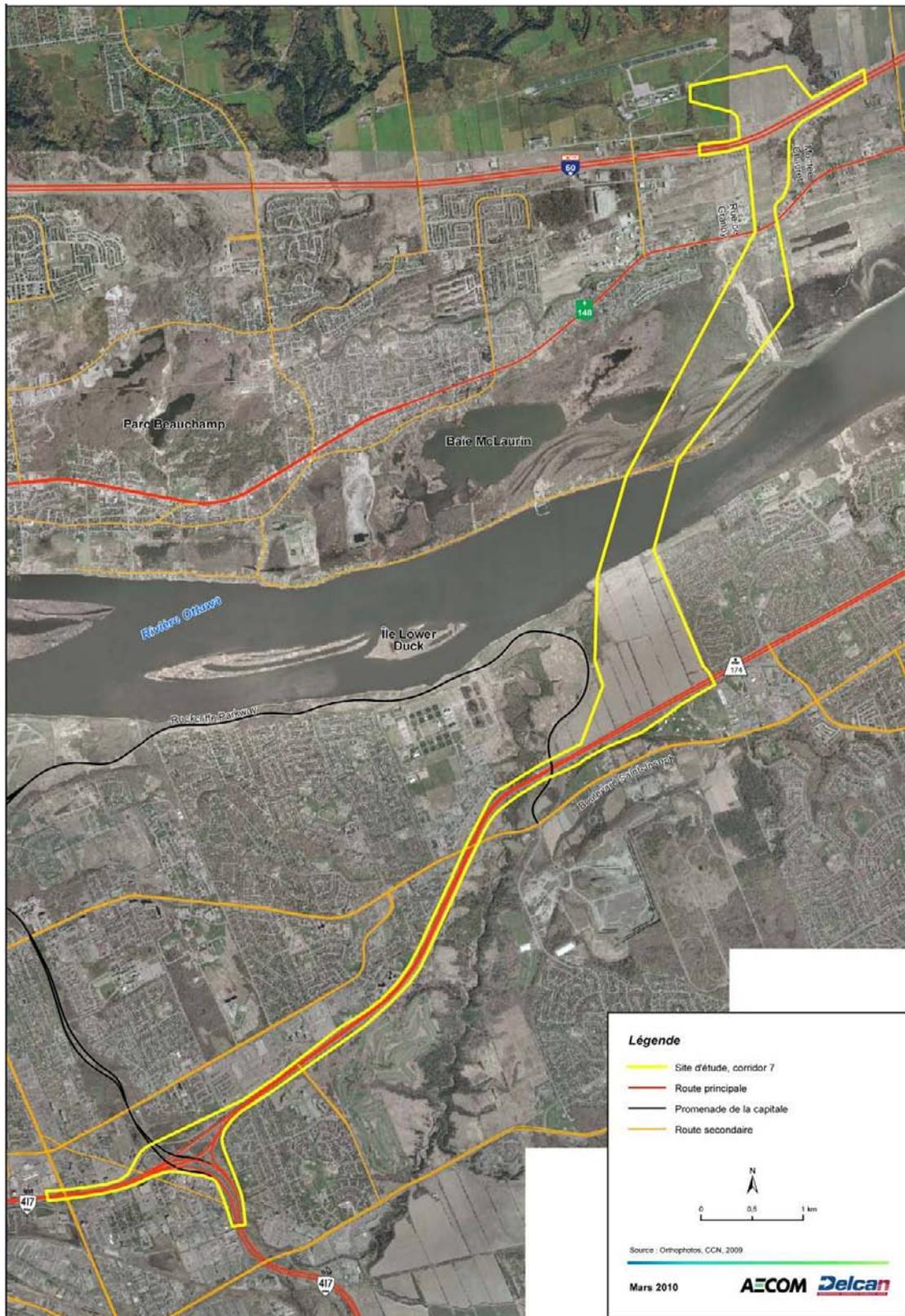
Figure 1 – Zone d'étude du corridor 5



Figure 2 – Zone d'étude du corridor 6



Figure 3 – Zone d'étude du corridor 7



## 8.4 Description de l'environnement actuel

Une description de l'environnement actuel est requise pour pouvoir déterminer les interactions probables entre le projet et l'environnement et, inversement, entre l'environnement et le projet. Les composantes généralement décrites comprennent notamment les facteurs décrits à la section 8.1 ci-dessus.

Le niveau de détail requis dans la description de l'environnement actuel sera inférieur lorsque les interactions potentielles entre le projet et les différentes composantes de l'environnement sont ténues ou éloignées dans le temps ou dans l'espace.

## 8.5 Évaluation et atténuation des effets environnementaux

La prise en compte des effets environnementaux potentiels dans l'Étude d'évaluation environnementale sera faite de manière systématique et repérable. La méthode d'évaluation sera résumée. Les résultats de l'évaluation seront clairement étayés par écrit, notamment à l'aide de tableaux sommaires.

Les sections qui suivent donnent de plus amples détails sur les méthodes qui seront employées pour évaluer les effets probables du projet et les effets probables de l'environnement sur le projet.

### 8.5.1 Évaluation des effets environnementaux

L'évaluation sera menée conformément à la méthode générale suivante :

1. ***Détermination des interactions potentielles entre les activités du projet et l'environnement actuel lors de la construction de l'ouvrage et de son exploitation normale et lors des défaillances et des accidents éventuels.***

Une attention particulière sera portée aux interactions entre le projet et l'environnement. L'analyse fera la distinction entre les effets associés à la construction de l'ouvrage et ceux associés à son exploitation, et le texte indiquera clairement quelles activités du projet sont susceptibles de toucher quelles composantes de l'environnement.

À cette étape, l'examen portera sur les mesures normales de conception et d'exploitation qui pourraient prévenir ou réduire la probabilité des interactions avec l'environnement. Des possibilités d'autres mesures d'atténuation des effets sont abordées à l'étape 3 ci-dessous.

2. ***Description des modifications susceptibles de toucher les composantes de l'environnement suite aux interactions déterminées avec le projet.***

Chaque modification de l'environnement sera décrite comme étant directe ou indirecte et positive ou négative.

La description des modifications des conditions naturelles, sociales et en matière de transport se concentrera sur celles qui sont susceptibles de découler des effets probables

du projet sur l'environnement. Toutefois, une description générale des autres effets sur les conditions naturelles, sociales et en matière de transport sera aussi donnée. Des méthodes quantitatives aussi bien que qualitatives seront utilisées pour déterminer et décrire les effets négatifs probables sur l'environnement. Dans la mesure du possible, une analyse quantitative sera menée pour des composantes environnementales telles que la qualité de l'air, le bruit et les vibrations, par exemple. L'interprétation des résultats des analyses s'appuiera sur l'expertise et le jugement des professionnels. La base des prévisions (y compris les limites, suppositions et inexactitudes liées aux données ou à la modélisation) et de l'interprétation des résultats ainsi que l'importance des incertitudes restantes seront clairement décrites dans l'Étude d'évaluation environnementale.

**3. Détermination et description des mesures d'atténuation techniquement et économiquement réalisables pouvant être appliquées à l'égard de chaque effet négatif probable sur l'environnement.**

Les stratégies d'atténuation reprendront les principes d'évitement, de précaution et de prévention. Ainsi, l'accent sera mis sur la possibilité d'éviter ou de prévenir la cause ou la source d'un effet avant de se pencher sur la façon d'inverser ou de réduire un effet une fois qu'il s'est produit.

L'Étude d'évaluation environnementale déterminera des mesures techniquement et économiquement réalisables qui atténueront les effets négatifs importants du projet sur l'environnement, y compris les effets cumulatifs. Les mesures d'atténuation proposées seront conformes aux règlements, lignes directrices et codes de pratique fédéraux et provinciaux pertinents et l'Étude d'évaluation environnementale indiquera de quelle façon cela sera fait. L'Étude d'évaluation environnementale indiquera clairement quand les mesures d'atténuation seront mises en œuvre (plutôt que de suggérer ce qui pourrait être fait), qui en sera responsable et comment leur efficacité sera assurée.

S'il s'avère impossible d'assurer la prévention de certains effets, d'autres mesures d'atténuation seront décrites sous la forme d'interventions d'urgence. Lorsque cela sera pertinent, des engagements à élaborer des plans de gestion environnementale propres aux endroits touchés seront proposés.

**4. Se prononcer au sujet de l'importance des effets sur l'environnement susceptibles de survenir suite au projet, compte tenu de la mise en œuvre des mesures d'atténuation proposées.**

Les critères pour juger et décrire l'importance des effets résiduels (après atténuation) seront l'ampleur, la durée et la fréquence, le contexte écologique, le contexte géographique et la permanence ou le degré de réversibilité.

L'analyse sera consignée par écrit d'une manière qui permette facilement de tirer des conclusions concernant l'importance des effets sur l'environnement. Les autorités responsables prendront la décision finale quant à l'importance des effets sur l'environnement.

**8.5.2 Évaluation des effets de l'environnement sur le projet**

L'évaluation tiendra compte de la façon dont l'environnement pourrait influencer négativement sur le projet, par exemple, en raison de phénomènes sismiques, de temps violent, de débits de crue extrêmes, d'embâcles ou d'inondations. Elle tiendra également compte de tout effet potentiel du climat et du changement climatique sur le projet, y compris la possibilité que le projet soit sensible aux changements climatiques au cours de sa durée de vie utile.

Cette partie de l'évaluation sera menée d'une manière progressive, comme celle déjà décrite pour évaluer les effets du projet sur l'environnement. Les interactions possibles entre les dangers naturels potentiels et le projet seront d'abord déterminées, puis les effets de ces interactions, les mesures d'atténuation, s'il y a lieu, et l'importance des effets négatifs résiduels probables sur l'environnement seront également définis.

L'accent dans cette section sera mis sur les conditions environnementales que l'on peut raisonnablement prévoir et non seulement sur les événements qui surviennent de façon périodique.

### 8.5.3 Évaluation des accidents et défaillances

L'Étude d'évaluation environnementale déterminera les effets potentiels sur l'environnement découlant d'accidents ou de défaillances à n'importe quelle phase du projet et évaluera la probabilité de ces événements ainsi que les circonstances dans lesquelles ils pourraient survenir. Cette section décrira, en détail, la mise en œuvre de mesures d'atténuation, de plans d'urgence et de mécanismes d'intervention.

## 8.6 Évaluation des effets cumulatifs probables

Les effets cumulatifs sont les effets résiduels du projet sur l'environnement (c'est-à-dire qui persistent malgré la mise en place de mesures d'atténuation) combinés à ceux de projets ou d'activités passés, présents ou futurs. Ils peuvent aussi résulter de la combinaison de différents effets du projet sur une même composante de l'environnement. Seront donc considérés à la fois les effets du projet et ceux d'autres projets et activités qui ont déjà été réalisés ou qui le seront et dont les effets devraient se superposer à ceux du projet (au même endroit et au même moment).

Afin de considérer les effets environnementaux cumulatifs potentiels du projet, l'évaluation environnementale énumérera les autres projets passés, présents et raisonnablement prévisibles dans l'avenir à l'intérieur de la zone d'étude. L'accent dans cette section sera mis sur les projets « raisonnablement prévisibles » (c'est-à-dire les projets déjà approuvés ou qui cheminent présentement dans les processus d'approbation réglementaire). Des échanges continus avec les autorités fédérales auront lieu lors de l'énumération des autres projets et activités à considérer. Les autres projets des administrations locales et régionales seront énumérés, ainsi que ceux des organismes provinciaux et fédéraux, en consultation avec les organismes responsables. Ces projets incluront les autres projets en transport dans la région qui reçoivent une aide financière du gouvernement fédéral.

Les projets ne se limiteront pas aux autres projets d'infrastructures de transport ou de transport en commun. Tous les projets raisonnablement prévisibles seront considérés, en particulier ceux qui contribuent aux effets cumulatifs sur la qualité de l'eau, sur la végétation, sur les habitats fauniques, sur la qualité de l'air et sur le bruit, puisque ce sont ces facteurs environnementaux qui subissent le plus souvent les effets de multiples projets, ou effets cumulatifs.

L'information disponible pour évaluer les effets sur l'environnement d'autres projets pourra être moins détaillée, car ces effets peuvent être plus éloignés dans l'espace et dans le temps. Il se peut aussi que les informations concernant un autre projet ou une autre activité ne soient pas disponibles. La prise en compte des effets environnementaux cumulatifs pourrait donc être faite à un niveau plus général que l'évaluation des interactions directes entre le projet et l'environnement.

L'importance des effets cumulatifs probables sera évaluée de la même manière que les autres effets sur l'environnement.

L'examen des effets cumulatifs sur l'environnement s'appuiera sur le guide de référence intitulé *Évaluation des effets cumulatifs – Guide du praticien* de 1999 de l'ACEE, disponible sur le site Web à l'adresse suivante : <<http://www.acee.gc.ca/>>.

## 8.7 Évaluation de l'importance des effets environnementaux

Les critères pour évaluer et décrire l'importance des effets résiduels (y compris les effets cumulatifs) seront l'ampleur, la durée et la fréquence, le contexte écologique, le contexte géographique et la permanence ou le degré de réversibilité. Les normes et lignes directrices réglementaires (fédérales et provinciales) ou sectorielles serviront de référence pour évaluer l'importance d'un effet sur l'environnement. L'expertise et le jugement professionnels seront également utilisés. Toutes les lois fédérales et provinciales applicables seront respectées.

L'analyse sera consignée par écrit d'une manière qui permette facilement de tirer des conclusions concernant l'importance des effets sur l'environnement. Les autorités responsables prendront la décision finale quant à l'importance des effets sur l'environnement.

## 8.8 Consultation publique

L'Étude d'évaluation environnementale comprendra une description des activités de consultation publique, notamment une liste des principales parties intéressées, des réunions et autres événements importants ainsi qu'un résumé des enjeux soulevés et des mesures prises pour y répondre. Les résultats de la consultation publique effectuée pour le projet jusqu'à ce jour sont consignés par écrit et publiés sur le site Web de l'Étude ([www.liaisonsrcn.ca](http://www.liaisonsrcn.ca)). Celui-ci décrit aussi les activités de consultation futures.

Les commentaires reçus par le promoteur du projet au sujet de l'Étude d'évaluation environnementale seront clairement répertoriés et classés dans des tableaux indiquant la façon dont ils ont été traités et intégrés à l'Étude d'évaluation environnementale et dont ils ont influé sur le projet ou sur l'évaluation, ou les raisons pour lesquelles il n'y a pas été donné suite. Les autorités responsables tiendront compte des commentaires reçus tout au long de l'évaluation environnementale lorsqu'ils prendront leur décision au sens de la LCEE.

Conformément à l'article 55 de la Loi, un dossier de projet a été créé dans le Registre canadien d'évaluation environnementale (RCEE) pour donner avis de l'évaluation environnementale fédérale et pour faciliter l'accès du public aux documents y afférant. Comme il a été indiqué précédemment, le lien vers le dossier de projet au RCEE est le suivant : <<http://www.acee.gc.ca/050/details-fra.cfm?evaluation=52629>>.

## 8.9 Consultation des Autochtones

Les Algonquins de l'Ontario revendiquent un territoire qui englobe la ville d'Ottawa et la plus grande partie de l'est de l'Ontario. C'est la raison pour laquelle ils participent à l'Étude et continueront de le faire. La Première Nation Kitigan Zibi Anishinabeg (KZA) a aussi des intérêts dans la zone d'étude et participe donc elle aussi à l'Étude.

La CCN collabore activement avec les Algonquins de l'Ontario et KZA pour officialiser leur participation à la Phase 2 de l'Étude. Une réunion a eu lieu (en novembre 2009) lors des travaux initiaux de la Phase 2A et deux autres réunions consultatives avec les deux groupes ont eu lieu en mars et en avril 2010. La réunion initiale avait pour but de discuter de la meilleure façon de travailler ensemble sur l'Étude. La deuxième réunion, en mars, avait pour but de revoir l'avancement de l'Étude et de discuter d'un projet de protocole d'entente (ou de lettres d'intention) visant à définir le cadre de participation des deux groupes. Plus tard en mars 2010, la CCN a informé les deux groupes qu'elle ne pouvait pour le moment s'engager envers des propositions d'aide financière, mais qu'elle restait déterminée à mener une consultation valable. La troisième réunion, en avril, avait pour but de discuter de l'ébauche du document d'orientation selon la LCEE, du Plan de conception de l'Étude et du processus relatif au protocole d'entente.

Les Algonquins de l'Ontario et KZA ont indiqué qu'ils souhaitaient participer de manière utile et qu'une aide financière était nécessaire. Leur intérêt concerne le territoire et son utilisation. Si des préoccupations étaient soulevées au sujet d'une éventuelle atteinte à des droits, un accommodement approprié devrait alors être discuté.

## 8.10 Programme de suivi

Lors de l'Étude d'évaluation environnementale, le besoin d'un programme de suivi sera considéré. Un tel programme a pour objet d'aider à déterminer si les effets du projet sur l'environnement, y compris les effets cumulatifs, sont tels que prévus dans l'Étude d'évaluation environnementale. Il vise aussi à confirmer si les mesures d'atténuation des effets sur l'environnement sont efficaces et si d'autres stratégies d'atténuation s'imposent. L'Étude d'évaluation environnementale indiquera si un programme de suivi en bonne et due forme est requis. Si tel est le cas, l'Étude d'évaluation environnementale décrira les activités de surveillance environnementale et de contrôle de conformité proposées. La conception du programme sera appropriée à l'échelle du projet et aux enjeux traités dans l'Étude d'évaluation environnementale.

Les autorités responsables rendront une décision définitive quant à l'exigence d'un programme de suivi en bonne et due forme et quant aux mesures à adopter pour assurer la mise en œuvre des mesures d'atténuation.

## 8.11 Conclusions et recommandations concernant la décision

Le Rapport d'examen préalable présentera une recommandation préliminaire de la CCN, quant à savoir si le projet est susceptible d'avoir des effets négatifs importants sur l'environnement, compte tenu des mesures d'atténuation appropriées. Toutefois, conformément à la LCEE, chacune des autorités responsables tirera ses propres conclusions de l'évaluation environnementale, en conformité avec la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

## 9. Personne-ressource concernant l'évaluation environnementale

Coordonnées du coordonnateur fédéral de l'évaluation environnementale (CFEE) :

Gerald Augusta  
Agent principal d'environnement  
Commission de la capitale nationale  
40, rue Elgin, pièce 202  
Ottawa, ON K1P 1C7  
Téléphone : 613-239-5525  
Télécopieur : 613-239-5337  
Courriel : [gerald.augusta@ncc-ccn.ca](mailto:gerald.augusta@ncc-ccn.ca)

# **Annexe A**

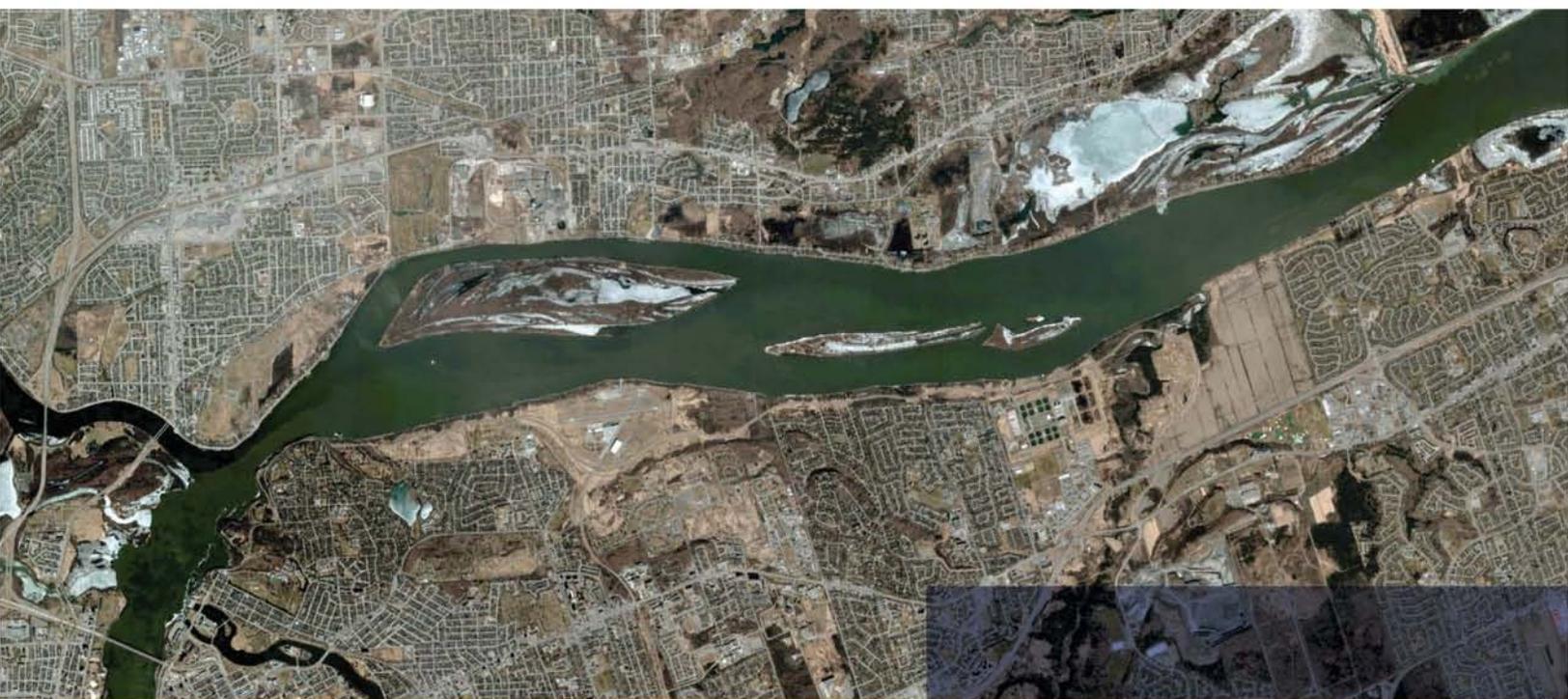
---

## **Description du projet**





# Futures liaisons interprovinciales dans la région de la capitale nationale Étude d'évaluation environnementale



## Description de projet

*pour le Registre canadien  
d'évaluation environnementale*

Janvier 2010

CCN dossier n° : SC2050





# Étude d'évaluation environnementale des futures liaisons interprovinciales dans la région de la capitale nationale

## Description de projet pour le Registre canadien d'évaluation environnementale

Dossier CCN : SC2050

AECOM Delcan

Réf : 05-19680

Janvier 2010



Ce rapport a été produit par les membres de l'équipe  
AECOM Delcan :



14 janvier 2010

---

Valerie McGirr, ing.  
Tomasz Wlodarczyk, M.E.S.  
Catherine Parker, B.Soc. Sc.



14 janvier 2010

---

Patrick G. Déoux, MICU, OUQ, RPP

Distribution

1 pdf Client

Dossier de projet



## Table des matières

	page
<b>1. Introduction.....</b>	<b>1</b>
1.1 Objet du présent document.....	7
1.2 Promoteurs.....	7
1.2.1 Renseignements sur les personnes-ressources.....	8
<b>2. Étude d'évaluation environnementale et approbations .....</b>	<b>9</b>
2.1 Autorisations ou permis provinciaux et municipaux.....	9
2.2 Autorisations ou permis fédéraux .....	9
2.3 Soutien financier fédéral et provincial de l'Étude d'évaluation environnementale.....	10
2.4 Terrains fédéraux éventuellement requis aux fins du projet.....	10
2.5 Autres régimes d'évaluation environ-nementale auxquels l'Étude d'évaluation environnementale est ou peut être assujettie.....	10
<b>3. Information touchant le projet .....</b>	<b>11</b>
3.1 Calendrier.....	11
3.2 Nouvelles liaisons interprovinciales proposées .....	11
3.3 Les activités du projet .....	13
3.4 Les besoins en matière de ressources et de matériaux .....	16
<b>4. Conditions environnementales actuelles.....</b>	<b>17</b>
4.1 Milieu naturel.....	17
4.1.1 Milieu aquatique .....	17
4.1.1.1 La rivière des Outaouais.....	17
4.1.1.2 Hydrologie et qualité des eaux de surface .....	17
4.1.1.3 Faune ichtyenne et habitat faunique .....	18
4.1.1.4 Espèces à statut précaire .....	21
4.1.2 Milieu physique et terrestre.....	23
4.1.2.1 Éléments géotechniques et sols.....	23
4.1.2.2 Végétation.....	23
4.1.2.3 Zones importantes sur le plan environnemental .....	25
4.1.2.4 Faune.....	26
4.1.2.5 Espèces en péril .....	28
4.2 Milieu social.....	31
4.2.1 Utilisation du sol.....	31
4.2.2 Utilisation récréative de la rivière des Outaouais.....	34
4.2.3 Contamination.....	35
4.2.4 Archéologie / Patrimoine.....	37
<b>5. Consultation.....</b>	<b>39</b>
5.1 Consultations au cours de la Phase 1 .....	39
5.1.1 Comité consultatif technique (CCT).....	39
5.1.2 Groupe de consultation publique (GCP).....	40
5.1.3 Séances de consultation publique (SCP) .....	42
5.1.4 Site web du projet .....	44
5.1.5 Briefings média .....	44

5.2	Communications avec les ministères et organismes fédéraux à ce jour .....	44
5.3	Intérêts des Premières nations et des Autochtones .....	45
<b>6.</b>	<b>Bibliographie .....</b>	<b>46</b>

### Liste des figures

Figure 1	Carte de la région de la capitale nationale .....	2
Figure 2	Carte des trois corridors les mieux classés, dans le contexte de la RCN .....	3
Figure 3	Corridor 5 – Île Kettle .....	4
Figure 4	Corridor 6 – Île Lower Duck .....	5
Figure 5	Corridor 7 – Aéroport de Gatineau / Baie McLaurin .....	6
Figure 6	Terrains appartenant à la CCN et gérés par celle-ci dans l'aire d'étude (indiqués en vert) .....	31

### Liste des tableaux

Tableau 1	Éléments importants de la flore .....	29
Tableau 2	Éléments importants de la faune .....	30
Tableau 3	Membres du Comité consultatif technique (CCT) .....	39
Tableau 4	Membres du Groupe de consultation publique (GCP) .....	40

### Annexes

Annexe A	Première réunion avec les Premières nations (Nov. 2009)
----------	---

# 1. Introduction

La Commission de la capitale nationale (CCN), en collaboration avec le Ministère des transports du Québec (MTQ) et le Ministère des transports de l'Ontario (MTO), a lancé l'Étude d'évaluation environnementale des futures liaisons interprovinciales dans la région de la capitale nationale en 2006. L'insuffisance de l'actuel système de transport accroît les émissions de gaz d'échappement, les retards dans l'écoulement du trafic et la circulation des poids lourds dans le centre-ville d'Ottawa, alors que la croissance dans la région de la capitale nationale (RCN) se poursuit.

L'Étude d'évaluation environnementale des liaisons interprovinciales (ci-après l'Étude) est réalisée en deux phases. La Phase 1 de l'Étude, lancée en 2006 et réalisée par la coentreprise Roche-NCR, a été achevée en janvier 2009. Elle avait pour objectifs de confirmer le besoin de nouveaux axes de franchissement interprovincial, de proposer et d'évaluer différentes solutions et d'en établir l'ordre de priorité. Il a été démontré, au cours de cette phase, le besoin d'un nouveau franchissement interprovincial. Dix axes de franchissement potentiels ont alors été proposés, puis évalués et classés selon plusieurs critères. Il en est ressorti un axe de franchissement préféré, celui de l'île Kettle. Par la suite, il a été décidé de retenir, pour examen plus approfondi, les trois axes les mieux classés lors de la Phase 1 de l'étude, soit : 1<sup>o</sup> celui de l'île Kettle; 2<sup>o</sup> celui de l'île Lower Duck; et 3<sup>o</sup> celui de l'aéroport de Gatineau et de la baie McLaurin.

La Phase 2 a été lancée en octobre 2009 et consiste en deux volets. Celle-ci est réalisée par la co-entreprise AECOM-Delcan. Elle porte sur la préparation d'un plan d'étude, comprenant un programme d'implication du public, et un document d'orientation de l'Étude. Lors de la phase 2B, l'évaluation environnementale sera achevée, afin d'aboutir à la recommandation d'un corridor pour la réalisation du projet, parmi les trois considérés. On recommandera aussi, à cette étape, des mesures pour atténuer ou éliminer les effets environnementaux néfastes.

La figure 1 est une carte montrant la RCN. La figure 2 montre l'emplacement des trois corridors les mieux classés, dans le contexte de la RCN. Les figures 3, 4 et 5 illustrent les corridors plus en détail. Ces corridors sont les suivants :

## Corridor 5 – Île Kettle

L'extrémité nord du corridor est située à l'échangeur de l'autoroute 50 et de la Montée Paiement à Gatineau, à environ 45°30' nord et 75°40' ouest. L'extrémité sud de ce corridor est située à l'échangeur de l'autoroute 417 et de la route régionale 174 à Ottawa, à environ 45°25'20" nord et 75°37'20" ouest.

## Corridor 6 – Île Lower Duck

L'extrémité nord du corridor est située à l'échangeur de l'autoroute 50 et du boulevard Lorrain à Gatineau, à environ 45°30' nord et 75°36' ouest. L'extrémité sud du nouveau corridor se trouve sur la route régionale 174 à Ottawa, à environ 45°27'40" nord et 75°34' ouest. Dans ce corridor, le projet comprend l'élargissement de la route régionale 174 vers l'ouest, jusqu'à l'autoroute 417.

## Corridor 7 – Aéroport de Gatineau et baie McLaurin

L'extrémité nord du corridor est située à un nouvel échangeur de l'autoroute 50 à Gatineau, dans les environs de l'aéroport de Gatineau, à environ 45°30' nord et 75°32' ouest. L'extrémité sud du nouveau corridor se trouve sur la route régionale 174 à Ottawa, à environ 45°27'40" nord et 75°34' ouest. Dans ce corridor, le projet comprend l'élargissement de la route régionale 174 vers l'ouest, jusqu'à l'autoroute 417.

Figure 1 Carte de la région de la capitale nationale et des limites de la zone d'étude

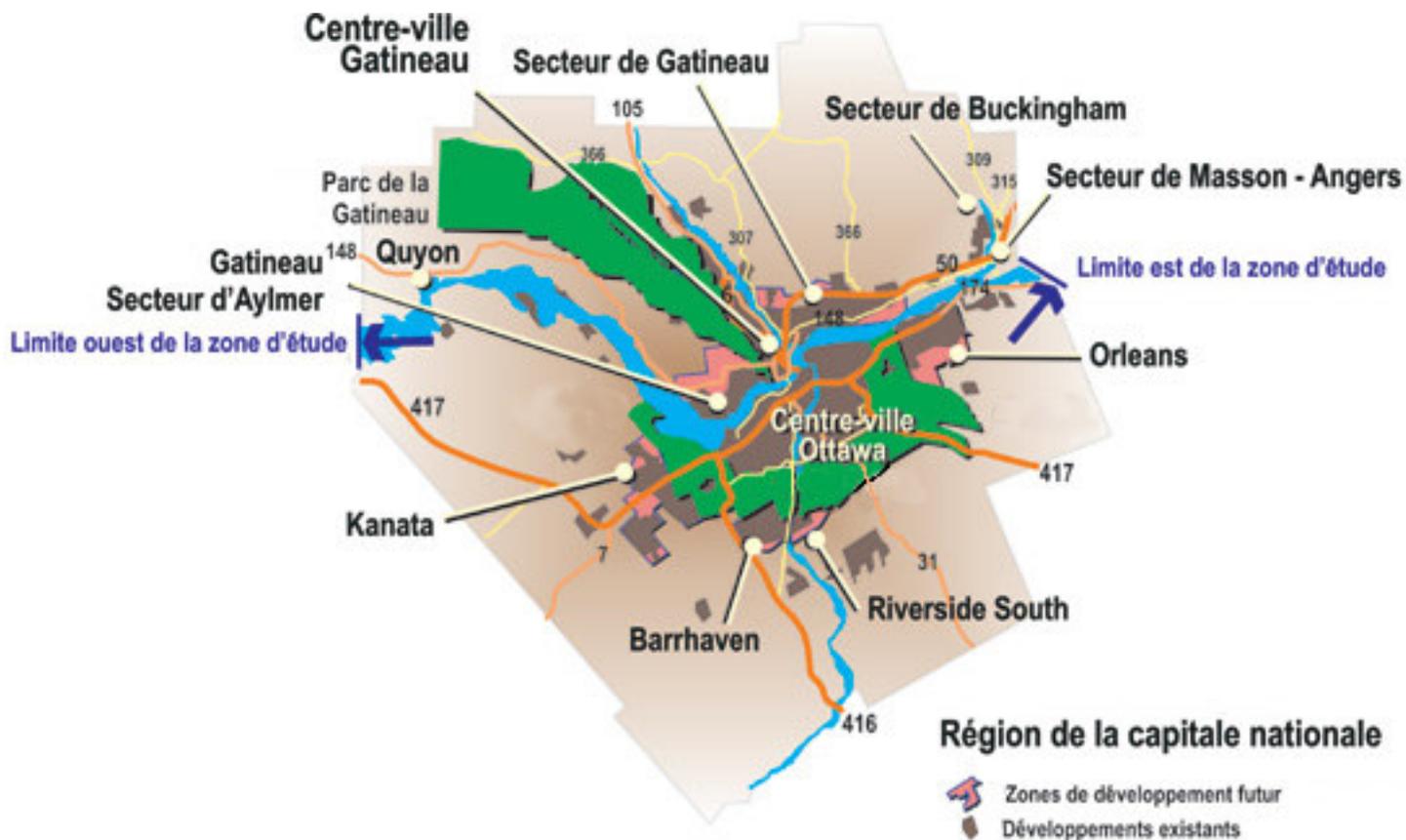
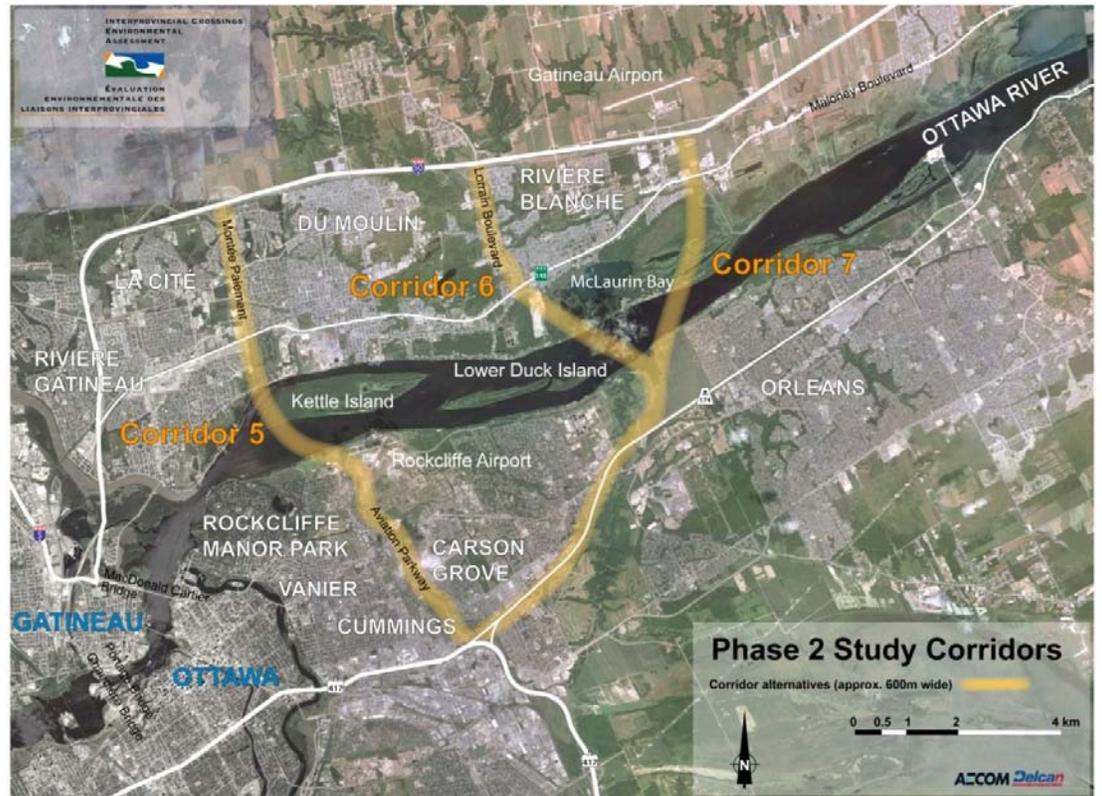


Figure 2 Carte des trois corridors les mieux classés, dans le contexte de la RCN



**Figure 3 Corridor 5 – Île Kettle** (Illustration tirée du rapport final de la Phase 1)

(Remarque: les portions du corridor situées au nord de l'autoroute 50 et au sud de l'autoroute 417 ne sont pas représentées)

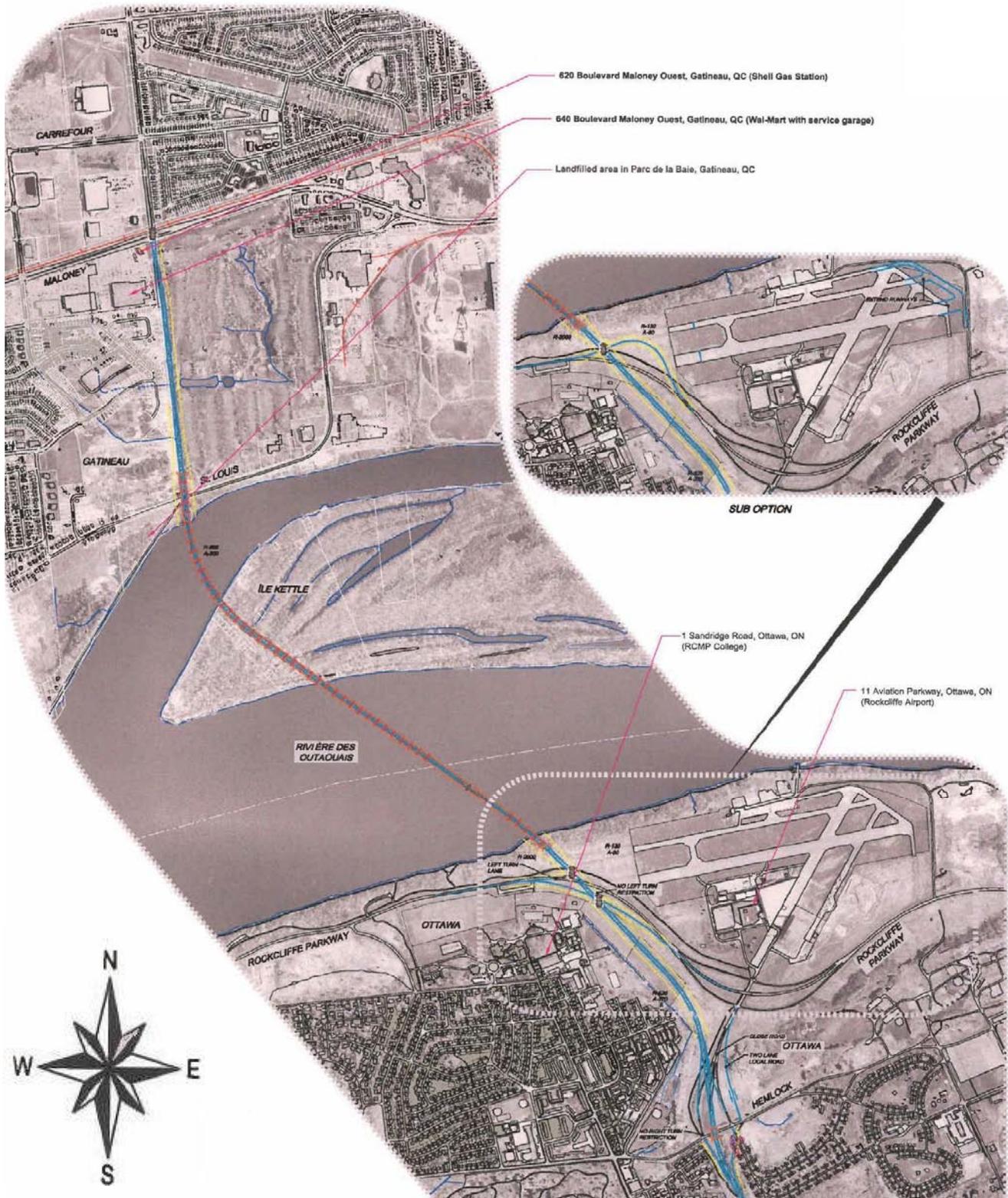


Figure 4 Corridor 6 – Île Lower Duck

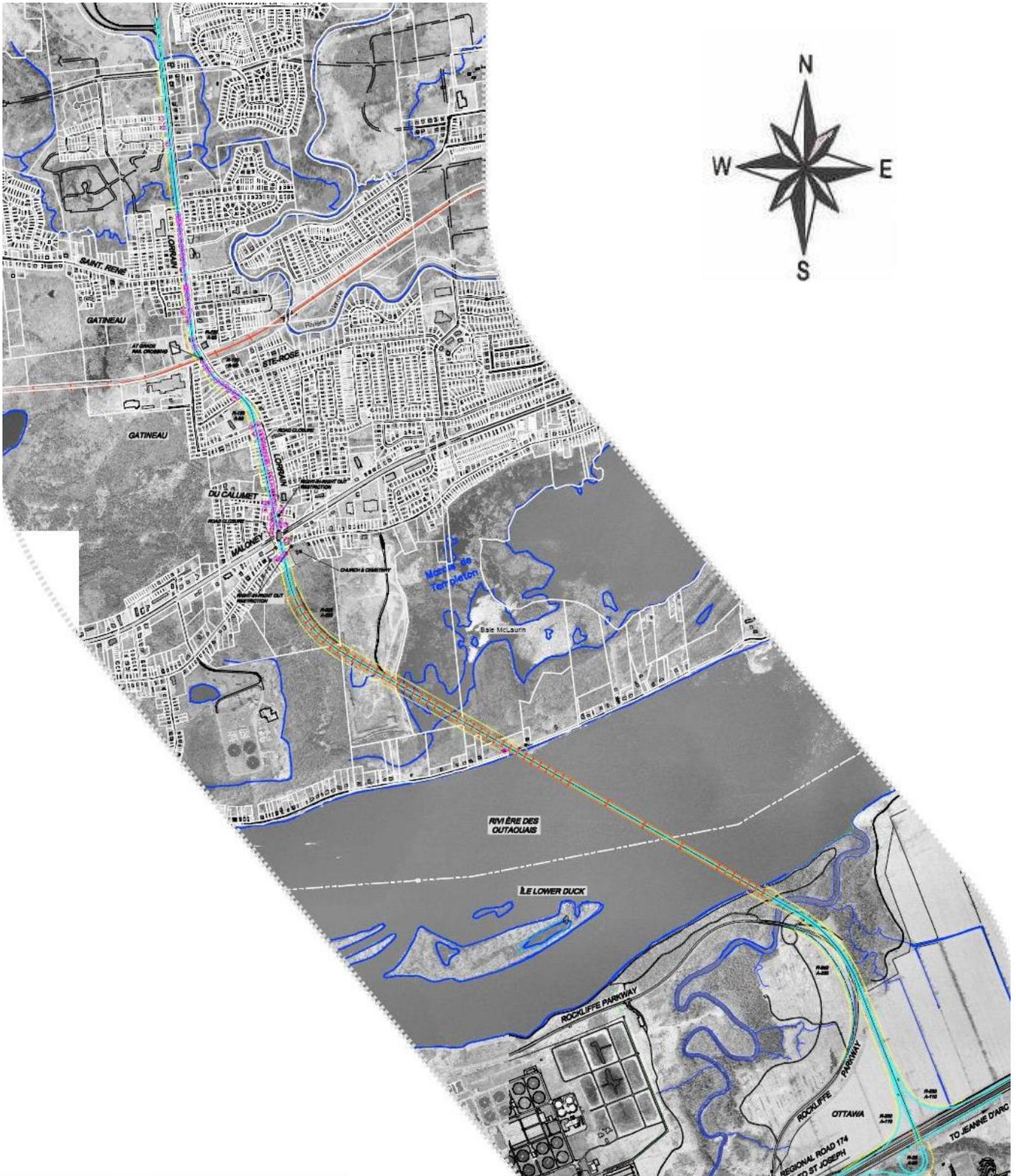
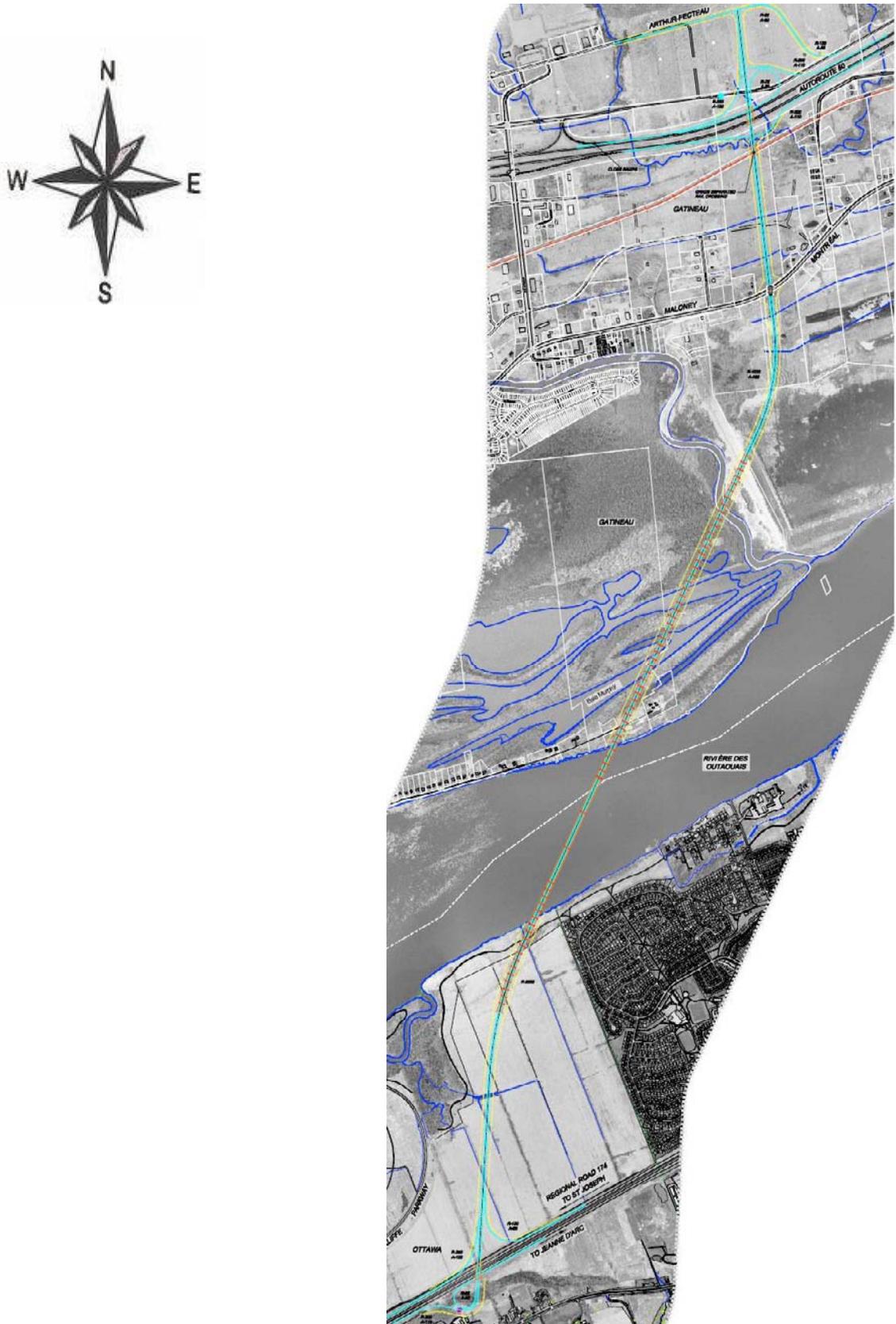


Figure 5 Corridor 7 – Aéroport de Gatineau / Baie McLaurin



## 1.1 Objet du présent document

Le présent document, intitulé *Étude d'évaluation environnementale des futures liaisons interprovinciales dans la région de la capitale nationale – Description de projet*, se fonde sur le contenu élaboré lors de la Phase 1 de l'Étude (Roche-NCE, 2009). La préparation de cette Description de projet vise à lancer officiellement le processus fédéral d'évaluation environnementale en donnant de l'information sur le projet proposé, afin d'aider les autorités fédérales à déterminer leur participation respective à l'évaluation environnementale fédérale, et en vue de sa publication au Registre canadien d'évaluation environnementale, qui tiendra lieu d'avis public du lancement de l'Étude d'évaluation environnementale du projet, conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE)*.

Conformément à l'énoncé de politique opérationnelle de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, intitulé *Préparations des descriptions de projets en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, la présente Description de projet donne l'information suivante :

- a) un aperçu du projet et des renseignements généraux à son sujet;
- b) le nom et les coordonnées des personnes-ressources auprès du promoteur;
- c) la participation fédérale;
- d) une description des éléments du projet;
- e) une description des ouvrages et des activités, y compris l'élimination des déchets;
- f) une description de la zone d'étude et du milieu existant, y compris des renseignements sur le poisson et l'habitat du poisson;
- g) la consultation du public et des organismes jusqu'à ce jour.

## 1.2 Promoteurs

La Commission de la capitale nationale est le promoteur de la présente Étude; ses partenaires d'étude sont le Ministère des transports du Québec (MTQ) et le Ministère des transports de l'Ontario (MTO). L'étude est aussi réalisée en collaboration avec la Ville de Gatineau et la Ville d'Ottawa. Ces cinq organismes participeront au Comité directeur de l'étude et au Comité consultatif technique.

### 1.2.1 Renseignements sur les personnes-ressources

Gerald Augusta

Agent principal d'environnement

Commission de la capitale nationale

202-40, rue Elgin

Ottawa, ON K1P 1C7

Téléphone : 613-239-5525

Télécopieur : 613-239-5337

Courriel : gerald.augustat@ncc-ccn.ca

Gabrielle Simonyi

Gestionnaire principale, Projets spéciaux

Commission de la capitale nationale

202-40, rue Elgin

Ottawa, ON K1P 1C7

Téléphone : 613-239-5478

Télécopieur : 613-239-5302

Courriel : gabrielle.simonyi@ncc-ccn.ca

## 2. Étude d'évaluation environnementale et approbations

La présente étude est réalisée comme une évaluation environnementale fédérale. En raison du caractère interprovincial du projet proposé, les exigences environnementales du Canada, du Québec et de l'Ontario seront suivies dans la mesure du possible. Lorsqu'il se trouvera que les processus comportent des exigences différentes, seront suivies, pour satisfaire à toutes, celles qui sont les plus strictes et rigoureuses. Il est entendu que les définitions, les méthodes de mesure, les niveaux de détail et les exigences de consultation des différents processus peuvent varier et que l'Étude d'évaluation environnementale devra, dans toute la mesure du possible, satisfaire aux lignes directrices et énoncés opérationnels de l'ACEE, du MEO et du MDDEP.

### 2.1 Autorisations ou permis provinciaux et municipaux

Au cours de la phase 2B de l'Étude d'évaluation environnementale sera élaborée la liste complète des autorisations ou permis provinciaux et municipaux qui pourraient être requis. Il pourra s'agir, notamment, des autorisations ou permis prévus dans les lois suivantes (liste non exhaustive) :

- la *Loi sur les ressources en eau de l'Ontario*;
- la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec;
- la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*;
- la *Loi sur les biens culturels* du Québec;
- la *Loi sur les offices de protection de la nature*.

### 2.2 Autorisations ou permis fédéraux

Les autorisations ou permis fédéraux à obtenir seront identifiés dans le cadre de la Phase 2B de l'Étude. Il pourra s'agir, notamment, des exigences des lois suivantes (liste non exhaustive):

- la *Loi sur les pêches*, administrée par Pêches et Océans Canada, en ce qui concerne l'habitat du poisson;
- la *Loi sur la protection des eaux navigables*, administrée par Transports Canada, en ce qui concerne la navigabilité.

## 2.3 Soutien financier fédéral et provincial de l'Étude d'évaluation environnementale

La présente Étude d'évaluation environnementale reçoit un soutien financier fédéral, par l'entremise de la Commission de la capitale nationale, société d'État fédérale responsable de la propriété, de l'aménagement et de la gestion de biens immeubles ainsi que du contrôle de l'aménagement des terrains fédéraux dans la RCN. Les gouvernements du Québec et de l'Ontario concourent aussi, à parts égales, au financement de l'étude.

## 2.4 Terrains fédéraux éventuellement requis aux fins du projet

Le projet nécessitera éventuellement l'utilisation de terrains à Ottawa, qui appartiennent au gouvernement fédéral, notamment dans les environs des promenades Rockcliffe et de l'Aviation (corridor 5) et dans la Ceinture de verdure (corridors 6 et 7).

## 2.5 Autres régimes d'évaluation environnementale auxquels l'Étude d'évaluation environnementale est ou peut être assujettie

La présente étude est une évaluation environnementale fédérale et est assujettie à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE).

### Exigence de l'Ontario en matière d'évaluation environnementale

Ayant déterminé que le projet est un projet fédéral et que la CCN en est le promoteur pour les fins de la Phase 2 de l'Étude d'évaluation environnementale, le Ministère de l'environnement de l'Ontario (MEO) a établi que la loi ontarienne ne s'y appliquait pas expressément. Par conséquent, le processus d'Étude d'évaluation environnementale intégrera les exigences en information du processus ontarien, lorsque celles-ci sont plus rigoureuses que les exigences fédérales.

### Exigence du Québec en matière d'évaluation environnementale

L'application du processus d'Étude d'évaluation environnementale du Québec est en discussion. Si les autorités provinciales jugent que le projet est un projet fédéral et que le processus provincial ne s'applique pas, le processus d'Étude d'évaluation environnementale intégrera les exigences en information du processus québécois, lorsque celles-ci sont plus rigoureuses que les exigences fédérales.

### 3. Information touchant le projet

Les sections qui suivent résument l'information pertinente extraite du document intitulé *Évaluation environnementale des liaisons interprovinciales dans la région de la capitale nationale – Rapport de planification, faisabilité, évaluation et justification des besoins*.

#### 3.1 Calendrier

Il est prévu que l'Étude d'évaluation environnementale (EE) soit terminée à la fin de 2012, et que toutes les acceptations et approbations pour l'EE aient été reçues vers le mois de décembre 2013.

#### 3.2 Nouvelles liaisons interprovinciales proposées

À partir des résultats de l'évaluation des « options alternatives de l'entreprise », le processus de la Phase 1 comprenait la production, la mise en forme et l'évaluation d'un certain nombre d'emplacements de corridors pour les nouvelles infrastructures de transport interprovinciales. Les dix emplacements de corridors considérés furent les suivants :

1. Chemin Pink – promenade Riddell
2. Boulevard des Allumettières à la promenade Riddell
3. Deschênes à la promenade Moodie
4. Deschênes à l'autoroute 416
5. Île Kettle
6. Île Lower Duck
7. Boulevard de l'Aéroport - Est de l'île Lower Duck
8. Montée Mineault - Tenth Line
9. Île Petrie
10. Masson – Cumberland

L'aménagement de ponts pour chacun de ces corridors a été étudié, de même que des tunnels pour les corridors 2 et 7. Suite à un processus d'évaluation et d'examen préalable plus détaillé, le Corridor 5 – Île Kettle a été identifié comme option privilégiée. Cependant, en se basant sur les commentaires reçus au cours des séances de consultation de la Phase 1, la décision fut prise, par le promoteur du projet, de concert avec ses partenaires provinciaux, le MTQ et le MTO, de considérer les trois options les mieux cotées au cours de l'évaluation plus détaillée de la Phase 2. Dans chacun des cas, les options comprennent un pont enjambant la rivière des Outaouais, et des travaux en milieu aquatique sont également prévus. Le nombre et l'arrangement des travées de pont seront évalués au cours de la phase de conception des options. Une longue travée d'environ 200 m d'ouverture libre est prévue au-dessus du chenal de navigation, quelle que soit l'option retenue. Les trois options qui sont étudiées au cours de la Phase 2 sont :

### Corridor 5 – Île Kettle

Ce corridor relie l'autoroute 50 et l'autoroute 417 via la promenade de l'Aviation à Ottawa, et comprend un nouveau pont enjambant la rivière des Outaouais, entre l'île Kettle et le boulevard de la montée Paiement, à Gatineau. Cette option comprend :

- Des modifications à l'échangeur de la promenade de l'Aviation, de l'autoroute 417 et de la route Ottawa 174;
- L'élargissement de la promenade de l'Aviation, selon les besoins, à 4 voies séparées;
- La construction d'une nouvelle intersection avec la promenade Rockcliffe;
- Un nouveau pont interprovincial enjambant la rivière des Outaouais;
- Un nouveau lien routier en direction nord, à partir du pont jusqu'au boulevard Maloney;
- L'élargissement de la montée Paiement, au-dessus de l'autoroute 50, à une structure à 4 voies.

### Corridor 6 – Île Lower Duck

Ce corridor relie l'autoroute 50, la route Ottawa 174 et l'autoroute 417 via un nouveau lien routier traversant la Ceinture de verdure à Ottawa, et comprend un nouveau pont enjambant la rivière des Outaouais entre le boulevard Lorrain, à Gatineau, et l'île Lower Duck. Cette option comprend :

- L'élargissement de la route Ottawa 174 à 6 voies, à partir du nouvel échangeur, à l'approche du pont jusqu'à l'autoroute 417;
- Un nouvel échangeur au la route Ottawa 174;
- Un nouveau lien routier de la route Ottawa 174 au pont;
- Le réalignement de la promenade Rockcliffe;
- Un nouveau pont interprovincial enjambant la rivière des Outaouais, la baie McLaurin et les terres humides;
- Un nouveau lien routier en direction nord, à partir du pont jusqu'au boulevard Maloney;
- L'élargissement du boulevard Lorrain, à partir du boulevard Maloney, jusqu'à l'autoroute 50, y compris une nouvelle infrastructure ferroviaire.

### Corridor 7 – Aéroport de Gatineau / Baie McLaurin

Ce corridor relie l'autoroute 50 à la route Ottawa 174 et à l'autoroute 417 via un nouveau lien routier traversant la Ceinture de verdure à Ottawa, et comprend un nouveau pont enjambant la rivière des Outaouais au niveau de la baie McLaurin et un nouveau lien routier jusqu'à l'autoroute 50, adjacent à l'aéroport de Gatineau. Cette option comprend :

- L'élargissement de la route Ottawa 174 à 6 voies, à partir du nouvel échangeur à l'approche du pont, jusqu'à l'autoroute 417;
- Un nouvel échangeur à la route Ottawa 174;
- Un nouveau lien routier de la route Ottawa 174 au pont;
- Un nouveau pont interprovincial enjambant la rivière des Outaouais, les baies Murphy et McLaurin, les terres humides, et la rivière La Blanche;
- Un nouveau lien routier en direction nord, à partir du pont jusqu'à l'autoroute 50, y compris une nouvelle infrastructure ferroviaire;
- Un nouvel échangeur à l'autoroute 50.

### 3.3 Les activités du projet

Le projet comprend la construction et l'opération d'un réseau routier reliant l'autoroute 50, au Québec, à l'autoroute 417, à Ottawa, Ontario. Pour le Corridor 5 de l'île Kettle, les activités du projet comprennent :

- Cinq nouvelles rampes à l'échangeur de l'autoroute 417 et de la route Ottawa 174, y compris de nouvelles infrastructures (variant d'environ 50 à 500 m de longueur totale) et des travaux de nivellement (levées de terre). Il est prévu que les travaux de construction soient effectués dans les limites de l'emprise de la route existante.
- La remise en état de la promenade de l'Aviation, de la voie de transport en commun est jusqu'au chemin de Montréal, une distance d'environ 2,3 km.
- Une route à 4 voies séparées, à partir du chemin de Montréal jusqu'au pont proposé, une distance d'environ 2,4 km, y compris une nouvelle structure et de nouvelles rampes à Hemlock (4 fois 300 m) et une nouvelle route locale (d'environ 500 m). Les travaux de construction nécessiteront l'acquisition d'environ 5 propriétés résidentielles sur Via Venus, juste au sud du chemin Hemlock.
- Le réaligement de 1 km de la promenade Rockcliffe et de nouveaux signaux de circulation à l'intersection de la promenade Rockcliffe et de la nouvelle route vers le pont. L'emprise sera située sur des terrains fédéraux.
- Un pont interprovincial à quatre voies (y compris les éléments de structure au-dessus de l'île Kettle) sur une distance d'environ 2,3 km. Des propriétés devront être acquises pour l'emprise traversant l'île Kettle (500 m x 60 m) et de la rive nord de la rivière des Outaouais, à l'extrémité nord du pont (350 m x 60 m). L'extrémité sud sera située sur des terrains fédéraux.
- Une route à 4 voies séparées, à partir du pont jusqu'au boulevard Maloney. D'autres propriétés seront nécessaires pour l'emprise longeant le prolongement de la montée Paiement, une distance d'environ 800 m.

- L'élargissement de la montée Paiement traversant l'autoroute 50, une distance d'environ 700 m. On prévoit que les travaux de construction se situeront dans les limites de l'emprise de la route existante.

D'autres travaux comprendront des ponceaux, des murs antibruit, des murs de soutènement, la fermeture de tronçons de rues existantes et des modifications d'intersections. Il faudra prévoir des accès aux travaux de construction, des lieux d'entreposage des matériaux et des aires de manœuvre pour les entrepreneurs. Les emplacements seront élaborés, de concert avec les autorités routières responsables, au cours de la conception préliminaire et détaillée.

Étant donné la complexité des nouvelles rampes et infrastructures à l'autoroute 417, des aires de manœuvre seront probablement requises pour chacune des infrastructures. En ce qui concerne le pont interprovincial, des travaux en milieu aquatique seront nécessaires. Les longueurs et le nombre de portées seront déterminés lors de la conception détaillée, pour répondre aux conditions de l'ingénierie et de l'environnement.

Des accès temporaires seront nécessaires à partir des routes provinciales, municipales et fédérales. Des routes temporaires seront nécessaires pour détourner le trafic et maintenir en opération les routes existantes, au cours des travaux de construction.

Pour le Corridor 6, l'île Lower Duck, les activités du projet comprennent :

- L'élargissement de la route Ottawa 174 d'une voie, dans chacune des directions, sur une distance d'environ 6,3 km. Il est prévu que les travaux de construction soient effectués dans les limites de l'emprise routière existante.
- Un nouvel échangeur à la route Ottawa 174, y compris des rampes en provenance et en direction de l'est et de l'ouest. Des terrains seront nécessaires dans les limites de la Ceinture de verdure pour la construction des rampes et de l'infrastructure.
- Une nouvelle route à 4 voies séparées, de la route Ottawa 174 au nouveau pont interprovincial, une distance d'environ 800 m. L'emprise sera requise pour traverser la Ceinture de verdure.
- Le déplacement de la promenade Rockcliffe, à l'est du ruisseau Green, sur une distance d'environ 700 m. L'emprise sera requise pour traverser la Ceinture de verdure.
- Un pont interprovincial à 4 voies, d'environ 2,3 km de longueur.
- Une nouvelle route à 4 voies séparées, à partir du pont jusqu'au boulevard Maloney, une distance d'environ 350 m.
- La signalisation et des améliorations à l'intersection des boulevards Maloney et Lorrain.
- L'élargissement du boulevard Lorrain, à partir du boulevard Maloney jusqu'à l'autoroute 50, pour créer une route à 4 voies séparées, sur une distance de 2,3 km. L'élargissement de la route nécessitera l'agrandissement de l'emprise de la route, à partir des propriétés résidentielles et autres, qui longent cette route. On prévoit l'acquisition de plusieurs propriétés.

- Une nouvelle infrastructure ferroviaire sur le boulevard Lorrain. Le carrefour à niveaux différents, de la traverse de la voie ferrée, nécessitera l'acquisition de plusieurs propriétés des deux côtés.

Comme pour le Corridor 5, d'autres travaux seront requis dans le cadre de ce projet. Il faudra prévoir des accès aux travaux de construction, des lieux d'entreposage des matériaux et des aires de manœuvre pour les entrepreneurs. Les emplacements seront élaborés, de concert avec les autorités routières responsables, au cours de la conception préliminaire et détaillée. Des aires de manœuvre seront probablement nécessaires le long de la route Ottawa 174, à l'emplacement du nouvel échangeur et pour chacune des composantes du projet. En ce qui concerne le pont interprovincial, des travaux en milieu aquatique seront nécessaires. Les longueurs et le nombre de portées seront déterminés lors de la conception détaillée, pour répondre aux conditions de l'ingénierie et de l'environnement. Des accès temporaires seront nécessaires à partir des routes provinciales, municipales et fédérales. Des routes temporaires seront nécessaires pour détourner le trafic et maintenir en opération les routes existantes, au cours des travaux de construction, en particulier les travaux importants de l'élargissement du boulevard Lorrain.

Pour le Corridor 7, celui de l'aéroport de Gatineau et de la baie McLaurin, les activités du projet comprennent :

- L'élargissement de la route Ottawa 174 d'une voie, dans chacune des directions, sur une distance d'environ 6,3 km. Il est prévu que les travaux de construction soient effectués dans les limites de l'emprise routière existante.
- Un nouvel échangeur à la route Ottawa 174, y compris des rampes en provenance et en direction de l'est et de l'ouest. Des terrains seront nécessaires dans les limites de la Ceinture de verdure pour la construction des rampes et de l'infrastructure.
- Une nouvelle route à 4 voies séparées, de la route Ottawa 174 au nouveau pont interprovincial, une distance d'environ 1000 m. L'emprise sera requise pour traverser la Ceinture de verdure.
- Un nouveau pont interprovincial enjambant la rivière des Outaouais, les baies Murphy et McLaurin et les terres humides, et la rivière Blanche, d'environ 3,2 km de longueur. Une nouvelle emprise sera nécessaire.
- Un nouveau lien routier, à partir du pont jusqu'au boulevard Maloney, une distance d'environ 9000 m. Une nouvelle emprise sera nécessaire.
- Une nouvelle intersection avec signalisation, du boulevard Maloney et de la nouvelle emprise.
- Une nouvelle route entre le boulevard Maloney et l'autoroute 50, une distance d'environ 800 m. Une nouvelle emprise sera nécessaire.
- Une nouvelle infrastructure routière enjambant la voie ferrée, juste au sud de l'autoroute 50. Une emprise plus large pour recevoir les levées de terre pourraient être nécessaire, dépendant de la conception proposée.
- Un nouvel échangeur à l'autoroute 50, accompagné du déplacement d'environ 1 km de route de service, près de l'aéroport.

Comme pour le Corridor 5, d'autres travaux seront requis dans le cadre de ce projet, y compris des ponceaux et des murs de soutènement de petite et de grande envergure. Il faudra prévoir des accès aux travaux de construction, des lieux d'entreposage des matériaux et des aires de manœuvre pour les entrepreneurs. Les emplacements seront élaborés, de concert avec les autorités routières compétentes, au cours de la conception préliminaire et détaillée.

Des aires de manœuvre seront nécessaires le long de la route Ottawa 174, à l'emplacement du nouvel échangeur le long de la route Ottawa 174 et de l'autoroute 50 et pour chacune des autres composantes du projet. En ce qui concerne le pont interprovincial, des travaux en milieu aquatique seront nécessaires. Les longueurs et le nombre de portées seront déterminés lors de la conception détaillée, pour répondre aux conditions de l'ingénierie et de l'environnement.

Des accès temporaires seront nécessaires à partir des routes provinciales, municipales et fédérales. Des routes temporaires seront nécessaires pour détourner le trafic et maintenir en opération les routes existantes, au cours des travaux de construction.

### 3.4 Les besoins en matière de ressources et de matériaux

Les besoins en matière de ressources et de matériaux seront identifiés plus tard dans l'étude d'EE et de conception subséquente. Les quantités seront calculées en détail, au fur et à mesure que l'exactitude des données se sera accrue. Les longueurs de routes et des infrastructures fournies dans la Section 3.3, *Les activités du projet*, donnent une indication de la quantité substantielle des matériaux requis pour un projet de cette envergure.

La région de la capitale nationale possède des ressources importantes de matériaux granulaires, de béton et d'asphalte, lesquels peuvent être utilisés dans la construction de routes et d'infrastructures. Étant donné les dimensions et le nombre des infrastructures requises, le présent projet suscitera, à n'en pas douter, l'intérêt de nombreux entrepreneurs généraux importants.

## 4. Conditions environnementales actuelles

### 4.1 Milieu naturel

#### 4.1.1 Milieu aquatique

##### 4.1.1.1 La rivière des Outaouais

L'aire d'étude englobe la rivière des Outaouais; au sud, en sol ontarien, le territoire de la Ville d'Ottawa; au nord, en sol québécois, le territoire de la Ville de Gatineau. D'une longueur de 1271 km, la rivière des Outaouais prend sa source au lac Capimitchigama, dans le nord-ouest québécois. Coulant vers l'ouest, elle atteint le lac Témiscamingue, où elle commence à servir de frontière naturelle entre le Québec et l'Ontario. La rivière coule ensuite vers le sud, du lac Témiscamingue jusqu'au lac des Deux-Montagnes et au fleuve Saint-Laurent, à la hauteur de Montréal (Wikipédia, 2009).

Les trois corridors retenus, qui franchissent la rivière des Outaouais à différents endroits, sont décrits en détail dans les sections suivantes. De plus, les autres cours d'eau touchés par l'un ou l'autre des corridors sont également décrits ci-après.

##### 4.1.1.2 Hydrologie et qualité des eaux de surface

Des études hydrologiques préliminaires ont été réalisées pour tous les corridors potentiels, dans le cadre des travaux de la Phase 1 de cette étude. Les renseignements présentés ci-après proviennent du Rapport de planification, faisabilité et d'évaluation et justification des besoins (Roche-NCE, 2009), qui résume les résultats des études hydrologiques et les informations recueillies dans le cadre de l'examen préliminaire du milieu aquatique. Les versions intégrales du Rapport des conditions hydrotechniques et de drainage ainsi que du Rapport sur l'habitat faunique et la faune ichtyenne sont disponibles sur le site Web de l'Étude des liaisons interprovinciales, à l'adresse [www.liaisonsrcn.ca](http://www.liaisonsrcn.ca).

#### Corridor 5 – Île Kettle

Les eaux de ce tronçon de la rivière sont relativement peu profondes, les endroits les plus profonds étant de l'ordre d'environ 10 m. On retrouve en outre un haut-fond sur la rive sud de l'île Kettle. Le chenal d'écoulement est d'une largeur de 200 m au nord de l'île Kettle et de 800 m au sud de l'île Kettle. L'écoulement se déplace progressivement de la rive nord de la rivière, au large de l'île Kettle, vers la rive sud, près du Musée de l'aviation et, par conséquent, est susceptible d'approcher la liaison suivant un angle faible ou modéré. (Roche-NCE, 2009).

Le substrat du lit de la rivière est principalement composé de limon avec une plus faible proportion de sable et de traces de matières organiques [au nord de l'île Kettle seulement]. À cet endroit, l'eau est très limpide, et la profondeur maximale du chenal, mesurée lors des essais sur le terrain en septembre 2007, s'établit à 9,4 mètres. La fluctuation du niveau d'eau, dans ce secteur de la rivière des Outaouais, est contrôlée par le barrage de Carillon depuis plus de 40 ans. Il existe une zone d'eau peu profonde (profondeur inférieure à 1,8 m) au large de la rive sud de l'île Kettle, et le chenal principal se situe juste au nord de la promenade Rockcliffe. Le débit prévu d'une crue centenaire est estimé à 9840 m<sup>3</sup>/s à une vitesse approximative de 1,0 m/s. (Roche-NCE, 2009)

L'île Kettle est caractérisée par la présence de zones d'eaux calmes et peu profondes. (Roche-NCE, 2009).

### Corridor 6 – Île Lower Duck

Dans ce corridor, le chenal principal d'écoulement de la rivière est d'une largeur d'environ 1 km et ne comporte aucune île. L'île la plus proche (Lower Duck) se trouve à 200 m en amont. La profondeur moyenne de l'eau est de 4,2 m. Les deux rives et le secteur sud-ouest du corridor sont caractérisées par des zones d'eau peu profonde.

En termes de profondeur, ce tronçon de la rivière est semblable au Corridor 5, la profondeur maximale s'établissant à 10 m ±. De plus, la majorité du débit de la rivière s'écoule dans la moitié sud du chenal. Le débit prévu d'une crue centenaire est estimé à 9840 m<sup>3</sup>/s à une vitesse approximative de 0.9 m/s.

À l'instar du Corridor 5, l'alignement proposé du corridor semble être à angle modéré par rapport à l'écoulement. (Roche-NCE, 2009)

### Corridor 7 – Aéroport de Gatineau / Baie McLaurin

La section d'écoulement de la rivière des Outaouais, à ce niveau, est l'une des plus étroites observée parmi l'ensemble des corridors (estimée à 700 m en excluant la plaine inondable). Tout comme le corridor 6, ce corridor est également dépourvu d'îles. Le débit prévu d'une crue centenaire est estimé à 9840 m<sup>3</sup>/s à une vitesse approximative de 1.1 m/s.

La carte bathymétrique du secteur révèle la présence de petites bandes d'eau peu profondes (inférieures à 1,8 m) en bordure des rives québécoise et ontarienne. La transparence de l'eau est faible et l'écoulement lent.

La baie McLaurin est un marais dont la superficie totale atteint 42 ha. La baie est délimitée au sud par le lac McLaurin. Selon les observations sur le terrain réalisées en 2007, la profondeur moyenne du chenal à cet endroit est de 0,6 m, la profondeur maximale atteignant 0,6 m. L'eau est trouble, l'écoulement est lent et le substrat du lit est de granulométrie fine (limon et matière organique). Les matériaux de surface, en rives, sont composés de limon, d'argile, de sable et de matière organique. Les rives sont caractérisées par des pentes douces ou modestes, et ne présentent aucun signe d'érosion. (Roche-NCE, 2009)

#### *4.1.1.3 Faune ichthyenne et habitat faunique*

La rivière des Outaouais est le plus important cours d'eau de l'aire d'étude. Toutefois, il existe plusieurs affluents qui se déversent dans ce dernier, dans l'aire d'étude ou à proximité. Les informations qui suivent proviennent du Rapport sur la faune ichthyenne et l'habitat aquatique (Roche-NCE, 2008).

### Corridor 5 – Île Kettle

Des herbiers de plantes aquatiques et émergentes ont été observés sur la rive québécoise et la rive nord de l'île Kettle. La rive québécoise est caractérisée par une étroite bande de forêt marécageuse qui colonise la berge jusqu'à la rue Jacques Cartier. Un ruisseau, sans nom, qui draine une partie du terrain de golf (à l'est) et d'un lotissement résidentiel (à l'ouest), traverse une partie du corridor et se déverse dans la rivière des Outaouais.

Des zones d'eaux peu profondes sont présentes sur la rive ontarienne et la rive sud de l'île Kettle. Du côté ontarien, les dépôts de surface sont composés de sable, de limon et de matière organique, alors que les matériaux de surface en rive gauche (rive de l'île Kettle) sont des blocs, des cailloux, des galets et des graviers. Le substrat du lit de la

rivière est constitué de limon et de sable. La rive ontarienne est colonisée par une frange de forêt décidue qui s'étend jusqu'à la promenade Rockcliffe. Les rives de cette zone ont été modifiées de façon importante par des enrochements et on y retrouve un important dispositif d'égoût rejetant les eaux urbaines.

L'île Kettle comprend plusieurs zones d'eau libre, colonisées par de la végétation aquatique émergente et flottante. Une enquête sur la végétation aquatique a révélé la présence de laïche, de rubanier à feuilles étroites, de nénuphars, de brasénie de Schreber, de potamot, de céleri sauvage, de myriophylle à épis, de *polygonum sp.*, d'élodée du Canada, de pontédérie à feuilles en cœur, de quenouille à larges feuilles, de *juncus sp.*, et de cornifle.

La présence de zones d'eaux calmes et peu profondes, ajoutée à la présence d'herbiers aquatiques, suggère que les zones marécageuses de l'île Kettle présentent un fort potentiel pour la fraie des espèces phytophiles et phytolithophiles. D'ailleurs, la rive sud de l'île Kettle représente un bon site de fraie pour la perchaude, grâce à la présence d'herbiers servant de support aux œufs et d'abri pour les juvéniles. De plus, il s'agit d'un site riche en proies pour cette espèce. Ce secteur serait également très favorable pour la fraie du brochet et de la barbotte brune.

Les plages sablonneuses, au sud de l'île Kettle, constituent également des frayères potentielles pour la marigane noire. Ce site est probablement fréquenté durant les trois premières années de son existence, où elle y trouve plusieurs invertébrés favorables à sa croissance ainsi que les espèces de proies nécessaires à sa diète piscivore.

Enfin, la rive sud de l'île constitue un site propice à la fraie du crapet-soleil et du crapet de roche. Ces sites ont une variété de substrats constitués de boues, de sable et de roches, avec une abondante végétation aquatique pouvant abriter les jeunes et leur fournir une nourriture adéquate. Toutefois, le chenal entre l'île Kettle et la rive québécoise, semble plus propice au crapet de roche, non seulement en raison du substrat mais aussi, en raison de la préférence de l'espèce pour des eaux plus profondes durant l'été.

Selon les données du MRNF et du MRNO, des sites de fraie confirmés pour la barbotte brune, le grand brochet, l'achigan à grande bouche, le crapet de roche, la carpe, l'éperlan, le méné d'argent, le méné émeraude, le crapet arlequin (rare), la marigane noire, le crapet-soleil et les cyprins sont présents dans les baies de l'île Kettle. La présence de sites de fraie pour l'achigan à grande bouche, la barbotte brune, le méné d'argent, le méné émeraude et les cyprins a également été confirmée au niveau de l'île Upper Duck, qui se trouve à environ 3 km en aval du corridor à l'étude.

Deux affluents du Green's Creek se trouvent à l'extrême sud du corridor, du côté ontarien. Ces deux affluents sont déjà affectés par la présence de l'autoroute 417 et de la promenade de l'Aviation.

#### Corridor 6 – Île Lower Duck

Sur la rive québécoise, la plaine inondable est adjacente au lac Baie McLaurin et traverse le marais Templeton. Ce secteur est une mosaïque de marais, de marécages et d'étendues d'eau libre comportant des zones de plantes aquatiques. Le marais Templeton a été confirmé comme lieu de fraie pour la marigane noire. Par conséquent, cette espèce fraie probablement aussi dans le corridor à l'étude. Une frayère confirmée de grand brochet (espèce phytophile) est située un peu plus en aval sur la rive québécoise, dans la Baie McLaurin.

Les rives québécoise et ontarienne sont en grande partie artificielles, ayant été grandement modifiées. On note la présence d'un herbier de plantes aquatiques et émergentes le long de la berge ontarienne, tandis qu'un herbier aquatique occupe une largeur de 15 m à partir de la rive québécoise.

Aucun site de fraie confirmé n'est présent à l'intérieur du chenal d'écoulement de la rivière à cet endroit. Toutefois, les frayères confirmées sont localisées aux alentours de l'île Lower Duck, en amont. Les espèces qui frayent sont le doré jaune, la marigane noire, la laquaiche argenté, le méné émeraude, l'achigan à petite bouche et le crapet-soleil. Les espèces de poissons observées, lors d'un inventaire réalisé en 1990 dans le secteur des îles Duck, comprennent le crapet arlequin, le ventre-pourri, la barbotte brune, le meunier noir, le raseux-de-terre noir, l'achigan à grande bouche, le fouille-roche zébré, le maskinongé, le crapet de roche, la tête rose, l'achigan à petite bouche, le méné bleu, la queue à tache noire et la perchaude.

Le ruisseau Green's, affluent de la rivière des Outaouais, traverse la zone d'étude à deux endroits, soit à environ 200 m et 1 km au sud de la rive de la rivière des Outaouais. On y retrouve peu de végétation aquatique, celle-ci ayant un pourcentage de recouvrement généralement inférieur à 25 %. Deux sites d'alevinage sont présents à l'intérieur du corridor. Le premier est situé dans la portion sud-ouest du corridor, au sud de la route 174, alors que le deuxième se trouve à environ 300m en amont de l'embouchure du ruisseau.

Des inventaires réalisés le 25 juin 2005, à proximité de l'embouchure du cours d'eau, ont permis d'identifier 22 achigans juvéniles (dont 16 achigans à grande bouche et 2 cyprinidés). En 2004, des inventaires avaient également eu lieu dans le deuxième secteur du cours d'eau (1 km au sud de la rivière des Outaouais), à proximité de la route 174. Les espèces observées étaient le raseux de terre noire (nombre d'individus : 91), le naseux des rapides (75), la marigane noire (32), le mulot à cornes (19), l'ombre de vase (8), le mulot perlé (7), le meunier noir (4), le crapet-soleil (4), le méné jaune (3), le méné à nageoire rouge (2), la queue à tache noire (1), l'épinoche à cinq épines (1), le fouille-roche zébré (1), l'omisco (n.d.) et le crapet de roche (n.d.). Toutes ces espèces sont aussi présentes dans la rivière des Outaouais. Selon l'OMRN, le ruisseau Green's est un site de fraie connu pour le méné à nageoires rouges et le meunier noir. Selon des pêches expérimentales, réalisées à environ 3,5 km en amont de la fin du corridor à l'étude en 1996, neuf ménés laitons (espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable au Québec) ont été pêchés à la seine. Toutes les autres espèces étaient des espèces communes.

Des dorés noirs ont été capturés dans le Green's Creek (au niveau du boulevard St-Joseph) lors de pêches électriques réalisées sur leur habitat préférentiel de fraie en période de fraie. Toutefois, puisqu'aucun comportement de fraie ou d'œufs n'ont été observés, le site n'a pas été identifié comme une frayère confirmée mais plutôt comme une frayère potentielle. Cette frayère potentielle est localisée à l'extérieur du corridor à l'étude (environ 400 en amont).

Peu de végétation aquatique se trouve dans le ruisseau Green's et celle-ci est localisée en bordure des rives. Les rives sont composées de blocs, d'argile, de sol organique et d'arbres. Plus près de la route 174, les rives sont plutôt composées de graviers et de sable. La pente des rives est généralement faible et on note peu de signes d'érosion. La profondeur de l'eau varie de 0,3 à 3 m.

En plus de la rivière des Outaouais et du ruisseau Green's, certaines branches du cours d'eau Dalton-Bergeron, de la rivière Blanche ainsi que d'autres ruisseaux sans noms existent dans la zone d'étude, du côté québécois.

### Corridor 7 – Aéroport de Gatineau / Baie McLaurin

Ce corridor est traversé par la rivière La Blanche, une rivière méandrique caractérisée par un substrat de granulométrie fine (limon) et de matière organique. Le recouvrement en végétation aquatique y a été estimé à 20 %. Des herbiers de végétation aquatique et émergente sont également observés sur une largeur variant de quelques mètres à plus de 10 m dans les zones d'eaux calmes. Les matériaux de surface des rives sont composés de limon avec présence de sable et de matière organique. Ce tronçon représente un site de fraie potentiel pour les espèces d'eaux calmes. À l'embouchure de la rivière La Blanche, se trouve un site de fraie connue pour la carpe (espèce psammophile) et la perchaude (espèce phytolithophile).

Le corridor englobe également les marécages de la Baie McLaurin, d'une superficie de 42 ha; la frontière sud des marécages est délimitée par le chenal d'écoulement du Lac McLaurin. La zone est une mosaïque de terres humides, incluant des marécages, des marais et des zones d'eau libre avec de la végétation aquatique.

Des pêches expérimentales réalisées en 1990 dans le marais ont révélé la présence de 11 espèces de poissons (154 captures). L'espèce la plus abondante était le crapet-soleil (32% des captures), suivi du grand brochet (17%), de la barbotte brune (14%), de la perchaude (10%), de l'ombre de vase (9%), de l'achigan à grande bouche (9%), de la carpe (3%), du crapet arlequin (3%), de la marigane noire (<1%), du fondule barré (<1%) et d'un poisson non identifié (<1%). Une frayère de grand brochet est localisée à l'intérieur de la zone d'étude (quelques mètres à l'ouest de la rivière La Blanche) et une seconde se trouve à environ 500 m en amont de la zone d'étude.

La présence de ces frayères suggère que la zone d'étude présente un fort potentiel pour les espèces phytophiles. Par ailleurs, compte tenu des caractéristiques biophysiques observées, ce tronçon présente un bon potentiel pour la fraie des espèces phytolithophiles.

Ce tronçon de la rivière des Outaouais ne contient aucune frayère confirmée.

Le corridor renferme aussi quelques petits cours d'eau situés dans la portion nord de la zone d'étude. Ils s'écoulent vers l'est en drainant des terres agricoles pour finalement se déverser dans le ruisseau Charbonneau, plus loin en aval. Ces cours d'eau sont en grande partie artificialisés (transformés en fossés rectilignes dans la plupart des cas). Bien qu'ils présentent une valeur écologique limitée, ces cours d'eau peuvent néanmoins constituer des habitats pour le poisson.

#### *4.1.1.4 Espèces à statut précaire*

### Corridor 5 – Île Kettle

Selon les études existantes, aucune espèce à statut précaire n'a été documentée dans ce corridor. Cependant, quatre espèces de poissons à statut précaire pourraient être présentes dans le corridor, en raison de leurs préférences en matière d'habitat :

- Fouille-roche gris (LEPC – Menacée, Ontario – Menacée, Québec - Vulnérable)
- Esturgeon jaune (LEPC – En attente de consultation publique pour l'ajout à l'annexe 1, Ontario – Menacée, Québec – Susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable)
- Méné laiton (Québec – Susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable)

- Crapet à longues oreilles (Québec – Susceptible d’être désignée menacée ou vulnérable)
- Anguille d’Amérique (LEPC – En attente de consultation publique pour l’ajout à l’annexe 1, Ontario – Menacée, Québec – Susceptible d’être désignée menacée ou vulnérable)
- Chevalier de rivière (LEPC – Préoccupante, Ontario – Préoccupante, Québec – Susceptible d’être désignée menacée ou vulnérable)

#### Corridor 6 – Île Lower Duck

Selon les études existantes, aucune espèce à statut précaire n’a été documentée dans ce corridor. Cependant, cinq espèces de poissons à statut précaire pourraient être présentes dans le corridor, en raison de leurs préférences en matière d’habitat :

- Fouille-roche gris (LEPC – Menacée, Ontario – Menacée, Québec - Vulnérable)
- Esturgeon jaune (LEPC – En attente de consultation publique pour l’ajout à l’annexe 1, Ontario – Menacée, Québec – Susceptible d’être désignée menacée ou vulnérable)
- Méné laiton (Québec – Susceptible d’être désignée menacée ou vulnérable)
- Crapet à longues oreilles (Québec – Susceptible d’être désignée menacée ou vulnérable)
- Anguille d’Amérique (LEPC – En attente de consultation publique pour l’ajout à l’annexe 1, Ontario – Menacée, Québec – Susceptible d’être désignée menacée ou vulnérable)
- Chevalier de rivière (LEPC – Préoccupante, Ontario – Préoccupante, Québec – Susceptible d’être désignée menacée ou vulnérable)

#### Corridor 7 – Aéroport de Gatineau / Baie McLaurin

Selon les études existantes, aucune espèce à statut précaire n’a été documentée dans ce corridor. Cependant, quatre espèces de poissons à statut précaire pourraient être présentes dans le corridor, en raison de leurs préférences en matière d’habitat :

- Fouille-roche gris (LEPC – Menacée, Ontario – Menacée, Québec - Vulnérable)
- Esturgeon jaune (LEPC – En attente de consultation publique pour l’ajout à l’annexe 1, Ontario – Menacée, Québec – Susceptible d’être désignée menacée ou vulnérable)
- Méné laiton (Québec – Susceptible d’être désignée menacée ou vulnérable)
- Crapet à longues oreilles (Québec – Susceptible d’être désignée menacée ou vulnérable)

- Anguille d'Amérique (LEPC – En attente de consultation publique pour l'ajout à l'annexe 1, Ontario – Menacée, Québec – Susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable)
- Chevalier de rivière (LEPC – Préoccupante, Ontario – Préoccupante, Québec – Susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable)

#### 4.1.2 Milieu physique et terrestre

##### 4.1.2.1 *Éléments géotechniques et sols*

Les informations qui suivent proviennent du Rapport de planification, de faisabilité et d'évaluation et justification des besoins, et ont été résumées dans le Rapport d'évaluation de l'environnement naturel. Ces documents sont joints à l'Annexe A.

##### Corridor 5 – Île Kettle

Le corridor (incluant les approches nord et sud, rivages et île Kettle) est caractérisé par environ 30 mètres de morts-terrains sur le substrat rocheux. Le sous-sol de l'approche sud et du rivage sud serait constitué de sable sur de l'argile limoneuse structurellement instable. Le sous-sol de l'île Kettle serait constitué de dépôt alluvial, de sable et d'argile structurellement instable. Le sous-sol de l'approche nord serait constitué de dépôt alluvial, sur le rivage, recouvrant de l'argile limoneuse.

##### Corridor 6 – Île Lower Duck

Le substrat de ce corridor est caractérisé par environ 30 mètres de morts-terrains sur la rive sud et environ 15 mètres sur la rive nord. Ces morts-terrains sont formés d'argile limoneuse structurellement instable à l'approche et sur la rive sud. Sur la rive nord, les morts-terrains sont constitués d'alluvions déposés sur du sable qui couvre un dépôt d'argile limoneuse.

##### Corridor 7 – Aéroport de Gatineau / Baie McLaurin

Ce corridor est caractérisé par environ 45 mètres de morts-terrains à l'approche sud et sur le rivage sud et par environ 25 à 30 mètres de morts-terrains à l'approche nord et sur le rivage nord. À l'approche et sur le rivage sud, les morts-terrains sont composés d'argile limoneuse structurellement instable; à l'approche et sur le rivage nord, les morts-terrains sont composés de dépôts alluviaux et de dépôts discontinus de tourbe et de terre noire sur de l'argile limoneuse.

##### 4.1.2.2 *Végétation*

Les informations qui suivent proviennent du Rapport d'évaluation de l'environnement naturel, qui fait partie des documents de référence produits dans le cadre de la Phase 1.

##### Corridor 5 – Île Kettle

La plus grande zone d'habitat naturel largement intact, sur la rive ontarienne, est située à l'intérieur et à proximité du boisé Montfort. Les baissières qui l'entourent sont composées de boisés plus jeunes et fortement perturbés. Un habitat forestier d'érables à sucre matures est situé au sud près du chemin Ogilvie dans le secteur de Carson Grove. La majorité du secteur de Carson Grove est composée d'une jeune forêt perturbée, en milieu terrestre et humide, qui présente une importance écologique limitée.

La section de l'île Kettle située dans le corridor est dominée par un boisé riverain naturel colonisant un substrat sablonneux sans affleurement rocheux. Même si la perturbation antérieure du rivage et l'élévation artificielle du niveau de l'eau ont détérioré la zone riveraine dans le passé, l'île a conservé dans son ensemble un degré élevé d'intégrité écologique.

Les zones sablonneuses plus élevées du paysage de l'île situées dans le corridor sont dominées par une forêt feuillue submature. Une forêt feuillue marécageuse recouvre les anciens canaux du lit de la rivière qui sont inondés sur une base saisonnière ou semi-permanente. Une bande très étroite de végétation marécageuse émergente borde les deux rives. Les vestiges d'un marécage arborescent feuillu ont survécu le long de la rive québécoise près de la rue Jacques Cartier. Ce secteur constitue un habitat relativement naturel de frênes de Pennsylvanie, matures à la limite ouest du corridor. Un habitat semblable de forêt marécageuse se trouve le long de la rive, à proximité d'un ruisseau sans nom et partiellement canalisé qui se jette dans le marécage de la rivière des Outaouais et qui traverse le terrain de golf situé immédiatement à l'est de la montée Paiement. Cet habitat a été lourdement perturbé.

#### Corridor 6 – Île Lower Duck

Une terre agricole en milieu ouvert et sans valeur associée à l'environnement naturel couvre le paysage argileux à l'est du ruisseau Green's, à l'exception d'un petit secteur forestier terrestre situé au nord de la promenade Rockcliffe et qui protège la vallée du ruisseau. Un secteur semblable de jeune forêt mixte occupe le secteur terrestre en régénération à l'ouest du ruisseau, entre la promenade Rockcliffe et le rivage. Les habitats boisés dans le ravin du ruisseau Green's sont dominés par une forêt marécageuse, caractérisée par un parterre forestier ouvert, peu diversifié et presque exclusivement composé de plantes indigènes. Les pentes bien drainées du ruisseau sont occupées par une forêt feuillue submature.

Dans ce secteur, aucun habitat riverain naturel n'a survécu en bordure de la rivière des Outaouais. On retrouve principalement les mêmes conditions sur la rive nord à Gatineau, où le bord de l'eau le long du boulevard Hurtubise a été lourdement transformé pour faire place à une berge rigide et stabilisée. Un grand complexe de marais et de marécage occupe l'extrémité ouest de la baie McLaurin, immédiatement au nord du boulevard Hurtubise. Il se transforme en marais de quenouilles ouvert dans la partie centrale de la baie McLaurin, à l'est du corridor et en forêt marécageuse feuillue d'érables argentés, vers le sud en direction du boulevard Hurtubise. Une forêt marécageuse feuillue et mature composée d'érables argentés, d'érables hybrides et d'érables rouges occupe également les secteurs en dépression, à l'ouest de la grande carrière de calcaire située au sud de la rue Notre-Dame. Un complexe de forêt terrestre est situé à l'ouest de la carrière, sur une crête de roche calcaire légèrement recouverte.

#### Corridor 7 – Aéroport de Gatineau / Baie McLaurin

Une terre cultivée, sans aucune valeur associée à l'environnement naturel, couvre le paysage argileux dans la partie ontarienne du corridor. La pente abrupte de la rive et la section d'écoulement de la rivière signifient également qu'aucun habitat aquatique en eau peu profonde ne s'est développé, entre la rive et la rivière des Outaouais. La zone humide de la baie McLaurin constitue l'un des plus grands complexes de terres humides à Gatineau, les marais et les marécages s'étendant de part et d'autre du corridor situé immédiatement au nord du boulevard Hurtubise. Cet habitat est aussi présent le long du côté est du corridor, où le marais des Laiches se termine. Un marécage feuillu, dominé par des érables argentés, couvre les îles alluviales et les autres secteurs naturels situés dans les dépressions de la péninsule, après laquelle les résidences du boulevard Hurtubise ont été bâties. Une forêt terrestre isolée, composée d'espèces feuillues

pionnières, notamment de peupliers faux-trembles, de frênes de Pennsylvanie et d'ormes d'Amérique, occupe le remblai perturbé, situé le long du gazoduc s'étendant du nord au sud, à l'est de la rivière Blanche. Cette forêt est lourdement colonisée par des bosquets arbustifs de nerpruns bourdaines.

#### 4.1.2.3 Zones importantes sur le plan environnemental

Les informations qui suivent proviennent du Rapport d'évaluation de l'environnement naturel (Brunton, 2008), qui est disponible en version intégrale au site Web du projet.

##### Corridor 5 – Île Kettle

L'île Kettle contient l'un des plus grands habitats de marécages arborescents feuillus matures de la région de la capitale nationale et est la plus grande île alluviale du système de la rivière des Outaouais. Il s'agit d'un emplacement exceptionnel pour le maintien de la biodiversité indigène de cet habitat restreint, ainsi que pour le maintien des populations d'espèces à statut précaire. L'île est reconnue depuis longtemps comme étant un paysage naturel exceptionnel. Elle a récemment été acquise (2007) par l'organisme *Conservation de la nature Canada* en tant que réserve écologique, qui sera gérée afin de permettre la protection permanente de ses valeurs en matière d'environnement naturel.

Comme pour les autres corridors, la section d'écoulement de la rivière présente des valeurs importantes non associées à la pêche, notamment par sa contribution en tant que corridor faunique d'importance provinciale et en tant que ressource hydrologique majeure.

La majeure partie des terrains boisés toujours existants sur la rive ontarienne se trouve dans la zone à cote modérée UNA 171, dans le boisé Montfort. Toutefois, ce terrain boisé est isolé et n'offre que peu de possibilités de connectivité écologique avec des habitats semblables situés ailleurs. Le boisé de la promenade de l'Aviation (UNA 67) au sud du corridor, dans le secteur Carson Grove, obtient également une cote modérée mais de façon marginale, sa cote étant presque entièrement attribuable à des critères de dimension plutôt qu'à ses valeurs écologiques intrinsèques.

##### Corridor 6 – Île Lower Duck

La concentration de faune saisonnière en milieu humide, dans la baie McLaurin, est documentée depuis plus d'un siècle, puisqu'il est facile d'observer le rassemblement des sauvagines au printemps et particulièrement à l'automne. Toutefois, l'extrémité ouest du marais / marécage de la baie McLaurin est plus arbustive et présente une moins grande importance à cette fin que l'habitat situé à l'est. Néanmoins, ce milieu humide représente un élément important de la série de milieux humides longeant la rivière des Outaouais, qui abritent de grandes populations de sauvagines nicheuses et migratrices. Cette partie en milieu humide est une réserve faunique provinciale depuis 1996.

Le boisé terrestre et le secteur arbustif, situés à l'ouest de la carrière à Gatineau, présentent une biodiversité indigène exceptionnelle. Ils abritent une grande variété d'espèces de plantes australes peu communes ou rares telles que le ménisperme du Canada (*Menispermum canadense*), le micocoulier occidental (*Celtis occidentalis*) et le prunier d'Amérique (*Prunus americanus*), ce qui suggère la présence d'une flore résiduelle hypsithermale (période chaude), datant de la période des rivages postglaciaires de la rivière des Outaouais primitive, qui aurait pu exister dans ce secteur il y a des milliers d'années.

La largeur de la section d'écoulement de la rivière des Outaouais est d'environ 1,7 km dans ce corridor. Comme dans le cas des autres options envisagées, cette section d'eau

libre de la rivière dans ce corridor présente d'autres valeurs importantes non associées à la pêche, notamment par sa contribution en tant que corridor faunique d'importance provinciale et en tant que ressource hydrologique majeure.

La partie inférieure de la vallée étroite du ruisseau Greens fait partie d'une zone d'intérêt naturel et scientifique (ZINS) approuvée et d'importance provinciale et a été désignée comme l'un des habitats d'intérêt de la région de la capitale nationale, dans le *Répertoire des écosystèmes et habitats naturels valorisés dans la Ceinture de verdure et les terrains urbains*, produit par Del Degan Massé (2007). Le niveau de santé écologique du secteur du ruisseau Green's, qui englobe une superficie de 438 hectares, a été jugé très élevé, tandis que son degré d'intégrité a été jugé menacé, les principaux facteurs d'influence étant l'aménagement d'infrastructures, l'utilisation humaine et l'étalement urbain. La partie du corridor située dans cette zone d'intérêt naturel et scientifique, comporte une plaine inondable d'érables argentés matures, une espèce d'importance régionale ainsi qu'une vaste gamme de valeurs écologiques d'importance régionale et provinciale. Les terres adjacentes de friches en régénération, situées à l'ouest de la promenade Rockcliffe, présentent une valeur écologique et fournissent un habitat saisonnier à divers oiseaux de proie, parfois même à des chouettes lapones, une espèce d'importance provinciale.

#### Corridor 7 – Aéroport de Gatineau / Baie McLaurin

La largeur de la section d'écoulement de la rivière des Outaouais est d'environ 1,0 km dans ce corridor, mais cette largeur augmente jusqu'à environ 2,8 km si l'on y inclut les terres humides du rivage. Comme dans le cas des autres options, la section d'écoulement de la rivière présente d'autres valeurs importantes non associées à la pêche, notamment par sa contribution en tant que corridor faunique d'importance provinciale et en tant que ressource hydrologique majeure.

La baie McLaurin et le marais des Laïches, à l'est, font partie de la série de milieux humides qui s'étendent vers l'est de la région de l'Outaouais et qui sont reconnus depuis longtemps comme étant un habitat faunique important. Ce secteur offre une grande capacité de rassemblement saisonnier ainsi qu'un habitat de nidification pour les sauvagines. De plus, il s'agit d'un élément majeur de l'une des plus importantes initiatives d'interprétation des milieux humides auprès du public, dans la vallée de l'Outaouais.

Les habitats marécageux feuillus qui colonisent les îles alluviales et les milieux humides, situés le long de la péninsule dans la section sud de la baie McLaurin, sont très semblables aux habitats marécageux exceptionnels de l'île Kettle et des îles Petrie - baie Carpentier.

#### 4.1.2.4 Faune

Les informations qui suivent proviennent du Rapport d'évaluation de l'environnement naturel, qui est disponible en version intégrale au site Web du projet.

#### Corridor 5 – Île Kettle

La possibilité que des éléments importants de la faune soient présents dans la partie ontarienne du corridor est très limitée; il s'agit principalement d'un secteur de transit d'animaux vers des habitats plus adéquats.

Des faucons pèlerins longent la rivière dans ce corridor mais n'utilisent pas régulièrement les milieux humides ou terrestres que l'on y retrouve. De même, des pygargues à tête blanche non nicheurs traversent ce secteur et d'autres secteurs de la rivière, mais utilisent peu fréquemment cet habitat naturel. Des engoulevants d'Amérique et des martinets

ramoneurs traversent aussi régulièrement les sections ontarienne et québécoise du corridor, mais ces espèces ne semblent pas y avoir niché au cours des dernières années (même dans des conditions artificielles).

Une guifette noire a été observée en vol le long de la rive de l'île, au-dessus de la rivière des Outaouais, lors de l'inventaire effectué en été. Toutefois, aucun signe (ni aucun habitat) n'a pu être observé qui pourrait nous permettre de conclure que cette espèce ait pu nicher dans ce secteur.

Deux espèces de reptiles d'importance provinciale ont un grand potentiel de présence à l'intérieur ou à proximité du corridor, en particulier dans les milieux humides de l'île Kettle, ou dans les secteurs adjacents. Toutefois, aucune observation formelle n'a été documentée dans ce secteur.

Des rainettes faux-grillon de l'ouest ont été observées à plusieurs emplacements à l'ouest de la montée Paiement, immédiatement au-delà des limites du corridor. Toutefois, l'habitat approprié de l'espèce, qui se trouvait à cet endroit, a été détruit par le développement urbain récent. Aucun animal n'a été observé lors des inventaires de 2007 effectués pendant la saison forte sur ce site.

L'île Kettle serait également le dernier endroit, sans que cela n'ait été prouvé, où l'on aurait observé le pigeon migrateur (*Ectopistes migratorius*), une espèce maintenant disparue, puisqu'un individu aurait été aperçu par les ornithologues pionniers de la vallée de l'Outaouais, George et Ted White, le 3 septembre 1887.

#### Corridor 6 – Île Lower Duck

Des faucons pèlerins longent la rivière dans ce corridor mais n'utilisent pas régulièrement les milieux humides ou terrestres qu'on y retrouve. De même, des pygargues à tête blanche non nicheurs traversent ce secteur et d'autres secteurs de la rivière, mais utilisent peu fréquemment cet habitat naturel. Des engoulevents d'Amérique et des martinets ramoneurs traversent aussi régulièrement les sections ontarienne et québécoise du corridor, mais ces espèces ne semblent pas y avoir niché au cours des dernières années (même dans des conditions artificielles)..

Les chouettes laponnes, une espèce rare dans la province, utilisent peu fréquemment la friche en régénération située à l'est du ruisseau Green's, soit lorsque l'espèce hiverne en grand nombre dans la vallée inférieure de l'Outaouais. Un grand groupe de strigidés (de 4 à 6 oiseaux) a été le dernier à occuper ce site pendant l'hiver 2004-2005. L'utilisation potentielle d'un habitat adéquat sur la rivière par les tortues géographiques (qui utilisent un habitat semblable immédiatement à l'est du corridor) est également évidente, même si aucun renseignement ne peut le confirmer.

On sait que le petit blongios, une espèce d'importance provinciale, maintient une petite population nicheuse à la baie McLaurin, même si l'on ne peut pas déterminer avec précision si cette espèce utilise fréquemment les marécages arbustifs qui se trouvent dans le corridor pour y nicher, ou à d'autres fins. De même, une petite population de guifettes noires, une espèce rare dans la région, utilise depuis longtemps l'habitat marécageux de la baie McLaurin.

Des rainettes faux-grillons de l'ouest seraient présentes immédiatement à l'ouest de la limite du corridor, dans un secteur d'expansion urbaine près de l'autoroute. Aucun animal n'a été observé pendant la saison propice d'observation lors des inventaires de 2007. De même, les dossiers provinciaux indiquent la présence de couleuvres tachetées à proximité de la rivière Blanche, à l'est de la limite du corridor. Il est difficile de déterminer

avec précision si un habitat adéquat pour ces espèces peut exister dans cette section urbanisée du corridor.

#### Corridor 7 – Aéroport de Gatineau / Baie McLaurin

La possibilité que des éléments importants de la faune soient présents dans la partie ontarienne du corridor est très limitée; il s'agit principalement de manifestations d'animaux de passage vers des habitats plus adéquats. Comme nous l'avons indiqué ci-dessus, des faucons pèlerins la rivière dans ce corridor mais n'utilisent pas régulièrement les habitats terrestres et humides qui s'y trouvent. Des engoulevents d'Amérique et des martinets ramoneurs traversent aussi régulièrement les sections ontarienne et québécoise du corridor, mais ces espèces ne semblent pas y avoir niché au cours des dernières années (même dans des conditions artificielles).

Des pygargues à tête blanche non nicheurs traversent cette section et d'autres sections de la rivière, mais ils n'utilisent pas fréquemment l'habitat naturel du corridor qui est situé en Ontario. Un (ou deux?) adultes ont été observés au cours de la présente étude à Gatineau; ils ont utilisé les milieux humides situés entre le marais des Laîches et la baie Carpentier (à l'est) pendant au moins une semaine vers la fin de l'été, ce qui pourrait représenter les premières étapes d'une nidification potentielle ou la sélection de cet emplacement comme habitat saisonnier.

La tortue musquée, une espèce d'importance provinciale, est présente dans plusieurs zones humides de la rivière des Outaouais dans l'ouest du Québec et l'est de l'Ontario, y compris dans la baie McLaurin. La coulèuvre d'eau fait également partie de la liste, étant donné son potentiel de présence élevé dans l'habitat humide particulièrement approprié de la baie McLaurin, même si aucune donnée officielle ne confirme sa présence dans ce secteur.

Des guifettes noires, une espèce d'importance régionale, ont été observées dans le secteur de la baie McLaurin pendant l'étude effectuée. Ce secteur continue d'abriter une petite population de guifettes noires en été, lesquelles pourraient même y avoir établi leurs nids.

#### *4.1.2.5 Espèces en péril*

##### Flore

Les éléments importants de la flore dans chaque corridor sont indiqués au tableau 1 ci-après.

##### Faune

Les éléments importants de la faune dans chaque corridor sont indiqués au tableau 2 ci-après.

Tableau 1 Éléments importants de la flore

Classification	Espèces à risque		
	Corridor 5	Corridor 6	Corridor 7
<b>Loi sur les espèces en péril (LEP) et flore d'importance provinciale (Ontario)</b>	S/O	1. Carex massette (Rare dans la province)	S/O
<b>Loi sur les espèces en péril (LEP) et flore d'importance provinciale (Québec)</b>	1. Noyer cendré (LEPC – En voie de disparition; aucun statut provincial) 2. Matteuccie fougère-à-l'autruche (Vulnérable) 3. Staphylier à trois folioles (Susceptible) 4. Micocoulier occidental (Vulnérable)	1. Noyer cendré (LEPC – en voie de disparition; aucun statut provincial) 2. Orme liège (Susceptible) 3. Wolffie de Colombie (Susceptible) 4. Micocoulier occidental (Susceptible)	1. Matteuccie fougère-à-l'autruche (Vulnérable) 2. Scirpe de Torrey (Susceptible) 3. Wolffie de Colombie (Susceptible) 4. Zizanie aquatique (Susceptible) 5. Micocoulier occidental (Susceptible)
<b>Flore d'importance régionale (Ottawa)</b>	1. Dentaire laciniée 2. Corydale dorée	1. Hamamélis de Virginie 2. Sumac grim pant 3. Sabine laltériflore	S/O
<b>Flore d'importance régionale (Québec)</b>	1. Ground-nut 2. Meadow Horsetail 3. Virginia Stickseed 4. Sumac grim pant	1. Moonseed 2. American Plum 3. Virginia Stickseed 4. Sumac grim pant	1. River Bulrush 2. Scirpe fluviatile

Tableau 2 Éléments importants de la faune

Classification	Espèces à risque		
	Corridor 5	Corridor 6	Corridor 7
<b>Loi sur les espèces en péril (LEP) et faune d'importance provinciale (Ontario)</b>	1. Faucon pèlerin (LEPC-Préoccupante; LEPO – En voie de disparition) 2. Engoulement d'Amérique (LEPC - Menacée; aucun statut provincial) 3. Martinet ramoneur (LEPC - Menacée; aucun statut provincial) 4. Pygargue à tête blanche (En voie de disparition) 5. Guifette noire (Préoccupante)	1. Faucon pèlerin (LEPC-Préoccupante; LEPO – En voie de disparition) 2. Engoulement d'Amérique (LEPC - Menacée; aucun statut provincial) 3. Martinet ramoneur (LEPC - Menacée; aucun statut provincial) 4. Pygargue à tête blanche (En voie de disparition) 5. Northern Map Turtle (SARA - Special Concern; SARO - Special Concern)	1. Faucon pèlerin (LEPC-Préoccupante; LEPO – En voie de disparition) 2. Engoulement d'Amérique (LEPC - Menacée; aucun statut provincial) 3. Martinet ramoneur (LEPC - Menacée; aucun statut provincial) 4. Pygargue à tête blanche (En voie de disparition)
<b>Loi sur les espèces en péril (LEP) et faune d'importance provinciale (Québec)</b>	1. Faucon pèlerin (LEPC-Préoccupante; Québec - Vulnérable) 2. Engoulement d'Amérique (LEPC - Menacée; aucun statut provincial) 3. Martinet ramoneur (LEPC - Menacée; aucun statut provincial) 4. Pygargue à tête blanche (Vulnérable) 5. Tortue géographique ** (LEPC-Préoccupante; Québec - Vulnérable) 6. Rainette faux-grillon de l'Ouest (Vulnérable) 7. Couleuvre d'eau ** (Susceptible)	1. Faucon pèlerin (LEPC-Préoccupante; Québec - Vulnérable) 2. Engoulement d'Amérique (LEPC - Menacée; aucun statut provincial) 3. Martinet ramoneur (LEPC - Menacée; aucun statut provincial) 4. Pygargue à tête blanche (Vulnérable) 5. Petit blongios (Susceptible) 6. Rainette faux-grillon de l'Ouest (Vulnérable) 7. Couleuvre tachetée (LEPC-Préoccupante; Québec - Susceptible)	1. Faucon pèlerin (LEPC-Préoccupante; Québec - Vulnérable) 2. Engoulement d'Amérique (LEPC - Menacée; aucun statut provincial) 3. Martinet ramoneur (LEPC - Menacée; aucun statut provincial) 4. Pygargue à tête blanche (Vulnérable) 5. Tortue musquée (LEPC-Préoccupante; Québec - Susceptible) 6. Couleuvre d'eau ** (Susceptible) 7. Petit blongios (Susceptible)
<b>Faune d'importance régionale (Ottawa)</b>	S/O	1. Chouette lapone	S/O
<b>Faune d'importance régionale (Québec)</b>	1. Guifette noire	1. Guifette noire	1. Guifette noire

\*\* - Potentiellement présente

## 4.2 Milieu social

### 4.2.1 Utilisation du sol.

Cette section indique l'emplacement des terrains fédéraux et donne une description de l'utilisation du sol. Les trois corridors à l'étude englobent, en sol ontarien, des terrains appartenant à la CCN et gérés par celle-ci, tel que l'indique la Figure 6.

**Figure 6 Terrains appartenant à la CCN et gérés par celle-ci dans l'aire d'étude (indiqués en vert)**



En ce qui a trait au Corridor 5, la CCN est propriétaire des terrains en bordure de la promenade de l'Aviation, entre la limite nord du tronçon Est du corridor réservé au transport en commun et la rivière des Outaouais. Les autres terrains fédéraux à proximité du Corridor 5 comprennent l'aérodrome de Rockcliffe et le complexe de la GRC, situé à l'extrémité nord du boulevard St. Laurent.

En ce qui a trait aux corridors 6 et 7, la CCN est propriétaire des terrains de la Ceinture de verdure de part et d'autre de la route 174 d'Ottawa, ainsi que des terrains entre la route 174 et la rivière des Outaouais. Les limites de la Ceinture de verdure sont indiquées au trait rouge sur la carte.

Les quartiers résidentiels établis, pouvant être affectés par un nouveau corridor sont les suivants :

- Rockcliffe Park, Vanier, Manor Park, l'ancienne base des forces armées de Rockcliffe et Carson Grove;
- Village Tecumseh, La Cité, Du Moulin;
- Convent Glen, Hiawatha Park, Beacon Heights;
- Rivière La Blanche, Sainte-Rose.

De plus, certaines résidences rurales seraient également affectées par l'un ou l'autre des corridors. Celles-ci sont situées surtout du côté québécois.

Les informations suivantes, qui décrivent les caractéristiques de l'utilisation du sol à proximité des trois corridors, proviennent du Rapport de planification, de faisabilité et d'évaluation et justification des besoins (Roche-NCE, 2009).

#### Corridor 5 – Île Kettle

Du côté ontarien, ce corridor est délimité en grande partie par des usages résidentiels, incluant des quartiers domiciliaires de maisons familiales isolées et jumelées, de part et d'autre de la promenade de l'Aviation. Ce sont pour la plupart des quartiers depuis longtemps établis. On y retrouve des écoles, des parcs et des commerces de quartier. Les routes artérielles environnantes, incluant les chemins Montréal et Ogilvie, sont caractérisées par des usages commerciaux. Les espaces verts sont associés aux propriétés fédérales longeant les promenades. L'aérodrome de Rockcliffe et le Musée de l'Aviation occupent les terrains au nord de la promenade Rockcliffe et de la promenade de l'Aviation. Les installations de la GRC sont situées du côté sud de la promenade Rockcliffe, à l'extrémité nord du boulevard St. Laurent. L'hôpital Montfort est situé dans le quadrant nord-est de l'intersection de la promenade de l'Aviation et du chemin Montréal. Le quartier résidentiel se situe à l'ouest du corridor, au nord du chemin Hemlock.

Du côté québécois, le corridor est délimité à l'ouest par un quartier résidentiel assez récent, où l'on retrouve des usages de plus forte densité du côté ouest de l'intersection du boulevard Maloney et de la Montée Paiement, incluant des commerces de grande surface. De plus, la majorité des terrains de part et d'autre du corridor sont caractérisés par des usages résidentiels et commerciaux. Le corridor longe un terrain de golf et traverse la zone de conservation de l'île Kettle. Une usine de traitement d'eau est située sur la rue Saint-Louis, du côté est du corridor. Enfin, le parc industriel Le Moulin est situé juste à l'est du corridor.

Le plan d'urbanisme de la Ville de Gatineau propose de mettre en valeur une porte d'entrée près de la rivière des Outaouais, autour de la montée Paiement. La planification de cette porte d'entrée devra éventuellement tenir compte de la présence d'un nouveau pont à l'intérieur du corridor.

Le plan d'urbanisme prévoit des usages résidentiels et mixtes, des lieux de travail, des parcs et des zones de conservation, ce qui correspond à l'état actuel des choses. En outre, le plan d'urbanisme désigne la jonction de l'autoroute 50 comme un pôle de développement.

#### Corridor 6 – Île Lower Duck

Du côté de l'Ontario, ce corridor ne traverse aucun quartier résidentiel. La partie québécoise du corridor est en grande partie bordée de part et d'autre par des quartiers résidentiels (prolongement de la rue Notre-Dame en direction nord jusqu'à l'autoroute 50).

Sur la rive ontarienne, le Corridor 6 traverse le centre environnemental Robert O. Pickard, les ravins naturels du ruisseau Green's et des aires d'exploitation agricole dans la Ceinture de verdure. Les utilisations du sol environnantes comprennent des installations industrielles et commerciales et des quartiers résidentiels, ainsi que de petites aires affectées à des fins récréatives (parc) et institutionnelles.

D'après les affectations du plan officiel, le corridor de l'île Lower Duck fait partie du territoire urbain de la Ville d'Ottawa. Au dessus de la rivière des Outaouais, ce corridor est désigné comme zone d'environnement naturel. Cette zone s'étend au sud, englobant le ravin du ruisseau Green et les zones non aménagées adjacentes. Les terrains au nord de la route 174 et à l'est du ruisseau Green sont affectés à la catégorie « zone de ressources agricoles ». Au sud de la route 174, près de la promenade Rockcliffe et de l'échangeur du chemin Blair, le territoire est affecté à la catégorie « rural général ». Il comprend des usages agricoles et résidentiels ruraux, des terrains boisés et des forêts, des petites industries, des terrains de golf et des petits quartiers résidentiels et commerciaux. Le terrain de golf Pineview est situé dans la zone de type rural général sur le chemin Blair.

Une zone de type urbain général est située du côté nord de la route 174, entre le chemin Montreal et le chemin Blair et sur les côtés nord et sud de la route 174, à l'est de la jonction. Une zone affectée à la catégorie « usages mixtes », comprenant des terrains pour aménagements compacts et à usages mixtes, est située à l'ouest du chemin Blair. L'affectation de type espace vert majeur, sur le côté nord de la jonction, correspond à la promenade de l'Aviation. Ce territoire comprend de grands parcs et des corridors d'espaces verts le long de la rivière des Outaouais, des corridors de promenade et des corridors réservés au transport en commun rapide et aux routes principales. Le territoire sur le côté sud-ouest de la jonction est affecté à l'emploi, permettant des usages de type bureaux commerciaux et industriels.

Deux égouts principaux traversent le corridor de la route 174, entre le chemin Montreal et le chemin Blair, jusqu'au centre environnemental R. O. Pickard à partir des secteurs sud d'Ottawa. Un important corridor de transport d'hydroélectricité suit l'emprise de la route 174, le long du côté sud vers l'ouest du chemin 10th Line.

Au Québec, le corridor de l'île Lower Duck se situe dans le secteur Gatineau, à quelques kilomètres de l'aéroport municipal. Le corridor débute à l'autoroute 50 et s'étend ensuite vers le sud dans l'axe du boulevard Lorrain, où l'on retrouve de part et d'autre des milieux résidentiels parsemés de commerces, de parcs et de quelques institutions, telles que des écoles et des églises. La partie de territoire située entre la rue Notre-Dame et la rivière des Outaouais est composée de quartiers résidentiels, d'une industrie et de terrains vacants. Le tracé de ce corridor permet également d'accéder à deux Parc-o-Bus de la Ville de Gatineau.

Selon le plan d'urbanisme de Gatineau, l'affectation principale projetée aux abords du corridor est résidentielle. Le corridor croise également quelques axes affectés au développement mixte, dont le boulevard St-René. Au sud de la rue Notre-Dame, les secteurs vacants sont affectés en tant que grand parc, parc riverain et terrain de golf et aire de conservation.

#### Corridor 7 – Aéroport de Gatineau / Baie McLaurin

Ce corridor est composé en grande partie de sentiers récréatifs, de terres agricoles, d'aires résidentielles et de l'aire naturelle du ravin du Ruisseau Green's.

En sol ontarien, le corridor traverse l'extrémité nord-ouest du quartier résidentiel Hiawatha Park (Convent Glen). Du côté québécois, le corridor ne traverse aucun quartier résidentiel.

D'après les affectations du Plan officiel de la Ville d'Ottawa, ce corridor est une zone environnementale naturelle; elle s'étend le long de la rivière des Outaouais vers le sud, et comprend le ravin du ruisseau Green's et les zones adjacentes non aménagées. Le territoire à l'est du ruisseau Green's est affecté zone agricole.

Au sud de la route 174, le long du boulevard St. Joseph, à proximité de la promenade Rockcliffe et de l'échangeur du chemin Blair, l'affectation du sol est de type rural général.

Le corridor de l'aéroport de Gatineau est situé à l'est du boulevard de l'Aéroport. La densité, de part et d'autre des parcours, est majoritairement très faible. Les abords de l'autoroute 50 sont principalement constitués de lots vacants. Deux parcs industriels y sont établis : l'Aéroparc, situé à la limite ouest du corridor et occupé par l'aéroport de Gatineau ainsi que le parc de Salubrité, situé pour sa part en plein cœur du corridor. Ces parcs industriels ne sont toutefois pas occupés à leur pleine capacité, car plusieurs lots restent vacants. Le tracé Est croise, à la hauteur de l'A-50, un pôle à mettre en valeur selon les orientations de la Ville. Les terrains situés le long du boulevard Maloney sont occupés par des usages commerciaux, résidentiels et quelques développements mixtes (commercial/résidentiel). Le corridor passe également par le parc de la Baie McLaurin.

Selon le plan d'urbanisme de Gatineau, les lots actuellement vacants aux abords de l'A-50 devraient être développés dans l'optique de créer un secteur d'emploi, pouvant regrouper des industries et des commerces lourds. Le boulevard Maloney continuera d'être développé en tant qu'axe commercial regroupant des développements mixtes et de commerces artériels. La Baie McLaurin, composée de lots vacants, regroupe deux affectations, soit « grand parc, parc riverain et terrain de golf » ainsi que « aire de conservation ».

Une large bande de terrain localisée entre le boulevard Maloney et la rivière des Outaouais est identifiée comme zone à risque d'inondation (cote de récurrence 20-100 ans), mais aucune zone de mouvements de masse n'a été identifiée.

#### **4.2.2 Utilisation récréative de la rivière des Outaouais**

Les informations suivantes proviennent du Rapport de planification, de faisabilité et d'évaluation et justification des besoins (Roche-NCE, 2009).

La rivière des Outaouais est utilisée pour la pratique de nombreuses activités nautiques récréatives comme la pêche, la voile, la navigation de plaisance, la planche à voile, le kitesurf, le canoë et le kayak.

La rivière des Outaouais comprend deux grandes sections navigables distinctes et délimitées en fonction de leurs caractéristiques hydrologiques. La partie « amont » se situe en amont des rapides Deschênes et s'étend vers l'ouest jusqu'à la chute des Chats (dans le secteur de la baie de Pontiac, près de la ville de Quyon). La partie « aval » se situe en aval de la chute des Chaudières. Cette section englobe les trois corridors à l'étude. Le tronçon de la rivière des Outaouais situé entre les rapides Deschênes et la chute des Chaudières est jugée non navigable.

La section « aval » de la rivière des Outaouais, en raison de la présence étendue de voies navigables et de réseaux de canaux, donne aux plaisanciers un accès nautique à l'ensemble de la région. Toutefois, certains inconvénients existent pour les voiliers puisque la rivière (en particulier la voie navigable) y est beaucoup plus étroite, que le courant y est donc plus fort, et qu'il n'existe que peu de secteurs appropriés pour la voile, surtout pour les plus gros voiliers.

Le club de voile Ottawa New Edinburgh et le club nautique de Rockcliffe se situent à proximité des trois corridors à l'étude, le long de la rivière des Outaouais. De plus, ces clubs administrent des écoles de voile dans cette section de la rivière, qui est beaucoup utilisée pour des régates et la voile de plaisance.

#### 4.2.3 Contamination

Une évaluation environnementale (EES) préliminaire a été réalisée dans le cadre de la Phase 1 de la démarche d'évaluation environnementale. Les informations présentées ci-après proviennent de l'Évaluation environnementale de site de la Phase 1 (Golder Associates Ltd., 2008), disponible en version intégrale au site Web du projet.

L'EES juge faible la probabilité de contamination découlant des propriétés vacantes ou utilisées à des fins résidentielles, agricoles, institutionnelles, commerciales et industrielles. Certaines autres utilisations du sol présentent un potentiel plus élevé de contamination superficielle ou souterraine sur les sols et/ou la nappe phréatique. Dès que le corridor choisi aura été identifié, les propriétés du corridor en question seront soumises à une évaluation plus approfondie.

##### Corridor 5 – Île Kettle

Cinq propriétés en bordure de ce corridor ont été évaluées. Pour deux d'entre elles, le potentiel de contamination est jugé faible, et pour les trois autres, le potentiel de contamination est jugé plus élevé.

Nom	Activité	Emplacement	Contaminants potentiels	Probabilité de contamination	Explications
<b>Aéroport de Rockcliffe</b>	Aéroclub	11, prom. De l'Aviation (Ottawa)	Hydrocarbures pétroliers, solvants chlorés, produits de dégivrage.	Faible	Bâtiments d'aéroport situés de 200 à 250 m du site, pas de solvants ou de produits de dégivrage utilisés près du site.
<b>Campus de la GRC</b>	Poste de police	1, chemin Sandridge, Ottawa	Différentes catégories de produits chimiques, plomb.	Faible	À environ 200 m du site.
<b>Parc de la Baie</b>	Ancien dépotoir	Parc de la Baie, Gatineau	Divers types de déchets, y compris des débris de construction, des métaux et des hydrocarbures aromatiques polycy.	Élevé	Adjacent au site.
<b>Wal Mart, Pneus et Lubrification Express</b>	Centre d'entretien automobile	640, boulevard Maloney Ouest, Gatineau	Hydrocarbures pétroliers et solvants chlorés.	Élevé	À moins de 50 m du site.
<b>Shell</b>	Détaillant d'essence	620 Boulevard Maloney Ouest, Gatineau	Hydrocarbures pétroliers	Élevé	À moins de 50 m du site.

Parmi les trois corridors, celui-ci renferme un niveau moyen de contamination potentielle. Cette évaluation est fondée sur le nombre de propriétés et la probabilité d'incidences.

## Corridor 6 – Île Lower Duck

Onze propriétés en bordure de ce corridor ont été évaluées. Pour deux d'entre elles, le potentiel de contamination est jugé faible, et pour les neuf autres, le potentiel de contamination est jugé plus élevé.

Nom	Activité	Emplacement	Contaminants potentiels	Probabilité de contamination	Explications
<b>Lafarge</b>	Carrière	980, rue Notre Dame, Gatineau	Hydrocarbures pétroliers, métaux.	Élevé	Activité de grande envergure, sur le site.
<b>Inconnu</b>	Cimetière	942, rue Notre-Dame, Gatineau	Formaldéhyde, arsenic, agents pathogènes.	Faible	À environ 100 m du site.
<b>Ultramar</b>	Détaillant d'essence	882, boulevard Maloney Est, Gatineau	Hydrocarbures pétroliers.	Élevé	Adjacent au site.
<b>Ultramar</b>	Détaillant d'essence	877, boulevard Maloney Est, Gatineau	Hydrocarbures pétroliers.	Élevé	Activité d'assez grande envergure, à 100 m du site.
<b>Garage Guy Leblanc</b>	Entretien automobile	867, boulevard Maloney Est, Gatineau	Hydrocarbures pétroliers et solvants chlorés.	Élevé	Adjacent au site.
<b>De Luxe Nettoyeurs</b>	Inconnu, probablement nettoyage à sec	24, boulevard Lorrain, Gatineau	Solvants chlorés.	Faible	Adjacent au site, activités inconnues; seulement trouvé dans l'annuaire de 1968, aucun problème environnemental potentiel évident identifié lors de la visite.
<b>Gaétan Duval Body Shop</b>	Atelier de débosselage	30, boulevard Lorrain, Gatineau	Hydrocarbures pétroliers, composés organiques volatils.	Élevé	Adjacent au site.
<b>Jean Lalonde</b>	Entretien automobile	34, boulevard Lorrain, Gatineau	Hydrocarbures pétroliers et solvants chlorés.	Élevé	Adjacent au site.
<b>Léon garage et Robert Ouellette mécanicien</b>	Entretien automobile	109, boulevard Lorrain, Gatineau	Hydrocarbures pétroliers et solvants chlorés.	Élevé	À moins de 50 m du site.
<b>Emile Carriere</b>	Entretien automobile et détaillant d'essence	139, boulevard Lorrain, Gatineau	Hydrocarbures pétroliers et solvants chlorés.	Élevé	Adjacent au site.
<b>Ultramar</b>	Détaillant d'essence	348, boulevard Lorrain, Gatineau	Hydrocarbures pétroliers.	Élevé	Adjacent au site.

Parmi les trois corridors, celui-ci renferme le potentiel de contamination le plus élevé. Cette évaluation est fondée sur le nombre de propriétés et la probabilité de contamination.

#### Corridor 7 – Aéroport de Gatineau / Baie McLaurin

Deux propriétés en bordure de ce corridor ont été évaluées. Pour chacune, l'incidence potentielle est jugée faible.

Nom	Activité	Emplacement	Contaminants potentiels	Probabilité de contamination	Explications
<b>Mourre Sablage Au Jet</b>	Atelier de débosselage	20, rue de Granby, Gatineau	Hydrocarbures pétroliers, composés organiques volatils.	Faible	Opération de grande envergure, mais située à environ 200 m du site.
<b>Lafarge</b>	Usine de traitement de granulats (ciment, béton, asphalte)	28, rue de Granby, Gatineau	Hydrocarbures pétroliers, hydrocarbures aromatiques polycycliques.	Faible	Opération de grande envergure, mais située à environ 200 m du site.

Parmi les trois corridors, celui-ci renferme le potentiel de contamination le moins élevé. Cette évaluation est fondée sur le nombre de propriétés et la probabilité de contamination.

#### **4.2.4 Archéologie / Patrimoine**

Les informations suivantes proviennent du Rapport de planification, de faisabilité et d'évaluation et justification des besoins (Roche-NCE, 2009). Elles constituent un résumé du contenu des rapports sur les ressources archéologiques et patrimoniales, qui sont présentés en version intégrale au site Web du projet.

#### Corridor 5 – Île Kettle

Bien que l'île Kettle ne constitue pas une aire protégée en tant que telle, des initiatives en cours visent à doter l'ensemble de l'île d'un zonage et des outils de gestion nécessaires à sa protection intégrale.

La rivière des Outaouais est désignée à titre de corridor faunique d'importance provinciale. Le boisé Montfort et le boisé du Musée de l'Aviation sont désignés à titre d'espaces naturels urbains (ENU) d'importance moyenne, mais ne constituent pas des aires protégées.

Au total, trois éléments d'intérêt patrimonial ont été dénombrés à proximité du corridor de l'île Kettle. Situé au 280, avenue Beechwood, le cimetière Beechwood, y compris ses bureaux administratifs et son mausolée, est un lieu historique national; le parc et le village de Rockcliffe forment un district de conservation du patrimoine; le club Ottawa New Edinburgh (ONEC), situé au 501, promenade Rockcliffe, est inclus dans la partie IV de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*.

La Ville d'Ottawa a identifié 11 parcelles patrimoniales dans le corridor d'étude. De plus, la partie ontarienne du corridor renferme deux zones de potentiel archéologique moyen. Au Québec, trois zones de potentiel archéologique historique et trois zones de potentiel préhistorique ont été identifiées.

### Corridor 6 – Île Lower Duck

Les terres humides de la baie McLaurin ont été désignées comme une réserve faunique provinciale. À l'extrémité sud de ce corridor, la partie aval de l'étroite vallée du ruisseau Green's Creek fait partie d'une zone naturelle d'intérêt scientifique (ZINS). Ici encore, la rivière des Outaouais est désignée à titre de corridor faunique d'importance provinciale.

La Ville d'Ottawa a identifié une parcelle de terrain d'intérêt patrimonial dans ce corridor. En sol ontarien, deux zones d'intérêt archéologique élevé ont été identifiées : la première est située à l'extrémité est de la promenade Rockcliffe et la deuxième est située à l'est du chemin Bearbrook, juste au sud de la route 174. Au Québec, le corridor renferme quatre zones de potentiel archéologique historique, incluant le boulevard Lorrain, le boulevard Saint-René Est, la rue Notre-Dame et le boulevard Hurtubise, ainsi que quatre zones de potentiel archéologique préhistorique, incluant le boulevard Lorrain, le boulevard Saint-René Est, une petite zone au sud de la rue Notre-Dame, et le boulevard Hurtubise. Aucun élément patrimonial n'a été répertorié dans ce corridor.

### Corridor 7 – Aéroport de Gatineau / Baie McLaurin

Tout comme pour les deux autres corridors retenus, la rivière des Outaouais est désignée à titre de corridor faunique d'importance provinciale. La baie McLaurin et le marais des Laïches, à l'est, font partie du complexe de milieux humides qui s'étend vers l'est de l'Outaouais et qui est reconnu depuis longtemps comme un habitat important pour la faune.

En Ontario, la Ville d'Ottawa a identifié une parcelle de terrain d'intérêt patrimonial dans ce corridor. Sur la rive québécoise, on trouve une zone de potentiel archéologique historique, soit le boulevard Maloney Est, ainsi que les quatre zones de potentiel préhistorique suivantes : le secteur entre l'autoroute 50 et le boulevard Maloney; la rue Parisien, au sud de la rivière Blanche; le sud du boulevard Maloney, à l'est de la rivière Blanche; le secteur ouest de la rivière La Blanche, au sud-est du marais des Laïches. Aucun élément d'intérêt patrimonial n'a été identifié en sol québécois.

## 5. Consultation

L'information présentée dans les sections suivantes provient du Rapport de planification, faisabilité et d'évaluation et justification des besoins (Roche-NCE, 2009) produit dans le cadre de la Phase 1 de l'Étude.

### 5.1 Consultations au cours de la Phase 1

Le programme de consultation, réalisé dans le cadre de la Phase 1 de l'Étude d'évaluation environnementale, a compris les éléments suivants : rencontres avec les principaux intervenants concernés par l'entremise du Comité consultatif technique (CCT) et du Groupe de consultation publique (GCP); quatre séries de séances de consultation publique sous forme de soirées portes ouvertes; le site Web du projet; des avis dans les journaux; des briefings médias. Des consultations additionnelles auront lieu au cours de la Phase 2A et par après, dans le cadre de la Phase 2B.

#### 5.1.1 Comité consultatif technique (CCT)

Les membres du Comité consultatif technique (CCT) sont présentés dans le tableau ci-après :

**Tableau 3 Membres du Comité consultatif technique (CCT)**

Gouvernement fédéral
Commission de la capitale nationale
Agence canadienne d'évaluation environnementale
Parcs Canada
Pêches et Océans Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Transports Canada
Environnement Canada
Province de l'Ontario
Ministère des Transports
Ministère de l'Environnement
Ministère de la Culture
Ministère des Ressources naturelles
Société de conservation de la Vallée de la rivière Rideau

Société de conservation de la Vallée de la rivière Mississippi
Province du Québec
Ministères des Transports
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
Hydro Québec
Ville d'Ottawa
Ville d'Ottawa (y compris les responsables du transport en commun, OCTranspo)
Ville de Gatineau
Ville de Gatineau
Société de transport de l'Outaouais (STO)
Autres organismes
Transportation Action Canada (anciennement Transport 2000)
Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais (CREDDO)

### 5.1.2 Groupe de consultation publique (GCP)

Au début de la Phase 2A de l'Étude d'évaluation environnementale des futures liaisons interprovinciales dans la région de la capitale nationale, tous les membres ayant siégé au GCP, lors de la Phase 1, ont été invités à poursuivre leur participation. De plus, de nouveaux organismes ont été identifiés et invités à se joindre au GCP. La composition du GCP évoluera au fur et à mesure de l'avancement de l'Étude. Les membres du Groupe de consultation publique (GCP) sont présentés dans le tableau ci-après.

**Tableau 4 Membres du Groupe de consultation publique (GCP)**

Associations communautaires - Ontario	
Association communautaire de Convent Glen	Association communautaire de South March
Association communautaire de Riverwalk	Environnement Briarbrook / Association communautaire de Morgan's Grant
Association communautaire de Chatelaine Village	Action Côte-de-Sable

Association communautaire de Queenswood Heights	Coalition City Centre
Commissaire local de l'Ottawa-Carleton District School Board	Association communautaire de Dalhousie
Commissaire local du Conseil des écoles catholiques de langue française du Centre-Est (CECLFCE)	Les Amis de l'Île Petrie et le Comité consultatif de l'Île Petrie
Commissaire local du Conseil des écoles publiques de l'Est de l'Ontario (CEPEO)	Association communautaire de Cardinal Creek
Président de l'Association multiculturelle	Association communautaire de Crystal Beach/Lakeview
Président de la ZAC du Cœur d'Orléans	Association communautaire de Crystal Beach/Lakeview, comité des transports
Association communautaire de Fallingbrook	Association communautaire du secteur rural March
Association communautaire du secteur Orleans Woods	Groupe de travail de l'avenue King Edward
Association communautaire de Manor Park	Association communautaire de la Basse-Ville
Friends of the O-Train	Association communautaire Island Park
Association communautaire de Westboro	Association communautaire du secteur Kanata Lakes
Association communautaire de Woodpark	Pontiac Bridge Committee
Association communautaire du Village de Britannia	Association communautaire de Rockcliffe
Associations communautaires - Québec	
Association des résidents de la Croisée	Association des résidents du District 15
Association des résidents de la Terrasse Lakeview	Comité de vie quartier Pointe-Gatineau
Association des résidents du quartier village Parc Lucerne	Association des citoyens du Manoir des Trembles
Association des résidents de l'île-de-Hull	Collectif Vigilance Petite-Nation
	Association des résidents du Parc Champlain et des environs

Regroupements de gens d'affaires	
Équipe Ottawa-Orléans/Team Ottawa-Orléans	Chambre de commerce d'Ottawa
Chambre de commerce de Gatineau	Le Regroupement des gens d'affaires de la Capitale nationale
Groupes environnementaux	
Sentinelles Outaouais Inc.	Société pour la nature et les parcs du Canada – section Ottawa
Ottawa Field Naturalists	Alliance pour les espaces verts
	Vert l'action
Groupes d'intérêts	
Kriska Transportation/Ontario Trucking Association (OTA)	Lac Deschênes Sailing Club
Nepean Sailing Club	Marina de Hull
Fédération des associations civiques d'Ottawa-Carleton	Jp2g Consultants Inc.
Club Vélo Plaisirs	Rockcliffe Yacht Club
Club de voile Grande-rivière	Ottawa New Edinburgh Club
Britannia Yacht Club	Ontario Kiteboarding Association
Observateurs	
Conseiller municipal, quartier Bay	Quartier 1 - Orléans
Association communautaire de Queensway Terrace North	Quartier 15 – Kitchissippi
Association communautaire de Whitehaven	Ottawa Central Railway
Association communautaire de Woodpark	North of Richmond Condo Group

### 5.1.3 Séances de consultation publique (SCP)

Avant chacune des quatre séries de séances de consultation publique de la Phase 1, des avis furent publiés dans les journaux locaux et des avis personnalisés furent envoyés aux organismes figurant sur la liste d'envoi. Les détails de chaque série de séances de consultation publique sont présentés dans les paragraphes qui suivent.

La première série de séances de consultation publique (SCP1) avait pour objet de présenter au public le projet de cadre de référence de l'Étude, l'approche méthodologique

proposée, les solutions de rechange proposées et les corridors proposés, en plus d'inviter le public à discuter de l'Étude avec l'équipe de projet. Les enjeux suivants ont été soulevés par les participants, lors de cette première ronde de consultation publique : préoccupations à l'égard du choix et de la pondération des critères; préoccupations à l'égard des données, des outils de modélisation des transports proposés et du processus de consultation. On a également suggéré des moyens d'accélérer le processus, en plus de proposer trois nouveaux corridors (chemin Pink – promenade Riddell; Deschênes – chemin Pinecrest; et à l'est de l'île Lower Duck – boulevard de l'Aéroport) et l'ajout du corridor des rapides Deschênes (d'Aylmer à la promenade de l'Ouest), qui avait précédemment été écarté.

À la suite des commentaires recueillis, deux nouvelles liaisons ont été ajoutées à la liste des corridors proposés : la liaison du chemin Pink – promenade Riddell et la liaison du boulevard de l'Aéroport – est de l'île Lower Duck.

La deuxième série de séances de consultation publique (SCP2) avait pour objet de recueillir les commentaires du public sur les inventaires environnementaux et les contraintes; les analyses de la circulation actuelle; les solutions de rechange; les tracés proposés; les critères d'évaluation proposés. Les enjeux suivants ont été soulevés par le public, lors de la deuxième ronde de consultation : préoccupations relatives au choix des critères et à leur pondération; préoccupations concernant les données utilisées (précision/contexte); préoccupations quant au degré de précision des projections de débit de la circulation; préoccupations quant au processus de consultation. Ici encore, les participants ont suggéré des moyens d'accélérer le processus et de prendre en compte les conclusions des études antérieures. On a également soulevé des préoccupations quant à l'ajout ou la prise en compte du transport en commun dans le cadre de l'étude; préoccupations quant à l'ampleur de certaines contraintes existantes en matière d'utilisation du sol (p.ex., l'aéroport de Rockcliffe, le parc Andrew Haydon, le Polygone Connaught, l'île Petrie, etc.).

À la suite des commentaires recueillis du public, et conformément au processus établi pour SCP2, une séance de consultation supplémentaire a été organisée, afin de fournir des renseignements plus détaillés sur la démarche d'identification des critères et d'analyse des données. Cela a donné au public une occasion supplémentaire de s'exprimer à ce sujet. Cette intervention a aussi donné lieu à une série additionnelle de séances de consultation publique, avant l'évaluation détaillée des emplacements de liaison proposés.

La SCP 3 avait pour objet d'offrir un complément d'information et de recueillir des avis et des commentaires du public sur les éléments suivants : l'analyse des projections de la circulation; les données sur les origines et les destinations des camions; la liste restreinte des critères d'évaluation; le processus d'évaluation; la méthode d'évaluation.

Les sujets de préoccupation soulevés par le public lors de ces assemblées sont les suivants : la circulation; la voile; le milieu naturel; la pollution; les coûts; les valeurs foncières; la qualité de vie; les installations de la GRC; l'hôpital Montfort; le transport en commun.

En réponse aux commentaires du public, des modifications ont été apportées aux données ou à la méthode de mesure des sous-facteurs liés à la voile, à la réduction des incidences sur les installations de purification de l'eau et au soutien des collectivités locales. Sur les feuilles de commentaires, le public était invité à exprimer son opinion sur l'importance relative des groupes de facteurs, en les plaçant par ordre d'importance décroissant, de 1 à 7. Les répondants ont classé les facteurs liés au milieu naturel au premier rang, et les facteurs liés au coût au dernier rang. Les activités et ressources aquatiques se sont classées au deuxième rang, suivies du milieu culturel. Les

commentaires du public sur les critères d'évaluation ont été communiqués au Comité d'évaluation aux fins d'examen, avant le début des séances d'évaluation.

La dernière série de séances de consultation publique de la Phase 1 (SCP4) avait pour objet de présenter les résultats de l'évaluation technique détaillée, le classement des options et l'option privilégiée, du point de vue technique, pour une nouvelle liaison franchissant la rivière des Outaouais. Un nombre important d'enjeux furent soulevés, lors de ces séances de consultation, incluant des préoccupations concernant le manque de transparence et l'impression de parti pris; commentaires exprimant le besoin de soumettre l'étude à l'examen d'un organisme indépendant; préoccupations relatives aux incidences sur les collectivités locales; préoccupations relatives à la pondération des facteurs liés à la qualité de vie, comparativement aux enjeux de transports et aux coûts; commentaires exprimant le désaccord envers les résultats de l'évaluation; préoccupations relatives aux effets sur les établissements institutionnels environnants (hôpital Montfort, GRC, etc.). Le besoin a également été exprimé de retenir plus d'un corridor pour examen approfondi.

Au terme de la Phase 1, il a été recommandé d'effectuer une étude détaillée de l'emplacement du corridor recommandé (Corridor 5) dans le cadre de la deuxième phase de l'Étude d'évaluation environnementale. Suite à l'achèvement des travaux de la Phase 1, la CCN et ses partenaires provinciaux, le MTQ et le MTO ont décidé, conjointement, de soumettre les trois corridors ayant obtenu les meilleurs classements à l'examen approfondi, c'est-à-dire les corridors 5, 6 et 7.

#### 5.1.4 Site web du projet

Le site web de l'Étude d'évaluation environnementale des liaisons interprovinciales dans la région de la capitale nationale ([www.liaisonsrcn.ca](http://www.liaisonsrcn.ca)) annonce les activités liées à l'Étude et donne aux intervenants concernés un accès direct aux documents de référence et autres informations, incluant le Cadre de référence de l'Étude, le Rapport de planification, les annexes techniques et le Rapport sommaire des conditions existantes. La rubrique « Contactez-nous » permet aux particuliers de soumettre leurs commentaires et questions directement à l'équipe de projet, par courriel ou en utilisant un formulaire de commentaire WEB standardisé.

Le site Web est mis à jour à intervalles réguliers, dans le but de tenir le public au courant de l'évolution du projet, en temps opportun.

#### 5.1.5 Briefings média

Des briefings média ont été offerts aux députés fédéraux et provinciaux, aux conseillers municipaux et aux médias d'information locaux, avant chaque série de séances de consultation publique. Des trousseaux médias, incluant toute l'information devant être présentée lors des séances de consultation publique, étaient distribuées lors des briefings média.

## 5.2 Communications avec les ministères et organismes fédéraux à ce jour

Dans le cadre des travaux de la Phase 1, la communication a été établie avec les ministères et organismes fédéraux suivants:

- Pêches et Océans Canada;
- Transports Canada;

- Agence canadienne d'évaluation environnementale;
- Parcs Canada;
- Travaux publics et Services gouvernementaux Canada – Direction générale de l'Immobilier;
- Ministère des Affaires indiennes et du Nord;
- Santé Canada;
- Gendarmerie royale du Canada;
- Environnement Canada.

### 5.3 Intérêts des Premières nations et des Autochtones

Il n'existe aucune réserve des Premières nations dans la RCN. Toutefois, les Algonquins de l'Ontario (ANO) ont entrepris une revendication territoriale qui englobe l'ensemble de la Ville d'Ottawa, de même que la majeure partie de l'Est ontarien. En raison de ceci, ils ont été informés du progrès de l'Étude. En Ontario, les documents de référence ont été transmis au représentant négociateur de l'ANO. Au Québec, ils ont été transmis au Conseil de bande de la nation Kitigan Zibi Anishinabeg (KZA). Il a également été offert à ces groupes de discuter avec eux du projet ainsi que des éventuels intérêts des Autochtones à cet égard. Trois réunions ont eu lieu dans le cadre de la Phase 1 de l'Étude. Les comptes rendus de ces réunions, et d'une réunion tenue le 30 novembre 2009 dans le cadre des travaux initiaux de la Phase 2A, sont joints à l'Annexe A du présent rapport.

La Première nation de Kitigan Zibi Anishinabeg a fait part de sa préoccupation à propos des droits et titres en rapport avec les îles de la rivière des Outaouais. Des discussions plus avancées seront entreprises avec les Premières nations, au fur et à mesure que la conception du projet se précisera.

## 6. Bibliographie

Brunton Consulting Services, Avril 2008.

*Évaluation de l'environnement naturel (conditions existantes) des corridors de liaison interprovinciale sur la rivière des Outaouais.*

Golder Associates Ltd., Décembre 2008.

*Évaluation environnementale de site de Phase 1 aux fins de présélection des dix options de liaison interprovinciale, Ottawa (ON) et Gatineau (QC)*

Roche-NCE, Janvier 2009.

*Évaluation environnementale des liaisons interprovinciales dans la région de la capitale nationale – Rapport de planification, faisabilité, évaluation et justification des besoins.*

Roche-NCE, Novembre 2008.

*Habitat aquatique et faune ichthyenne – conditions existantes.*

Wikipedia, 4 novembre 2009.

*Ottawa River.* Web. <[http://en.wikipedia.org/wiki/Ottawa\\_River](http://en.wikipedia.org/wiki/Ottawa_River)>.

## **Annexe A**

---

**Rencontre avec les représentants  
des Premières Nations (novembre 2009)**



# Compte rendu de réunion

Objet	Évaluation environnementale des futures liaisons interprovinciales dans la région de la capitale nationale
Date	Le 30 novembre 2009
Heure	10 h
Endroit	Salle de réunion 324, bureaux administratifs de la CCN
But	Échange de vues sur le processus et discussion de questions d'intérêt mutuel
Réunion	Réunion n° 3 avec les représentants des Premières nations

## Présences

Nom	Organisation	Nom	Organisation
Gabrielle Simonyi (GS)	NCC/CCN	Jim Hunton	JP2G Consultants Inc.
Mike Moroz (MM)	NCC/CCN	Lynn Clouthier	Algonquins de l'Ontario (AOO)
Fred Gaspar	NCC/CCN		
Chef Kirby Whiteduck	Algonquins de l'Ontario (AOO)	Patrick G. Déoux (PD)	AECOM
Chef Gilbert Whiteduck	Kitigan Zibi Anishinabeg (KZ)	Greg Jodouin (GJ)	PACE
Cliff Meness	Algonquins de l'Ontario (AOO)		

## Absences

Nom	Organisation	Nom	Organisation

Article		Suite à donner
1.0	<b>INTRODUCTION</b>	
1.0 A	Présentations en tour de table.	

Article		Suite à donner
1.0 B	Aucun changement n'est proposé à l'ordre du jour.	
1.0 C	<b>But de la réunion</b> – Aborder des questions d'intérêt mutuel et échanger sur le processus de l'Évaluation environnementale des futures liaisons interprovinciales.	
2.0	<p><b>MISE EN CONTEXTE</b></p> <p>PD et GS procèdent à une présentation.</p>	
3.0	<p><b>PROGRAMME ET CALENDRIER DE LA PHASE 2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Survol de la Phase 2A – Aucune évaluation à cette étape</li> <li>• Le mandat de la Phase 2A consiste à élaborer une méthodologie et un processus pour évaluer les trois corridors et les comparer.</li> <li>• GS s'informer de la provenance de la référence à « l'île Kettle des années 1800 ». Les Algonquins s'intéressent à toutes les îles.</li> <li>• Trois (3) rencontres sont prévues avec les Premières nations au cours de la Phase 2A, y compris la présente. Cette première rencontre a pour but d'écouter les représentants des Premières nations et de discuter de la meilleure approche à adopter pour favoriser la collaboration dans le cadre de ce projet. Le format et la nature des prochaines rencontres et consultations n'ont pas encore été établis.</li> </ul>	
4.0	<p><b>QUESTIONS D'INTÉRÊT MUTUEL</b></p> <p>Les commentaires des participants comprennent les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toutes les îles revêtent une grande importance pour les Premières nations. Il n'a pas été accordé un poids significatif aux droits et intérêts des Algonquins au cours de la Phase 1. Ils ont pris connaissance de la pondération la dernière fois, mais ils ont encore des questions, particulièrement en matière d'archéologie. GS indique que la question de l'archéologie sera abordée au cours de la Phase 2B.</li> <li>• Les représentants des communautés algonquines ont soulevé plusieurs de leurs préoccupations par voie de lettres et lors de rencontres personnelles avec la haute direction de la CCN. Ils ne se sont pas sentis impliqués dans le passé. Ils ont vu les nouvelles dans les médias et ont ressenti le besoin d'y réagir, plutôt que d'avoir participé aux discussions.</li> <li>• La position conjointe des Algonquins est qu'ils ont besoin de ressources (financières) pour être en mesure d'énoncer une position bien renseignée. Ils ne possèdent pas actuellement la capacité ou les ressources requises pour examiner un grand nombre de documents et participer d'une manière significative. Pour eux, la</li> </ul>	

participation, l'examen de documents et la formulation de commentaires représentent des frais. Il est difficile pour eux de suivre le dossier et poursuivre leur participation.

- Dans le passé, ils ont élaboré des programmes de travail (avec budgets) avec d'autres ministères. Ces programmes ont été considérés comme des modèles exemplaires de collaboration.
  - La province de l'Ontario a connu des succès lors de consultations avec les Algonquins de l'Ontario (AOO) dans le cadre de projets d'envergure comme le projet *Lightening the Ecological Footprint of Logging Operations* du MRN dans le parc Algonquin et le *Aboriginal Consultation Protocol* du MNDMF. Ces projets pourraient servir d'exemples à suivre pour le projet de pont interprovincial de la CCN.
- Il en ressort que l'enjeu fondamental est la nature de la relation entre la CCN et les Premières nations. Cependant, tous conviennent qu'il serait opportun d'élaborer un processus adapté aux besoins de ce projet.
  - Les participants reconnaissent le besoin pour les groupes des Premières nations de ne parler que d'une seule voix – la voix des Algonquins. C'est ce qu'ils entendent faire.
  - Les Algonquins ne reconnaissent aucune frontière entre le Québec et l'Ontario. Ce sont toutes des terres algonquines.

#### **Processus de consultation**

- Les Algonquins tiennent à y participer dès le début du projet et de manière substantielle.
- Le mot « consultation » n'a pas eu beaucoup de succès dans le passé auprès de l'AOO. Les Algonquins tiennent à voir une approche plus globale et non une « consultation par liste de contrôle ».
- Cela ne concerne pas seulement la consultation. La Cour suprême fait également référence au mot « accommodement ». L'accommodement doit être reconnu dans la planification. Cela signifie que s'ils s'inquiètent du fait que leurs droits pourraient être violés, alors les besoins de compensation doivent être discutés.
- Les participants réagissent à l'organigramme. Les Algonquins sont-ils un intervenant égal ou prioritaire? La CCN reconnaît qu'ils sont un participant distinct et important dans ce projet.
  - La CCN envisage d'engager un bureau de liaison pour les Premières nations dans un avenir proche.
  - La présentation de l'organigramme n'établit aucun ordre d'importance parmi les intervenants.
- Il ne faut pas considérer les Premières nations comme un groupe communautaire, et la formule des ateliers ne serait pas appropriée. Les Algonquins préfèrent le format de rencontre d'aujourd'hui comme mode de consultation.
- Les Algonquins apprécient que la CCN les ait invités dès le début du projet – ils déclarent que la CCN a tenu parole à cet égard. C'est la première fois que la CCN consulte les Premières nations à cette étape d'un projet.

Article		Suite à donner
5.0	<p data-bbox="275 240 1646 298">• Sous réserve de la disponibilité du financement, les Algonquins apprécieraient des rencontres sur les lieux plutôt qu'aux bureaux de la CCN.</p> <p data-bbox="275 331 646 358"><b>QUESTIONS ET DISCUSSION</b></p> <p data-bbox="275 394 621 422"><b>Attentes à l'égard du projet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="275 444 1623 501">• Les Algonquins veulent être impliqués dès le début du projet, et ce de manière substantielle. L'intérêt n'est pas simplement architectural. Il est question du territoire et de la façon dont il sera utilisé.</li> <li data-bbox="275 524 1640 753">• La représentation doit comprendre des membres du KZ et de l'AOO (ils s'efforcent de formaliser leurs relations). Ils tiennent à ne parler que d'une seule voix – la voix des Algonquins. <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="369 602 1656 691">– Les Algonquins de l'Ontario (AOO) : 10 communautés et 16 représentants. Le plus nombreux des groupes tient à être impliqué. D'Ottawa à Mattawa, 8 000 à 10 000 Algonquins de l'Ontario enregistrés en tant qu'électeurs. Nous pourrions envisager une représentation de ce groupe.</li> <li data-bbox="369 695 1640 753">– Il y a environ 8 000 Algonquins du côté québécois de la rivière. La plus grande des réserves est celle de KZ, avec une population de 1 500 habitants.</li> </ul> </li> <li data-bbox="275 776 1654 891">• Ils souhaitent participer à la conception préliminaire. Ils s'attendent à ce que l'emplacement préféré et la conception préliminaire soient basés sur des études archéologiques (au moins de niveau 1 et 2), pour déterminer si une étude de niveau 3 est nécessaire et pour déterminer si des mesures d'atténuation sont requises avant la construction.</li> <li data-bbox="275 914 1646 1062">• Il y a moyen de célébrer l'histoire et la culture des Algonquins dès la phase de la conception. Il ne s'agit pas seulement de panneaux d'interprétation. Par exemple, un parc avec un Arbre de paix ou quelque autre symbole naturel pourrait avoir une valeur symbolique plus importante qu'un monument; les questions de conception des moyens d'atténuation comme la protection des aires de frai des poissons, les échelles à poissons, l'éclairage sur le pont, etc.</li> <li data-bbox="275 1084 1635 1174">• Ils veulent commenter l'élaboration des cadres de référence, pour évaluation (peut-être siéger à des comités ou équipes de travail). Ils veulent être considérés comme un membre du groupe de travail plutôt que comme un intervenant.</li> <li data-bbox="275 1196 1650 1421">• Ils tiennent à formaliser leur relation avec la CCN. Ils veulent élaborer un programme de travail pour œuvrer sur les questions qu'ils auront identifiées comme étant des préoccupations importantes. Ça pourrait prendre la forme d'un protocole d'entente / plan de travail / feuille de route (le concept d'un protocole d'entente a déjà été lancé lors d'une réunion antérieure) : <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="369 1333 1625 1390">– Il faut élaborer une feuille de route par écrit. Ce « protocole d'entente » peut servir de gabarit pour tous les projets avec la CCN et avec d'autres ministères.</li> <li data-bbox="369 1393 1295 1421">– Un protocole d'entente peut être négocié plutôt rapidement. De 1 à 6 mois.</li> </ul> </li> </ul>	

Article		Suite à donner
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ce protocole d'entente devrait être préparé comme un produit livrable de la Phase 2A, étant donné qu'il s'harmonise bien au mandat de la Phase 2A. Le protocole d'entente peut servir de feuille de route sur la façon de collaborer au cours de la Phase 2B. Il pourrait aussi contribuer à assurer le budget pour la Phase 2B.</li> <li>- KZ est d'avis que la notion de protocole d'entente en est une bonne mais qu'elle pourrait être difficile à réaliser. Il faut qu'ils se consultent entre eux sur cette question.</li> </ul> <p><b>Prochaines étapes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lettre de l'AOO (Jim) avec un peu de chance pour Noël. <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'AOO a une rencontre prévue pour le 14 décembre (l'équipe de négociation).</li> <li>- La question du protocole d'entente y sera abordée.</li> </ul> </li> <li>• Lettre de KZ avec un peu de chance pour Noël.</li> <li>• La CCN réagira une fois qu'elle aura reçu les lettres. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elle présentera un programme d'intéressement préliminaire sur la façon de collaborer et d'obtenir des commentaires.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>6.0 AUTRES QUESTIONS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'appellation exacte est « Algonquins de l'Ontario » et non « Algonquins des Premières nations de l'Ontario » comme indiqué dans la présentation.</li> </ul> <p><b>7.0 PROCHAINE RENCONTRE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les rencontres sont les formules les plus appropriées pour la discussion et la collaboration. Ils feront suivre leurs commentaires à ce propos. Ils apprécient l'idée d'aller à la rencontre des communautés algonquines.</li> </ul>	

Rédaction : Greg Jodouin

cc. Aux personnes présentes



## **Annexe B**

---

### **Liste générale de facteurs à prendre en compte**



## Liste générale de facteurs à prendre en compte

En général, la portée des facteurs à prendre en compte dans l'évaluation comprend notamment les effets potentiels (y compris les effets cumulatifs) sur les composantes environnementales suivantes.

### Espèces en péril (espèces d'intérêt particulier)

En complément de la section portant sur la végétation, la faune et les oiseaux migrateurs, l'Étude d'évaluation environnementale indiquera si des espèces d'intérêt, y compris des espèces inscrites aux termes de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) et des lois correspondantes du Québec et de l'Ontario, sont présentes dans la zone d'étude.

La LEP vise à protéger les individus des espèces sauvages en péril inscrites à son annexe 1, leurs résidences (lieux d'habitation, tels une tanière, un nid ou un autre endroit semblable, qui sont occupés ou habituellement occupés par un ou plus d'un individu durant une partie ou durant l'ensemble de son cycle de vie) et leur habitat essentiel (partie des endroits que l'espèce utilise ou a utilisés auparavant pour accomplir ses processus vitaux qui est jugée essentielle à sa survie ou à son rétablissement).

La LEP exige qu'une évaluation environnementale fédérale d'un projet susceptible de toucher une espèce inscrite ou son habitat essentiel détermine les effets négatifs sur l'environnement, que des mesures d'atténuation soient prises pour éviter ou réduire les effets négatifs et que soit menée une surveillance de ces effets. En outre, si le projet est susceptible d'avoir des effets négatifs sur une espèce sauvage inscrite, sur son habitat essentiel ou sur les résidences d'individus de cette espèce, les autorités responsables de l'évaluation en vertu de la LCEE doivent en notifier le ministre compétent. Environnement Canada peut fournir de l'aide à cet égard.

Les renseignements de base disponibles seront colligés afin de déterminer si des espèces d'intérêt pour la conservation utilisent réellement ou potentiellement l'emplacement du projet ou les terrains adjacents à l'intérieur de la zone d'influence du projet. On se servira des lignes directrices énoncées dans la publication d'Environnement Canada intitulée *Guide des meilleures pratiques en matière d'évaluation environnementale pour les espèces sauvages en péril au Canada* (février 2004). Les méthodes envisagées pour réaliser l'inventaire biologique ainsi que les mesures visant à protéger et à identifier les espèces en péril seront décrites afin d'être examinées et de susciter des conseils. Un aperçu en sera donné dans l'Étude d'évaluation environnementale.

### Qualité de l'air

L'Étude d'évaluation environnementale décrira la qualité de l'air dans les environs des corridors à l'étude du projet et indiquera les effets potentiels du projet sur celle-ci. Si une évaluation quantitative de la qualité de l'air a été menée, les résultats en seront résumés dans le rapport. Si une telle évaluation n'a pas été jugée nécessaire, les raisons en seront données, mais une analyse qualitative devra tout de même être menée.

L'analyse des effets potentiels abordera ceux qui sont associés à la phase de construction, tels que les émissions des moteurs diesel des engins de chantier et la génération de poussière lors des activités de construction. Elle traitera aussi des effets potentiels locaux et régionaux lors de la phase d'exploitation, tels que les émissions associées à une circulation motorisée accrue. L'évaluation de la qualité de l'air considérera les effets négatifs potentiels sur les récepteurs sensibles. Par exemple, l'analyse indiquera l'emplacement des résidences les plus proches et si celles-ci risquent

d'être touchées par les émissions. L'Étude d'évaluation environnementale examinera aussi les effets potentiels sur la santé humaine associés aux effets négatifs du projet sur la qualité de l'air.

Pour tirer des conclusions quant à l'importance des effets, les critères pertinents seront utilisés, tels que les Objectifs nationaux de qualité de l'air ambiant, qui peuvent être consultés à l'adresse suivante : <<http://www.hc-sc.gc.ca/ewh-semt/pubs/air/naaqo-onqaa/index-fra.php>>. Lorsque des effets positifs ou neutres seront prédits, le rapport étayera les conclusions à l'aide de données quantitatives, dans la mesure du possible.

Pour atténuer les effets des travaux de construction sur la qualité de l'air, on s'inspirera du document produit en mars 2005 par la société Cheminfo Services intitulé *Best Practices for the Reduction of Air Emissions from Construction and Demolition Activities*.

### Poisson et habitat du poisson

En complément de la section portant sur l'eau de surface, l'Étude d'évaluation environnementale indiquera la présence de poisson et d'habitat du poisson dans la zone d'étude. Elle énumérera les poissons connus pour fréquenter la zone d'étude, et en décrira leur habitat.

L'analyse des effets environnementaux indiquera les effets potentiels du projet, y compris les effets des ouvrages de franchissement de cours d'eau. Pêches et Océans Canada examinera les effets de tous les franchissements de cours d'eau sur le poisson et l'habitat du poisson, conformément aux dispositions de la *Loi sur les pêches* concernant la protection de l'habitat du poisson.

Tous les ouvrages de franchissement de cours d'eau seront conçus de manière à éviter la détérioration, la destruction ou la perturbation (DDP) de l'habitat du poisson, en employant des méthodes de travail et des techniques appropriées. Toutefois, lorsqu'il s'avérera que les effets prévus sont inévitables et que Pêches et Océans Canada jugera approprié de donner une autorisation de DDP de l'habitat du poisson, des mesures d'atténuation (y compris la compensation) devront être intégrées au projet, conformément au principe de perte nette nulle énoncé dans la Politique de la gestion de l'habitat du poisson (1986) de Pêches et Océans Canada. Des conseils supplémentaires seront sollicités auprès de Pêches et Océans Canada si le besoin était établi de demander une autorisation de DDP de l'habitat du poisson.

### Aspects hydrotechniques

L'Étude d'évaluation environnementale indiquera le nom, l'emplacement et les caractéristiques des plans d'eau dans la zone du projet et déterminera les effets potentiels du projet sur la qualité et la quantité de l'eau de surface (la rivière des Outaouais en particulier). L'analyse portera notamment sur les effets potentiels des eaux d'orage et des déversements au cours des phases de construction et d'exploitation. L'Étude d'évaluation environnementale décrira aussi la qualité actuelle de l'eau, dans la mesure du possible, et indiquera si les plans d'eau sont une source d'eau potable.

L'analyse des effets du projet sur l'environnement déterminera les effets potentiels sur les cours d'eau. En particulier, le rapport considérera les effets potentiels du projet sur la qualité de l'eau. Les travaux de construction, d'exploitation et d'entretien au-dessus ou près de cours d'eau peuvent avoir des effets sur la qualité de l'eau s'il existe un potentiel de rejet de substances nocives (y compris des sédiments) dans les eaux réceptrices. On prendra en compte le ruissellement du pont et des routes.

Le rapport décrira également le drainage des lieux, notamment la gestion des eaux pluviales, et traitera des effets sur l'environnement et des effets connexes sur la santé humaine liés à la qualité et à la quantité de l'eau dans les plans d'eau récepteurs des eaux d'orage et des déversements lors des phases de construction et d'exploitation.

Un accent particulier sera mis sur les mesures de gestion dans l'éventualité de rencontrer des sols ou des eaux souterraines contaminés. Pour tirer des conclusions quant à l'importance des effets, les critères pertinents seront utilisés, notamment les Recommandations pour la qualité de l'eau potable au Canada, qui peuvent être consultées à l'adresse suivante : <<http://www.hc-sc.gc.ca/ewh-semt/water-eau/drink-potab/guide/index-fra.php>>.

#### Composantes terrestres – Végétation et terres humides

L'Étude d'évaluation environnementale décrira la végétation et les terres humides dans la zone d'étude (à l'intérieur de la zone d'influence du projet). Les habitats à l'intérieur de la zone d'influence du projet seront décrits et cartographiés par rapport aux travaux et aux activités du projet.

Étant donnée l'importance du secteur de la rivière des Outaouais, l'analyse des effets environnementaux déterminera les effets probables du projet, y compris l'enlèvement de végétation (en particulier dans les habitats sensibles), les effets négatifs potentiels sur la biodiversité (tels que le potentiel d'établissement d'espèces de plantes exotiques et envahissantes et les effets possibles sur la diversité génétique et spécifique), les effets de perturbation (comme les effets de lisière) et les effets potentiels du contrôle de la végétation, s'il y a lieu, ainsi que d'autres considérations opérationnelles. Les efforts de remise en état des lieux et de restauration écologique seront aussi décrits.

L'Étude d'évaluation environnementale décrira et évaluera les effets potentiels du projet sur les terres humides et leurs fonctions, en tenant compte de la Politique fédérale sur la conservation des terres humides, qui s'applique à l'exécution de tous les programmes, services et dépenses de l'administration fédérale. Il faut rappeler, à l'égard du projet, l'engagement pris par tous les ministères fédéraux envers l'objectif de la politique visant à ce qu'il n'y ait « aucune perte nette » des fonctions des terres humides, naturelles ou artificielles, sur les terres ou dans les eaux fédérales ou dans les secteurs où la perte de terres humides a déjà atteint des niveaux critiques. Les fonctions des terres humides comprennent les fonctions hydrologiques, biogéochimiques et écologiques et les fonctions d'habitat, ainsi que leurs valeurs sociales, culturelles et commerciales, leurs valeurs esthétiques et ludiques et leurs valeurs pour l'éducation et la sensibilisation du public. Si des activités du projet pouvaient potentiellement empiéter sur des terres humides ou en perturber, des renseignements de base sur ces terres humides seraient communiqués aussitôt que possible et des conseils appropriés seraient obtenus des autorités fédérales quant à la façon d'aborder le problème.

On évaluera les effets néfastes sur les terres humides et leurs fonctions et on élaborera une stratégie d'atténuation reposant d'abord sur l'évitement et ensuite sur la réduction au minimum et la compensation des effets. Les exigences relatives à la surveillance et à l'entretien seront énoncées par écrit.

#### Composantes terrestres – Faune (incluant les oiseaux migrateurs)

L'Étude d'évaluation environnementale décrira la faune et les oiseaux migrateurs présents dans la zone d'étude (y compris les espèces qui ne fréquentent la zone d'étude qu'en saison) et indiquera les effets que le projet peut avoir sur les populations d'animaux sauvages ou d'oiseaux et sur leur habitat. En particulier, l'Étude d'évaluation

environnementale indiquera les effets sur les oiseaux migrateurs lors de la remise en état des lieux.

Le promoteur du projet est conscient que l'article 6 du *Règlement sur les oiseaux migrateurs* interdit la « prise accidentelle » d'oiseaux migrateurs et interdit également de déranger, de détruire ou de prendre un nid d'un oiseau migrateur. La « prise accidentelle » consiste dans le décès d'un oiseau migrateur ou dans un tort causé à un oiseau migrateur par suite d'interventions, comme le développement économique, dont le but premier n'est pas la prise d'oiseaux migrateurs. Puisqu'aucun permis ne peut être délivré pour la prise accidentelle d'oiseaux migrateurs ou de leurs nids en conséquence des activités proposées, le rapport décrira des mesures pour éviter ce genre de prises, ce qui peut prendre la forme de contraintes temporelles pour éviter les oiseaux nicheurs lors de l'enlèvement de la végétation, de l'accès au site, de l'entreposage ou de la préparation du site.

On déterminera et évaluera les trajets de passage de la faune. Là où le tracé proposé traverse de tels trajets, on consignera les effets par écrit et on intégrera des mesures d'atténuation à la conception.

#### Patrimoine et richesses archéologiques

L'Étude d'évaluation environnementale décrira tous les éléments patrimoniaux et archéologiques présents dans la zone d'étude et indiquera les effets que le projet pourrait avoir sur ces ressources. Les travaux respecteront les exigences du ministère de la Culture de l'Ontario et du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec

#### Intérêts des Autochtones

L'Étude d'évaluation environnementale décrira les utilisations du sol et les intérêts des Premières Nations et indiquera les effets indirects que le projet pourrait avoir sur l'utilisation actuelle des terres à des fins traditionnelles, ou sur les ressources culturelles, archéologiques ou patrimoniales des Premières Nations. Des groupes des Premières Nations ont pris part à la Phase 1 de l'Étude et ont exprimé leur intérêt à participer plus largement à un certain nombre d'aspects du projet. Les deux groupes, soit les Algonquins de l'Ontario et la Première Nation Kitigan Zibi Anishinabeg (KZA) envisagent de signer un protocole d'entente ou des lettres d'intention avec la CCN concernant leur participation aux étapes de planification, de conception et de réalisation. Ils rendront compte de leurs intérêts par écrit à la CCN, à l'appui de l'évaluation environnementale.

#### Bruit et vibrations

L'Étude d'évaluation environnementale donnera une description du bruit dans les environs du projet et indiquera les effets potentiels du projet en ce qui a trait au bruit. Si une évaluation quantitative du bruit est effectuée, les résultats en seront résumés dans le rapport. Si une telle évaluation n'a pas été jugée nécessaire, les raisons en seront exposées, mais une analyse qualitative devra tout de même être menée.

L'Étude d'évaluation environnementale donnera une description qualitative des quartiers et de l'utilisation du sol près des corridors à l'étude du projet et indiquera l'emplacement et la distance des quartiers résidentiels et des autres récepteurs sensibles dans la zone d'étude, tels que les résidences, les hôpitaux, les garderies et les foyers pour personnes âgées. Des photographies aériennes ou des cartes appuieront le texte. Le rapport décrira les conditions ambiantes actuelles en se servant de mesures réelles, dans la mesure du

possible, ainsi que les utilisations du sol et les sources ponctuelles qui déterminent ces conditions.

L'analyse des effets sur l'environnement indiquera, à l'aide de renseignements quantitatifs dans la mesure du possible, le bruit additionnel que pourrait entraîner le projet lors des phases de construction et d'exploitation, et ce, aussi bien la nuit que le jour. En ce qui concerne la phase de construction, l'analyse décrira plus particulièrement les genres d'activités de construction qui sont susceptibles d'avoir lieu près des récepteurs de bruits recensés. Une attention particulière sera accordée aux effets potentiels sur les utilisations du sol sensibles au bruit dans la zone d'étude.

Plus particulièrement, l'analyse offrira une carte de l'utilisation du sol indiquant les endroits sensibles (résidences, écoles, garderies, hôpitaux et maisons de soins infirmiers, etc.), les niveaux de bruit ambiant, les niveaux de bruit prédits lors des phases de construction et d'exploitation, une indication des changements de niveaux de bruit, une comparaison des niveaux prédits avec les critères pertinents et des mesures de réduction du bruit.

L'Étude d'évaluation environnementale abordera aussi les effets potentiels sur la santé humaine associés aux effets négatifs du projet. Pour tirer des conclusions quant à l'importance des effets, les critères pertinents seront utilisés. Lorsque des effets positifs ou neutres seront prédits, le rapport étayera les conclusions à l'aide de données quantitatives, dans la mesure du possible.

#### Contamination

L'Étude d'évaluation environnementale décrira la géologie de surface et les sols dans la zone d'étude ainsi que les effets potentiels du projet, y compris les effets négatifs probables sur l'environnement résultant de sites contaminés et de déversements. Si le projet implique le confinement, l'enlèvement ou l'assainissement de sols ou de sédiments contaminés, la méthode de confinement, d'élimination ou de traitement sera exposée et indiquera les effets potentiels sur l'environnement et sur la santé humaine qui y sont associés. Pour tirer des conclusions quant à l'importance des effets, les critères pertinents seront utilisés.





**Coentreprise AECOM Delcan**

569 Saint-Joseph boulevard, Suite 204

Gatineau (Québec) Canada J8Y 4A1

T 819 777-1630

F 819 777-2047

[www.aecom.com](http://www.aecom.com)