

Commission de la capitale nationale

Restauration : Blocs W et X

Rapport de consultation publique

Mai 2002
Dossier no. 480000

Commission de la capitale nationale

Restauration : Blocs W et X Rapport de consultation publique

Dossier no. 480000

Préparé par :

Andrea Daezli, B.Sc., M.Env.

Révisé par :

Jean Roberge, M.A.

Dessau-Soprin inc.
885, Boul. de la Carrière
Hull, Québec, J8Y 6S6
tél.: (819) 770-6832
Fax: (819) 778-3786
e-mail : enviro@dessausoprin.com
site web : www.dessausoprin.com

Mai 2002
Dossier no. 480000

1. INTRODUCTION

La Commission de la capitale nationale propose un réaménagement de la région des plaines LeBreton de la ville d'Ottawa prévoyant des logements, des locaux de travail et des espaces ouverts. Pour que l'utilisation proposée du terrain soit acceptable, il est nécessaire de procéder à la restauration des terres contaminées de manière à protéger la santé humaine et l'environnement et à satisfaire aux exigences réglementaires.

L'évaluation environnementale pour la restauration des blocs W et X, en vue de la construction du futur Musée canadien de la guerre, fait le sommaire des composantes environnementales spécifiques des lieux (blocs W et X) et du secteur (les plaines LeBreton) en ce qui a trait à l'utilisation du sol, à l'archéologie et au patrimoine, à la topographie et aux dépôts de surface, à l'hydrogéologie, à l'hydrologie, au sol et à l'eau souterraine contaminés, à la flore, à la faune et aux espèces rares ou importantes de plantes ou d'animaux. Les démarches envisagées et choisies de restaurations y sont aussi présentées, avec les activités prévues dans le projet visant la restauration des blocs W et X. La démarche proposée de restauration prévoit le traitement et la réutilisation de la matière non contaminée et l'enlèvement, la ségrégation et l'élimination de la matière contaminée.

L'évaluation environnementale qui a été effectuée relativement au projet recense les effets que le projet de restauration aura sur la composante environnementale environnante, ainsi que les mesures d'atténuation, de surveillance et de suivi. Les effets environnementaux du projet comprennent ses effets sur le sol, l'eau, l'air, la végétation, les animaux, l'archéologie, l'économie et l'emploi, les loisirs, les sites d'élimination, les routes locales ainsi que les services publics et infrastructures. L'évaluation révèle, en outre que tous les effets négatifs découlant de la restauration des blocs W et X sont infimes ou négligeables et peuvent facilement être atténués.

2. OBJECTIF DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

La Commission de la capitale nationale (CCN), en tant que société d'État, n'est pas tenue par la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) d'entreprendre l'évaluation environnementale de la restauration des blocs W et X. La CCN, cependant,

s'est engagée dans sa politique interne à adhérer à l'esprit de la LCEE relativement aux évaluations environnementales de projets devant être réalisés sur ses terres. En vertu de la LCEE et des règlements afférents (Règlement sur la liste d'inclusion DORS/94-637 et son amendement DORS/99-436), «la restauration de terres contaminées au Canada» est considérée comme un projet ressortissant à la Loi. Comme la restauration proposée des terrains n'est pas recensée dans le Règlement sur la liste d'étude approfondie DORS/94-638, il est nécessaire de procéder à un examen environnemental préalable. La consultation publique est une partie essentielle du processus d'évaluation environnementale fédérale, en vertu des articles 16(1)(c) et 18(3) de la *LCÉE*.

Les membres du public ont été invités à partager leurs commentaires sur le programme de restauration des Blocs W et X (Musée canadien de la guerre) et sur le rapport d'évaluation environnementale préliminaire.

3. FORMAT DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

Le public fut invité à une soirée d'information le 19 mars dernier, à l'aréna Tom Brown à Ottawa. Le 4 avril dernier, des copies du rapport d'évaluation environnementale préliminaire ont été mises à la disposition du public aux endroits suivants :

- Bibliothèque de la Commission de la capitale nationale
- Bibliothèque Publique de la Ville d'Ottawa, Succursale principale
- Bibliothèque municipale de la Ville de Gatineau, Maison du Citoyen

Le rapport a également été publié sur le site web de la CCN. Les commentaires du public ont été acceptés jusqu'au 18 avril, 2002. Les sections suivantes résument les commentaires émis par le public lors de la soirée d'information ainsi que les commentaires recueillis par la CCN suite à cette soirée.

4. RÉSUMÉ DES COMMENTAIRES ÉMIS DURANT LA SOIRÉE D'INFORMATION

4.1 COMMENTAIRES EN RAPPORT AVEC LA RESTAURATION DES BLOCS W ET X

4.1.1 Santé et sécurité

- Aimerais savoir où les travailleurs stationneront leurs véhicules personnels, concerné que les véhicules seront couverts de poussière et ne seront pas nettoyés comme le seront les véhicules lourds sur le site.
- Aimerais savoir quel type de contaminant pourrait être dans l'air, habite près du site.
- Aimerais savoir ce qui est excavé du sol et s'il y aura des avertissements.
- Aimerais savoir si l'eau utilisée pour laver les camions sur le site sera traitée.
- Ne croit pas qu'utiliser Somerset comme route de camionnage durant les travaux de restauration soit une bonne idée.

Réponse

Il ne sera pas permis aux travailleurs de stationner leurs véhicules sur le site, ainsi il n'y aura pas d'accumulation de poussière importante sur leurs véhicules. Des particules de poussière en suspension peuvent se trouver dans l'air, mais le programme de surveillance de la qualité de l'air en continu permettra d'ajuster les activités si la concentration de poussière dépasse les normes.

Le sol à l'intérieur des limites du futur Musée canadien de la guerre sera excavé jusqu'à la roche en place. Le sol est contaminé par des métaux lourds, des HAPs et des hydrocarbures. Le sol a été testé et on a déterminé qu'il pouvait être envoyé dans un site d'enfouissement des déchets approuvé par le MEO, en vertu du règlement 558 de

l'Ontario. L'eau générée lors du nettoyage des véhicules lourds sera pompée et acheminée par camion à une usine de traitement approuvée.

La route de camionnage a été modifiée en fonction des recommandations du MEO afin d'éviter la rue Bronson sud et la rue Rochester en raison de la présence d'écoles. La route de camionnage doit emprunter les parcours pour camion acceptés par la Ville d'Ottawa, et sera rectifiée si des problèmes de congestion surviennent.

4.1.2 Trafic

- Le pont de Pooley devrait être adressé car c'est un lien de transport essentiel.

Réponse

Le pont de Pooley est désigné par la Ville comme un attrait patrimonial et a été considéré comme tel dans l'évaluation environnementale.

4.1.3 Archéologie

- Pourquoi ne pas étudier les habitations en rangée ?
- Quel sera le ratio d'archéologue pour les véhicules sur le site ?
- Où iront les artefacts ?

Réponse

Comme un échantillon représentatif est nécessaire pour une recherche plus approfondie, une évaluation archéologique des habitations en rangée sera entreprise dans un autre secteur des plaines LeBreton, si cet autre secteur est considéré approprié par l'archéologue.

Il y aura un archéologue qui supervisera les travaux d'excavation.

Les artefacts appartiennent au propriétaire terrien et celui-ci décidera de la destination des artefacts.

4.2 COMMENTAIRES HORS DE LA PORTÉE DE LA RESTAURATION DES BLOCS W ET X

4.2.1 Trafic

- S'inquiète du fait que les nouvelles Plaines LeBreton génère une forte augmentation de trafic que la communauté ne puisse soutenir.
- L'approche globale par rapport au trafic doit être mieux gérée, l'approche proposée en est une des années 50.
- Aimerais une approche intégrale à la gestion de trafic dans cette communauté, il y a un besoin de considérer les piétons, cyclistes, le transit; ce type de vocabulaire n'est pas utilisé.
- Aimerais voir des études démontrant qu'il y aura des services de transit au Musée de la guerre.

Réponse

Le problème de trafic et transit a été adressé dans plusieurs études, incluant LeBreton Flats Development - Road Network Requirements, Delcan, 1997; LeBreton Flats Transportation Review, Delcan, 1993; LeBreton Flats Traffic Operations Update, Delcan, 2002. La CCN et la Ville ont travaillé ensemble afin d'assurer que le trafic et les besoins de transport du développement rencontrent les besoins de la communauté et prennent en compte la réduction de l'usage de l'automobile personnelle en raison du transit, l'augmentation de la marche/cyclisme ainsi que les besoins des futurs travailleurs et utilisateurs des Plaines.

La planification du transit est une responsabilité de la Ville. Celle-ci a initié une étude qui sera complétée à la fin de cette année. Les rues sont conçues pour accommoder le transport en commun, mais la Ville doit déterminer ses besoins.

4.2.2 Procédure/Ville et CCN

- Pense que le processus est difficile à comprendre, quand est-ce que le processus municipal commence ? La communauté ne sait pas à quoi s'attendre.
- On dirait que la Ville et la CCN ne travaillent pas ensemble sur ce projet.

Réponse

Le processus d'évaluation environnementale harmonisera les attentes de tous les niveaux de gouvernement, lorsque possible. L'avis du public sera réquisitionné pour chacun des projets.

La CCN et la Ville travaillent ensemble sur chacun des aspects du re-développement des Plaines LeBreton. Les réunions du comité ont lieu à toutes les deux semaines et regroupent la CCN et ses consultants, la Ville, ainsi que des autorités gouvernementales afin de discuter du projet, de son avancement et de questions reliées.

4.2.3 Type de communauté

- Est inquiet du fait que certains résidents louent leur propriété de la (CHIC). Si nous vendons les terrains et les terrains dans la nouvelle communauté, cela aura un impact négatif sur la valeur des propriétés des résidents.
- Aimerais que cette communauté en soit une écologique, nous devrions développer pour les générations futures, devrions appliquer les MEILLEURES pratiques et être innovateurs.

Réponse

Nous n'avons pas d'information sur les effets sur les propriétés existantes.

Les Plaines LeBreton évolueront de façon à rester conformes au Plan concept ainsi qu'aux lignes directrices développées conjointement par les autorités municipale et fédérale. Le projet est également conforme au Plan Officiel de la Ville ainsi qu'aux

règlements de zonage. Le processus d'évaluation environnementale permet de s'assurer que le projet n'a pas d'effets significatifs sur l'environnement et que tous les effets du projet sont atténués.

4.2.4 Rive

- Espère qu'une certaine attention sera portée à la rive. Ce secteur devrait être éclairé et utilisé en soirée, pourrait y avoir une promenade (comparable aux plages de Toronto où la communauté fait usage de la rive).

Réponse

La rive deviendra un parc riverain paysagé avec une promenade et des aménagements, ainsi que des espaces verts et un bassin. Cela améliorera l'accès à la rive pour le public.

5. RÉSUMÉ DES COMMENTAIRES ÉCRITS

Dix personnes ont écrit, transmis ou émis leurs commentaires depuis la soirée d'information. La majorité des commentaires traitent du trafic ainsi que des questions de transport public dans le cadre du re-développement des Plaines LeBreton.

5.1 COMMENTAIRES EN RAPPPORT AVEC LA RESTAURATION DES BLOCS W ET X

5.1.1 Routes de camionnage et volume

- La route choisie devrait être plus courte et ne pas traverser le quartier chinois (2).
- Est-ce que le calcul de 90 véhicules lourds par jour inclut les véhicules de la Ville travaillant sur les projets de reconstruction entre Booth et Bronson à l'été 2002 ?
- Il serait plus prudent pour les cyclistes d'améliorer le passage du sentier à Booth plutôt que de mélanger le trafic des camions et des bicyclettes à l'intersection signalisée au centre des Plaines.

Réponse

La route de camionnage a été modifiée en fonction des recommandations du MEO afin d'éviter la rue Bronson sud et la rue Rochester en raison de la présence d'écoles. La route de camionnage doit emprunter les parcours pour camion acceptés par la Ville d'Ottawa, et sera rectifié si des problèmes de congestion surviennent. Le calcul du volume présenté ne prend en considération que le volume causé par le projet de restauration des blocs W et X.

5.1.2 Impacts socio-économiques

- Est-ce que les impacts socio-économiques ont été évalués pour ce projet ?

Réponse

Les impacts sur les éléments socio-économiques ont été étudiés dans l'évaluation environnementale.

5.1.3 Restauration des Blocs W et X

- Je suis confiant et j'aurai très peu d'inquiétudes lors de la restauration.
- Est-ce que les gens promenant leur chien devraient être avertis de nettoyer les pattes de leur chien avant de rentrer à leur domicile ?

Réponse

Le site de travail sera clôturé et l'accès restreint. Le public ne sera autorisé à utiliser que des endroits qui seront pas/peu affectés pas les travaux.

5.1.4 Contamination du sol

- Est-ce que la CCN va de l'avant avec un développement résidentiel en dépit du risque potentiel aux futurs résidents ?
- Si après un échantillonnage préliminaire du sol il y a quelques années, et suite à de l'échantillonnage plus rigoureux, la qualité des sols est aussi et/ou pire qu'anticipée,

pourquoi est-ce que les sols seront maintenant envoyés dans un ou plus des sites d'enfouissement des déchets d'Ottawa et l'eau contaminée envoyée à l'usine de traitement Robert O. Pickard ?

- Nous aimerions formuler notre objection à la possibilité que les sols contaminés du site soient envoyés au site d'enfouissement de la route Springhill à Osgoode, maintenant opéré par Tomlinson.

Réponse

Le sol sera restauré en fonction du critère générique résidentiel/parc le plus sévère (fédéral ou provincial) afin de permettre l'utilisation du sol proposé. Aux endroits où le sol n'a pas besoin d'être excavé, la contamination sera gérée en fonction d'un processus de gestion du risque afin de protéger la santé humaine et l'environnement. Les sols ont été testés en vertu du règlement 558 de l'Ontario et ont été trouvés "non-dangereux". Ils peuvent donc être envoyés dans un site d'enfouissement approuvé. La décision finale quant au site sera faite par l'entrepreneur en consultation avec le MEO et la CCN.

5.1.5 Situation d'urgence

- Y a-t-il des plans en place dans l'éventualité où il faudrait faire face à des urgences comme un déversement accidentel d'eau ou de sol contaminé du site à la rivière ? ou le déversement du contenu d'un camion en raison d'un accident sur la route ?

Réponse

Oui. Des mesures d'urgence ont été établies afin de faire face à tout déversement accidentel. L'entrepreneur est également responsable d'un Plan de contrôle de situation d'urgence ou de déversement, ainsi que tous les équipements nécessaires pour contrôler tous les types de déversements possibles et retourner le site à son état initial. Les déversements seront traités en fonction de la législation provinciale et fédérale.

5.2 COMMENTAIRES À L'EXTÉRIEUR DE LA PORTÉE DE LA RESTAURATION DES BLOCS W ET X

5.2.1 Trafic et questions de transport public

- Le redéveloppement des plaines devrait favoriser la marche, la bicyclette et le transport public et ne devrait pas inclure des projets qui augmenteraient le trafic d'automobiles (3).
- Il n'y a pas de raison pour laquelle un développement urbain central tel LeBreton ne pourrait se faire sans aucune voiture.
- Les routes devraient permettre un meilleur accès vers l'aéroport.
- Il y a un besoin urgent d'avoir une consultation publique complète sur les systèmes de transport des Plainnes LeBreton.
- Le transport en commun ne devrait pas être mélangé au trafic d'automobiles sur la rue Booth. Les deux doivent être séparés.
- Le redéveloppement causera plus de trafic et augmentera la pollution de l'air.
- La promenade de la rivière des Outaouais à l'ouest des plaines sera plus congestionnée et plus dangereuse que jamais.
- La voie de transit existante devrait être terrassée séparément des routes.
- Inclure une voie réservée juste au nord et située juste à côté de la voie de transit pour la ligne du Train-O jusqu'au Jardin des Provinces (Sparks et Bay).
- L'intersection proposée entre le boulevard LeBreton et la rue Booth ne devrait pas être reliée. Il devrait y avoir une passerelle au-dessus de la rue Booth sans aucune rampe d'accès ou de sortie.

- Le boulevard LeBreton devrait être clôturé tout autour afin d'empêcher les piétons de traverser sur la route, en construisant deux passerelles piétonnières : une localisée au nord de la rue Preston et l'autre à mi-chemin entre le pont du Portage et la rue Booth.
- Les possibilités de stationnement devraient être gardées à leur strict minimum.

Réponse

Le problème de trafic et transit a été adressé dans plusieurs études, incluant LeBreton Flats Development - Road Network Requirements, Delcan, 1997; LeBreton Flats Transportation Review, Delcan, 1993; LeBreton Flats Traffic Operations Update, Delcan, 2002. La CCN et la Ville ont travaillé ensemble afin d'assurer que le trafic et les besoins de transport du développement rencontrent les besoins de la communauté et prennent en compte la réduction de l'usage de l'automobile personnelle en raison du transit, l'augmentation de la marche/cyclisme ainsi que les besoins des futurs travailleurs et utilisateurs des Plaines.

La planification du transit est une responsabilité de la Ville. Celle-ci a initié une étude qui sera complétée à la fin de cette année. Les rues sont conçues pour accommoder le transport en commun, mais la Ville doit déterminer ses besoins.

5.2.2 Développement futur et construction de bâtiments

- Il devrait y avoir des magasins à rayons et des épiceries.
- Ne pas donner tout le contrôle au secteur privé.

Réponse

L'objectif général est de reconstruire les plaines LeBreton en communauté urbaine dense constituée d'un usage mixte résidentiel/commercial au sud du boulevard LeBreton et de construire un grand parc des festivals ainsi que des sites pour utilisation culturelle/institutionnelle au nord de LeBreton. Les Plaines LeBreton évolueront de façon à rester conformes au Plan concept ainsi qu'aux lignes directrices développées

conjointement par les autorités municipale et fédérale. Le projet est également conforme au Plan Officiel de la Ville ainsi qu'aux règlements de zonage. En combinant les meilleurs standards municipaux ainsi que l'expérience de la CCN en design urbain, en créant des parcs ainsi que des liens récréatifs/communautaires, on veut créer un projet qui soit intéressant, fonctionnel, accessible, sécuritaire et agréable.

5.2.3 Espaces verts

- Ce développement enlèvera la dernière grande portion de terrain qui pourrait devenir un magnifique parc urbain combiné à des exemples de communautés durables en santé.

Réponse

La plupart de la végétation sur les plaines LeBreton pousse sur du sol contaminé et doit être enlevée. L'espace "Commun" et la rive deviendront des parcs et espaces verts une fois restaurés.

5.2.4 Meilleures pratiques

- Est-ce qu'un énoncé de "meilleures pratiques" a été fait par rapport à ce projet ?

Réponse

Les Plaines LeBreton évolueront de façon à rester conformes au Plan concept ainsi qu'aux lignes directrices développées conjointement par les autorités municipale et fédérale. Le projet est également conforme au Plan Officiel de la Ville ainsi qu'aux règlements de zonage. Les critères les plus sévères s'appliqueront à la restauration afin de protéger au mieux la santé humaine et l'environnement.

5.2.5 Modèles de développement

- Est-ce que des modèles de développement à l'extérieur de l'Amérique du Nord ont été étudiés en tant qu'exemple pour le redéveloppement des Plaines LeBreton ?

Réponse

Des études de cas de la restauration de projets de re-développement similaires de la Colombie-Britannique, l'Alberta, l'Ontario et du Québec ont été utilisés comme modèles pour les plaines LeBreton.

5.2.6 Prolongement de la rue Preston

- Le prolongement de la rue Preston serait trop large avec 4 + 2 voies. La capacité de la rue Preston existante n'est que 2 voies + 2 stationnements.
- Il ne devrait pas y avoir de prolongement de la rue Preston au nord d'où elle se termine présentement.

Réponse

Le prolongement de la rue Preston est encore à l'étude (voir *LeBreton Flats Traffic Operations Update*, Delcan, 2002).

5.2.7 Musée

- Le musée devrait entreposer les autobus sur leur terrain, préférablement dans leur garage.

Réponse

Le musée canadien de la guerre sera en charge du stationnement des autobus.

5.2.8 Habitat du poisson

- Est-ce que la CCN a obtenu tous les permis requis du Ministère Pêches et Océans ?

Réponse

La restauration des blocs W et X ne requiert aucun permis de la part du MPO. Les projets qui déclencheront l'implication du MPO seront par ailleurs adressés en

consultation avec eux et tous les permis requis seront obtenus avant le début des travaux.