



POUR CONSULTATION SEULEMENT

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 307
VILLE DE GATINEAU · RÉSUMÉ

CANQ
TR
GE
CA
471
Rés.

MA
graphes-conseils ltée

107B



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 307
VILLE DE GATINEAU • RÉSUMÉ



SIMA
géographes-conseils ltée

555468



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 307 VILLE DE GATINEAU · RÉSUMÉ

CANQ
TR
GE
CA
471
R. Lévesque



SIMA
géographes-conseils ltée

Juillet 1988

EQUIPE DE TRAVAIL

SIMA, géographes-conseils ltée

Lalande, Jean-Yves	géographe - chargé de projet
Bombardier, Lise	secrétaire
Charron, Benoît	cartographe
Cuillierrier, Pierre-Paul	dessinateur
Dumouchel, Daniel	géographe
Lebeau, Eliane	graphiste
LeBlanc, Lise	graphiste
Michaud, Danielle	géographe
Piuze, Marcel	architecte du paysage
Robin, Roland	géographe
Thiffault, Claude	biologiste

Groupe SNC

Allard, Jean-Luc	ingénieur
------------------	-----------

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Cette étude a été supervisée par le personnel du Service de l'environnement sous la responsabilité de Monsieur Daniel Waltz, chef du Service.

Gagnon, Jacques	économiste-urbaniste, chargé de projet
Boulet, Monique	biologiste
Lalonde, Ginette	architecte du paysage
Dumont, Jean	archéologue
Lehmann, Andrée	géomorphologue, chef de la division des études environnementales-ouest
Turcotte, Michel	ingénieur

Avec la collaboration de:

Grondin, Gilles	ingénieur Service des sols et chaussées
Cartier, Denis	géographe Service des Projets, Montréal
Lavallée, Maryse	urbaniste Service des Projets, Montréal

TABLE DES MATIÈRES

EQUIPE DE TRAVAIL.....	ii
TABLE DES MATIÈRES.....	iii
LISTE DES TABLEAUX.....	v
LISTE DES PLANCHES.....	v
LISTE DES FIGURES.....	v
1.0 PRÉSENTATION ET JUSTIFICATION DU PROJET	1
1.1 Problématique.....	1
1.2 Caractéristiques de la solution retenue.....	4
1.3 Description technique du projet.....	4
2.0 INVENTAIRE ET ANALYSE DES MILIEUX NATUREL ET HUMAIN	7
2.1 Milieu naturel.....	7
2.1.1 L'hydrographie.....	7
2.1.2 Les dépôts meubles et la topographie.....	7
2.1.3 La végétation.....	9
2.1.4 La faune.....	11
2.2 Milieu humain.....	12
2.2.1 La diffusion spatiale de l'urbanisation...	12
2.2.2 Les communications interrives.....	13
2.2.3 L'organisation spatiale de la zone d'étude et les orientations de développement.....	14
2.2.4 L'utilisation du sol le long de la route 307.....	15
2.3 Potentiel archéologique.....	15

2.4	Appréciation visuelle des paysages.....	16
2.4.1	Le bassin visuel de la route.....	16
2.4.2	Les séquences visuelles.....	16
2.4.3	La capacité d'absorption, la valeur attribuée et la résistance des séquences visuelles.....	17
2.5	Climat sonore.....	18
3.0	ANALYSE DES IMPACTS, MESURES DE MITIGATION ET IMPACTS RÉSIDUELS	19
3.1	Analyse des impacts.....	20
3.1.1	Les paramètres d'évaluation.....	20
3.1.2	Le milieu naturel.....	20
3.1.3	Le milieu humain.....	22
3.1.4	Les zones de potentiel archéologique.....	26
3.1.5	Les paysages.....	26
3.1.6	Le climat sonore.....	29
3.2	Mesures de mitigation.....	29
3.2.1	Les mesures générales.....	29
3.2.2	Les mesures particulières.....	30
3.3	Impacts résiduels.....	35
3.4	Recommandations.....	36

ANNEXE - Liste des lots touchés

LISTE DES TABLEAUX

I	Caractéristiques principales du projet de réaménagement de la route 307 entre les ponts des Draveurs et Alonzo-Wright.....	19
II	Acquisitions de terrain et expropriations résidentielles.....	24
III	Les effets du rapprochement de la surface pavée sur les fonctions résidentielle et commerciale - Usages dérogatoires.....	25
IV	Amplitude des impacts visuels anticipés au niveau des résidences.....	28

LISTE DES PLANCHES

1	Carte de repérage.....	3
2	Identification et évaluation des impacts.....	38

LISTE DES FIGURES

1	Route 307 - Coupe type.....	6
---	-----------------------------	---

1.0 PRÉSENTATION ET JUSTIFICATION DU PROJET

Ce projet de réaménagement de la route 307 concerne plus précisément le tronçon compris entre les ponts des Draveurs et Alonzo-Wright à la limite ouest de la ville de Gatineau. Long de quelque 4,20 kilomètres, ce tronçon occupe le replat supérieur immédiat de la rive est de la rivière Gatineau et franchit un secteur dont la vocation résidentielle fait l'objet d'une mise en valeur soutenue depuis plusieurs années déjà.

C'est sur la base des caractéristiques géographiques du milieu dans lequel s'inscrit ce tronçon qu'une zone d'étude délimitée par la rivière Gatineau, l'autoroute 550 et le futur boulevard de La Vérendrye ouest fut retenue pour les fins de la présente étude (voir planche 1 à la page 3).

D'abord inventoriée dans son ensemble à l'échelle de 1:10 000, cette zone d'étude devait être réduite à l'étape de l'analyse détaillée du milieu à une bande de quelques centaines de mètres de largeur tout au plus (zone d'intervention), laquelle fut l'objet par la suite d'inventaires plus précis à l'échelle de 1:5 000.

1.1 Problématique

L'initiative de ce projet revient à la Ville de Gatineau qui acheminait, en 1979, une requête auprès du ministère des Transports du Québec pour qu'il aménage des voies de refuge afin de faciliter l'écoulement de la circulation à la hauteur des intersections principales avec ce tronçon de route. Après avoir constaté l'existence de problèmes réels de fluidité de circulation, de sécurité et de détérioration de la chaussée, les représentants régionaux du ministère des Transports du Québec décidèrent d'envisager une action visant le réaménagement de l'ensemble du tronçon de façon à apporter des solutions plus permanentes à ces problèmes.

En fait, selon les normes en vigueur, ce tronçon de la route 307 a depuis longtemps dépassé le seuil critique du niveau

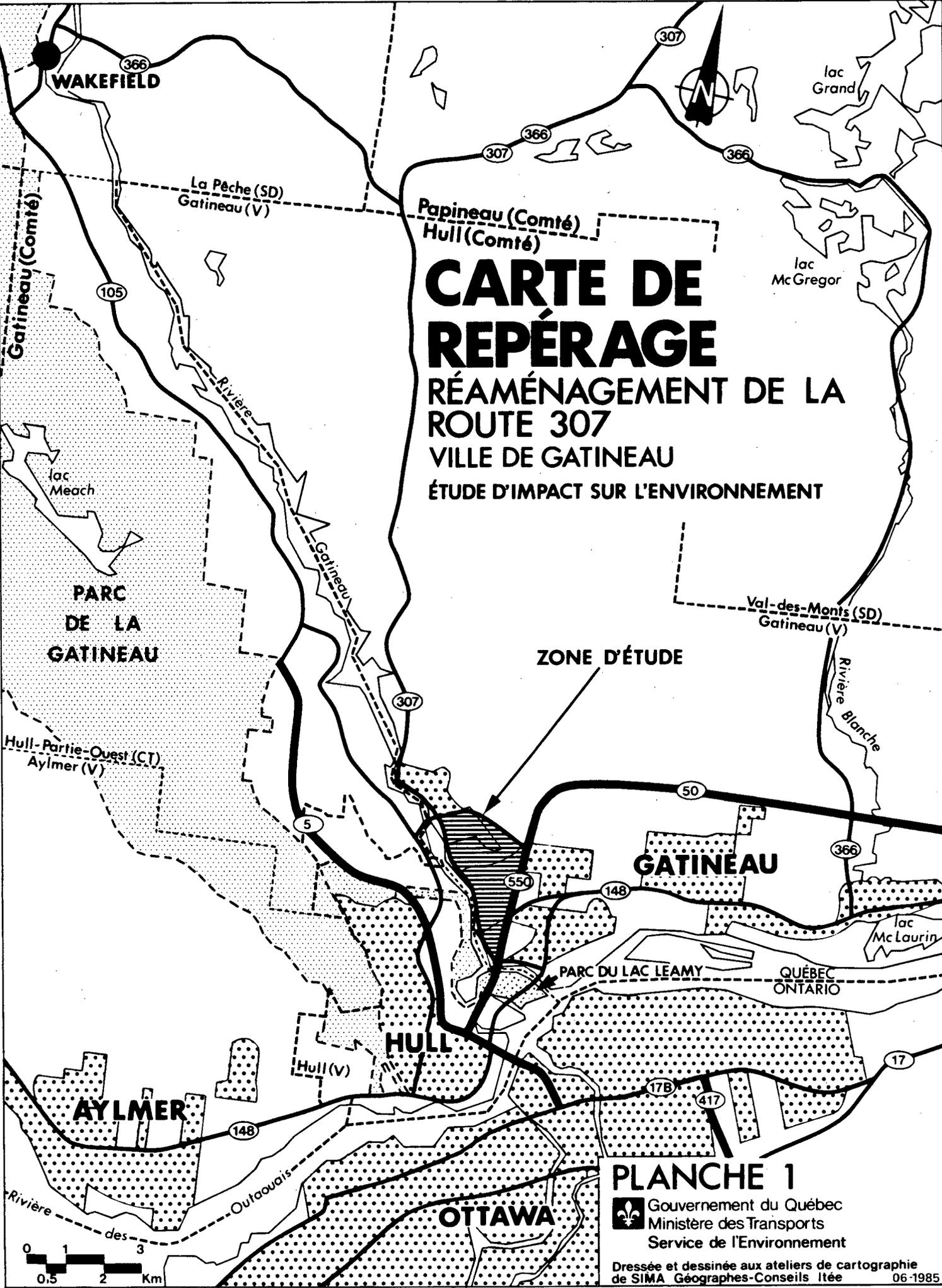
de service "D". Sur l'ensemble du secteur, la capacité au niveau D est évaluée en moyenne à 8 200 véhicules/jour¹ alors que selon les dernières évaluations, le nombre atteint presque 12 000 véhicules/jour.

Située à l'est de la rivière Gatineau, la route 307 constitue le principal axe nord/sud reliant une partie de la grande région touristique de l'Outaouais et le milieu urbanisé de Gatineau-Hull. En effet, la route 307 rejoint, au nord, la route 366 d'orientation est/ouest qui donne accès au parc de la Gatineau et la route 309 qui mène jusqu'à Mont-Laurier. Au sud, elle vient se rabattre sur l'autoroute 550 et la route 148, ces dernières constituant les principaux déversoirs vers la région de Hull-Ottawa. Ainsi, en plus de drainer, du nord au sud, un trafic important en provenance d'une zone touristique, la route 307 dessert successivement les villages de Poltimore, Saint-Pierre-de-Wakefield, Cantley, Chelsea de même que certains quartiers résidentiels de la municipalité de Gatineau.

De plus, les villes de Gatineau et de Hull étant séparées par la rivière Gatineau, la route 307 devient alors la principale artère collectrice le long de la rive est de cette rivière en donnant successivement accès aux ponts Alonzo-Wright, des Draveurs et Lady-Aberdeen. Cette route, surtout utilisée par les gens qui se rendent quotidiennement à leur travail, soit à Hull ou à Ottawa, a vu son niveau de service se détériorer graduellement au cours des années et ce, principalement à cause des nombreux développements résidentiels qui ont fait croître la population de ce secteur.

Par ailleurs, le relevé du nombre d'accidents survenus en 1984 et 1985, soit respectivement 75 et 64 accidents, fait état d'une situation qui justifie certes une intervention. De plus, certains tronçons de la route situés à proximité du talus de la berge de la rivière Gatineau sont moins sécuritaires en raison des risques de glissement de terrain que représentent ces secteurs à certaines périodes de l'année.

¹D'après l'inventaire "Capacité-Courbes-Pentes", Région 7, M.T.Q., 1983.



Papineau (Comté)
Hull (Comté)

CARTE DE REPÉRAGE

RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 307

VILLE DE GATINEAU

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ZONE D'ÉTUDE

PLANCHE 1

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Dressée et dessinée aux ateliers de cartographie de SIMA Géographes-Conseils Itée 06-1985

1.2 Caractéristiques de la solution retenue

Dans le but de favoriser la fluidité de la circulation aux heures de pointe et de diminuer les risques d'accidents, et compte tenu des débits journaliers moyens enregistrés, de la vocation de cette route et de son environnement urbain et semi-urbain, un élargissement de ce tronçon de la route 307 s'impose. La solution retenue prévoit le réaménagement du tronçon considéré selon les spécifications de la section type D-2310 modifiée (ou C) qui comporte quatre voies sans stationnement entre bordures, avec canalisation des eaux souterraines. L'emprise moyenne sera de 20 mètres.

1.3 Description technique du projet

En général, le tronçon de route à l'étude se caractérise actuellement par une surface de roulement de 7 mètres de largeur bordée d'accotements en gravier larges de 2 mètres en moyenne de chaque côté; la vitesse affichée y est de 60 km/heure. Le profil de la route est relativement plat: on relève cependant quelques pentes plutôt faibles (entre 2 et 3%) et deux dont l'inclinaison atteint 6 et 10%.

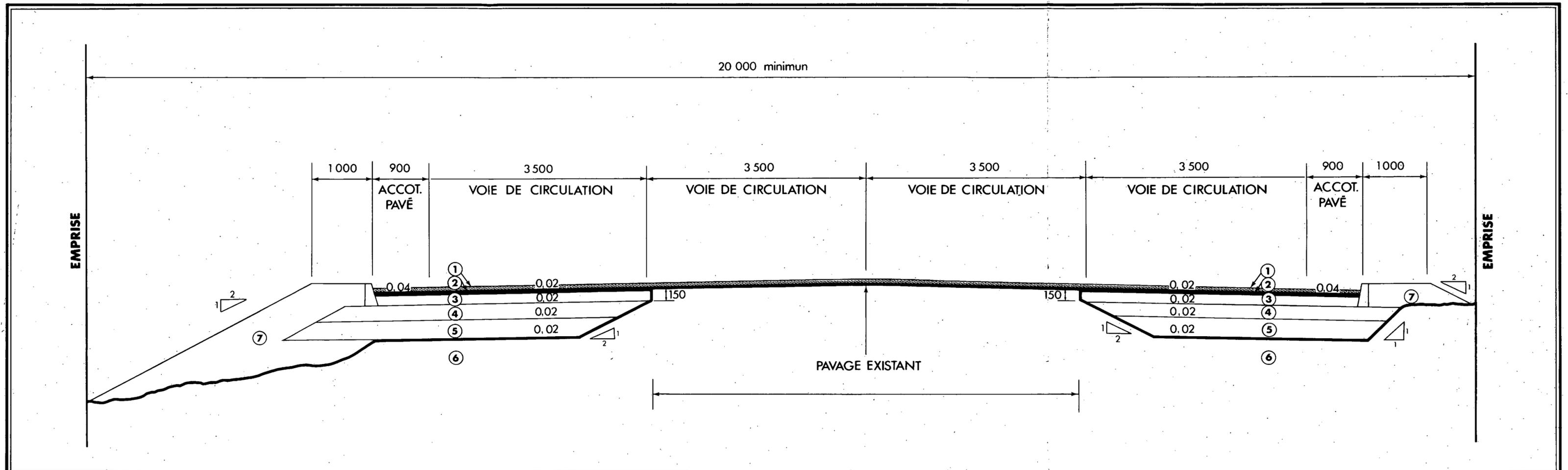
La figure 1 présentée ci-après illustre le profil en travers retenu dans le cadre de ce projet de réaménagement. La surface de roulement pavée sera de 14 mètres de largeur bordée de part et d'autre par un accotement également pavé large de 0,9 mètre. Le tronçon à réaménager s'inscrit précisément entre les chaînages 0+680 et 4+630, s'étendant ainsi sur 3,95 kilomètres de longueur. Il importe de signaler ici que la section comprise entre le pont des Draveurs et la voie d'accès à l'autoroute 550 située au nord de cette dernière (0,25 km) a été réaménagée il y a plusieurs années déjà.

Plus de la moitié des travaux à réaliser seront effectués à l'extérieur de l'emprise actuelle (20 mètres). Ces travaux sont principalement liés à la stabilisation et à la protection mécaniques de la berge ainsi qu'à la construction d'un nouveau pont au ruisseau Desjardins. Ces interventions impliqueront l'expropriation de certaines résidences et l'acquisition de différentes parcelles de terrain qui bordent la route.

Les ouvrages de stabilisation et de protection mécaniques de la berge seront assez importants puisqu'ils intéressent 53% de l'ensemble du tracé. Ils ont pour but de protéger la berge contre l'érosion qui, selon les endroits, met la route en danger à court, à moyen et à long termes. On reconnaît deux processus d'érosion, soit le sapement basal qui se manifeste au pied du talus et qui résulte de l'action érosive de la rivière Gatineau ainsi que des glissements qui se produisent habituellement depuis le haut de la berge mettant en cause des volumes beaucoup plus importants de matériaux.

Pour limiter le sapement basal du talus, il est nécessaire de construire des ouvrages de protection jusqu'à la limite des hautes eaux par la mise en place de matériaux tout venant de carrière ayant une granulométrie assez étalée. De même, pour diminuer le risque de mouvements de masse, il convient de stabiliser le versant de la berge en adoucissant la pente par excavation ou par remblayage et, dans certains cas, en abaissant préalablement le profil de la route.

C'est entre les chaînages 2+850 et 3+465 (entre le pont du ruisseau Desjardins et le boulevard Monte-Carlo approximativement) que les acquisitions de terrain seront les plus importantes. En effet, les caractéristiques du milieu et les exigences techniques du réaménagement à cet endroit impliquent des travaux majeurs et commandent le déplacement de la route du côté des résidences. Ainsi, il est prévu que l'actuel pont du ruisseau Desjardins sera élargi vers l'est, passant de 8 à 24 mètres, et que la section comprise entre les chaînages 3+200 et 3+550 verra le profil de la route actuelle s'abaisser de quelque 3 mètres par endroit. Tous ces travaux entraîneront l'expropriation de cinq résidences à la hauteur du pont du ruisseau Desjardins et impliqueront ailleurs l'achat par le ministère des Transports de parcelles de terrain d'importance variable. La liste complète des lots touchés est présentée en annexe.



- ① : béton bitumineux – couche d'usure et de correction de 70-80 kg/m², MB5
- ② : béton bitumineux – couche unique de 135 kg/m², MB3
- ③ : fondation supérieure – 150 mm de granulat concassé de calibre 020
- ④ : fondation inférieure – 230 mm de granulat concassé de calibre 056
- ⑤ : sous-fondation – 300 mm de matériaux d'emprunt de classe "A"
- ⑥ : sol naturel
- ⑦ : remblai – déblais utilisables ou matériaux d'emprunt de classe "B"

ROUTE 307 — COUPE TYPE

ÉCHELLE : 1=50

0 1000 2000 3000 cm

SOURCE: MINISTÈRE DES TRANSPORTS (QUÉ.)

IDENTIFICATION TECHNIQUE

C, H, - 8, 2, - 7, 0, - 0, 0, 1, 6

2.0 INVENTAIRE ET ANALYSE DES MILIEUX NATUREL ET HUMAIN

2.1 Milieu naturel

2.1.1 L'hydrographie

Le territoire d'étude appartient au bassin versant de la rivière Gatineau dont la confluence avec l'Outaouais se trouve à quelques kilomètres à peine de la zone d'intervention.

Bien que harnachée sur une bonne partie de son parcours, la rivière Gatineau présente, à partir des rapides Farmers vers son embouchure, une allure plus "naturelle" et son tracé ondulé devient caractéristique des rivières sinueuses de la plaine argileuse. Ainsi, on notera dans le cas de ce cours d'eau, à l'instar des rivières à méandres, que la rive concave, là où le courant se butte, est plus abrupte dans la mesure où elle n'a pas été modifiée par les remblais, tandis que la rive convexe, qui reçoit l'apport des sédiments, est plus basse et prend parfois l'allure d'une grève. La largeur moyenne de la rivière Gatineau entre les ponts des Draveurs et Alonzo-Wright est d'environ 200 mètres.

La cote de 45,5 mètres qui pourrait être atteinte lors d'une inondation aurait une récurrence d'une fois par cent (100) ans, tandis que la cote de 44,7 mètres serait atteinte une fois par vingt (20) ans. La moyenne annuelle du niveau atteint par une inondation à Gatineau serait de 43,1 mètres.

Le ruisseau Desjardins est le seul affluent d'importance de la Gatineau dans le territoire étudié.

2.1.2 Les dépôts meubles et la topographie

Le territoire étudié appartient à la partie centre des basses terres du Saint-Laurent et englobe la vallée de la rivière des Outaouais qui se voit rapidement limitée au nord

de ce territoire par le bouclier canadien (à 4 km de Pointe-Gatineau). Le secteur qui nous intéresse plus particulièrement se divise en trois unités morphologiques distinctes: la plaine alluviale, la plaine argileuse et la terrasse sableuse d'origine deltaïque ou estuarienne.

La zone d'intervention où se feront les travaux de réaménagement de la route 307 ne touche qu'aux deux premières unités morphologiques. La plaine alluviale qui correspond à la zone de débordement des cours d'eau est traversée à deux occasions (secteur compris entre le pont des Draveurs et le pont du C.P. de même que le secteur du ruisseau Desjardins) par le tracé actuel de la route 307, tandis que deux longues sections de cette même route franchissent la plaine argileuse (secteur compris entre le pont du C.P. et le ruisseau Desjardins et le secteur compris entre ce ruisseau et le pont Alonzo-Wright).

Les dépôts de la plaine alluviale sont généralement sablonneux, entremêlés de limon et d'argile avec occasionnellement de la matière organique. L'altitude de cette unité varie entre 40 et 46 mètres environ. Les dépôts de la plaine argileuse sont constitués presque essentiellement d'argile et de limon de couleur grisâtre recouvrant une argile gris-bleu parfois mise à nue par l'érosion fluviale. Cette unité est plus élevée et se situe entre 46 et 58 mètres.

Bien qu'à l'échelle régionale la topographie apparaisse peu accentuée, on considère cependant que localement la morphologie des berges de cette portion de la rivière Gatineau varie de façon significative. Ainsi, du pont des Draveurs où l'altitude se situe autour de 42 mètres, on passe rapidement au niveau des rues Picardie et D'Auvergne à une altitude de 58 mètres pour ensuite redescendre à 45 mètres près du ruisseau Desjardins. Cette variation altitudinale se manifeste une autre fois au niveau du boulevard Monte-Carlo et du pont Alonzo-Wright où les cotes de 56 et 47 mètres sont successivement atteintes.

Prise dans son ensemble cependant, la zone d'intervention apparaît comme une zone modifiée où l'environnement des berges a passablement été transformé par des travaux ou des remblais rendus nécessaires dans certains cas pour l'implantation de la route actuelle. Conséquemment, il sera tout à

fait normal de ne voir que peu de berges naturelles dans la zone d'intervention et de noter très souvent des apports de matériaux, tant sur le replat que sur le versant des berges. Ces apports, d'origines diverses, apparaissent d'une grande hétérogénéité et peuvent être constitués de matériaux allant des débris de démolition et des blocs de carrière au sable et à l'argile d'excavation. Combiné à l'action érosive de la rivière, ceci explique en grande partie la prédominance des pentes fortes du niveau du talus de la berge qui peuvent varier selon les endroits de 30° à 60°.

La zone d'intervention se caractérise enfin par la manifestation de phénomènes d'érosion propres aux secteurs de sédiments fins (argile, limon, alluvions). En effet, l'érosion fluviale tend inévitablement à amenuiser les secteurs riverains en faisant disparaître annuellement (et surtout lors des crues) des quantités impressionnantes de sédiments qui constituent les berges. Outre ces pertes "naturelles" importantes le long des rives du ruisseau Desjardins et de la rivière Gatineau, des mouvements de masse et plus spécifiquement des décrochements et des glissements affectent aussi le talus, voire le replat de la berge. Bien que ces phénomènes se limitent à première vue à des espaces relativement restreints (chainages 2+200 à 2+370 et 3+200 à 3+750), un examen détaillé permet d'observer plusieurs cicatrices d'anciens glissements d'importance variable, pour le moment stabilisés. Ces indices, combinés aux manifestations actuelles de mouvements de masse, témoignent d'un secteur reconnu propice aux glissements de terrain.

2.1.3. La végétation

Selon la classification de Grandtner (1966)¹, la zone d'étude, par sa situation méridionale, fait partie du domaine de l'érablière à caryer. Cependant, compte tenu que le territoire à l'étude se situe au sein d'une zone habitée, les terrains boisés se caractérisent par des peuplements en régénération et des peuplements arborescents âgés généralement de moins de 40 ans. Ceux-ci sont composés essentiellement d'essences feuillues et sont concentrés dans la portion nord-ouest ainsi que sur la berge de la rivière Gatineau.

¹GRANDTNER, M., La végétation forestière du Québec méridional, Les Presses de l'Université Laval, 1966, 216 p.

Dans la partie nord-ouest du territoire, les peuplements arbustifs et arborescents de peuplier faux-tremble dominent les versants des terrasses sableuses bien drainées, en périphérie du développement résidentiel de Côte-d'Azur. Les principales espèces accompagnatrices dans ces peuplements sont l'érable à sucre, le bouleau blanc, le tilleul et le peuplier à grandes dents. En bordure du ruisseau Desjardins, des peuplements arborescents à dominance d'érable à sucre occupent le même type de station. Outre l'érable à sucre, les espèces les plus communes dans la strate arborescente sont le bouleau blanc, le hêtre, le charme de Caroline, le pin blanc et le frêne blanc. Dans ce dernier secteur, le frêne rouge accompagné de l'orme d'Amérique dominant les terrains ravinés et humides. De plus, la plupart des espaces en friche localisés entre les terrasses sableuses et les secteurs ravinés sont caractérisés par la prédominance de graminées. Toutefois, certaines parcelles comprennent une bonne proportion d'espèces ligneuses dont les plus importantes sont le cerisier de Pennsylvanie et le sumac vinaigrier.

L'érablière argentée domine la plaine d'inondation à l'embouchure du ruisseau Desjardins et se retrouve également sur le replat périodiquement inondable de la berge dans le secteur compris entre le pont des Draveurs et le pont du C.P..

De façon générale, la berge de la rivière Gatineau a été passablement perturbée par l'implantation de la route 307. D'une largeur variant de 5 à 50 mètres, elle est recouverte surtout d'herbaciaies denses et d'arbustiaies hautes dont la hauteur varie de 1 à 3 mètres. Les plantes herbacées habituellement observées sur le replat et le talus de la berge sont les graminées, le mélilot blanc, la valériane officinale et la prêle des champs. Elles dominent le secteur compris entre le pont des Draveurs et le pont du C.P. et le secteur en amont du ruisseau Desjardins. La plupart des différents types de peuplements arbustifs rencontrés sur la berge sont concentrés dans le secteur compris entre le pont du C.P. et le ruisseau Desjardins. Ils sont dominés actuellement par de très jeunes arbres dont les plus importants sont le frêne rouge, le peuplier faux-tremble, le peuplier à grandes dents, le peuplier à feuilles deltoïques, l'orme d'Amérique et l'érable à Giguère. Par ailleurs, les peuplements à dominance de sumac vinaigrier se retrouvent dans plusieurs endroits de la berge et constituent de véritables arbustiaies.

Outre l'érable argentée, les quelques peuplements arborescents présents sur la berge se composent généralement des mêmes espèces que les peuplements arbustifs. L'érable à tilleul mature occupe une partie importante du versant de la plaine argileuse à proximité du pont Alonzo-Wright.

Règle générale, les herbiers aquatiques sont plutôt sporadiques dans cette section de la rivière Gatineau comprise entre le pont des Draveurs et le pont Alonzo-Wright, en raison de la berge abrupte et de la vitesse du courant. Cependant, de petits peuplements de rubaniers (Sparganium sp.) occupent les rares baies abritées.

2.1.4. La faune

L'écureuil noir et le tamia rayé sont les deux espèces de mammifères terrestres les plus susceptibles d'être observées dans les zones boisées du territoire. Les terrains en friche abritent surtout la marmotte commune et plusieurs espèces d'oiseaux de l'ordre des passériformes. Le rat musqué, le castor, le raton laveur et le cerf de Virginie fréquentent, à des degrés différents, le ruisseau Desjardins et le marais de Touraine. La présence du castor dans ce dernier secteur a contribué à la diversification du milieu en permettant le développement des plantes aquatiques et des herbaies riveraines.

Le marais de Touraine constitue un écosystème très riche pour l'avifaune. On dénombre au moins quatorze (14) espèces nicheuses. La section de la rivière Gatineau située entre le barrage Farmers et l'embouchure est généralement peu utilisée par les oiseaux aquatiques en raison de la pauvreté des habitats.

Les principales espèces de poissons sportives présentent dans la rivière Gatineau entre sa confluence avec la rivière des Outaouais et le pont Alonzo-Wright sont la barbotte brune, l'achigan à petite bouche, la perchaude, le doré jaune, le doré noir, le meunier rouge, le grand brochet et la carpe allemande. Les ruisseaux Desjardins, Moreau, Leamy et Chelsea représentent les principaux affluents et contiennent surtout plusieurs espèces de cyprinidés.

La zone de rapides en amont du pont Alonzo-Wright représente une frayère importante pour le doré jaune et le doré noir. Cependant, les rives mêmes de la rivière Gatineau sont peu propices à la reproduction des poissons en raison de la prédominance des berges abruptes qui empêchent le développement d'herbiers aquatiques et semi-aquatiques. Le flottage du bois sur ce cours d'eau constitue également un facteur limitatif à la présence de frayères par l'accumulation de débris ligneux sur le lit de la rivière. Par ailleurs, l'embouchure du ruisseau Desjardins constitue une zone potentielle de fraie pour la carpe allemande au printemps.

2.2 Milieu humain

2.2.1 La diffusion spatiale de l'urbanisation

En raison de la participation désormais plus active de Hull au développement de la capitale nationale, la croissance démographique soutenue que connaît l'Outaouais depuis près de vingt ans aura tendance à s'accroître encore davantage. Les centres principaux, Ottawa et Hull, ne sont déjà plus capables de satisfaire à la demande en espaces résidentiels de sorte que les municipalités voisines accueillent aujourd'hui une part de plus en plus importante de cette population en quête d'un lieu de résidence. Dans ce contexte, la municipalité de Gatineau située immédiatement à l'est de la rivière du même nom s'inscrit dans le rayonnement direct de Hull dont elle constitue le prolongement naturel le long de la rivière des Outaouais.

Le schéma d'affectation du sol de la ville de Gatineau reflète la volonté des édiles municipaux de favoriser un développement diversifié et rentable de ce territoire et d'en densifier au plus tôt l'occupation. Puisque la fonction résidentielle domine nettement la trame urbaine, c'est à la promotion des activités commerciales et industrielles que s'attaquent d'abord les agents de développement économique. Cependant, la construction domiciliaire profite encore du dynamisme que lui insuffle la forte demande en logements.

Ainsi, le tronçon de la route 307 à élargir borde à l'ouest, et sur toute sa longueur, la partie sud du quartier de

Touraine, l'un des quatre quartiers que le schéma d'aménagement reconnaît comme immédiatement ouverts au développement résidentiel. Des projets domiciliaires importants y auront amené bientôt (d'ici cinq ans) une population nouvelle suffisante pour occuper totalement l'espace disponible au sud du futur boulevard de La Vérendrye, entre la rivière Gatineau et l'autoroute 550 (zone d'étude). Au terme de ces projets, c'est près de 10 000 personnes qui se seront jointes depuis 1981 à la population de cette zone (secteurs de Riviera et Côte-d'Azur) pour en porter le nombre total à 20 000 selon les prévisions. Le développement rapide de ce secteur lui conférera un poids relatif important par rapport à la densification souhaitée de la trame urbaine de la ville de Gatineau et cela, même en comparaison des quartiers plus directement rattachés au futur centre-ville à développer du côté est de l'autoroute 550, à la hauteur du boulevard Maloney (route 148).

2.2.2 Les communications interrives

Tant que la structure de l'activité économique des municipalités d'accueil n'offrira pas aux résidants des opportunités valables et suffisantes d'emploi local, la forte dépendance envers les centres d'emploi (Hull et Ottawa) continuera d'infliger au système de transport une nécessaire convergence vers ces centres et imposera aux voies collectrices locales des charges d'autant plus importantes qu'elles constitueront, près de ces centres, des voies d'accès au réseau principal.

Puisque Gatineau est séparée de Hull par la rivière Gatineau, le réseau principal qui assure les liaisons entre les deux villes doit forcément enjamber la rivière et converger vers les ponts en usage. Trois ponts assurent ainsi la liaison avec Hull; ce sont les ponts Alonzo-Wright, des Draveurs et Lady-Aberdeen. La route 307 qui longe la rivière Gatineau assure justement le dernier lien nord/sud entre ces ponts et appartient à la fois, à cette hauteur, aux réseaux primaire et secondaire. Elle draine ainsi un trafic important dont l'origine peut remonter loin vers le nord et fournit aux résidants de Gatineau, et plus particulièrement à ceux des quartiers qu'elle traverse, un accès direct aux ponts qui conduisent à Hull-Ottawa.

2.2.3 L'organisation spatiale de la zone d'étude et les orientations de développement

Définitivement enclavée dans un espace que circonscrit de toute part le réseau routier primaire, la zone d'étude s'appuie encore à l'ouest sur la rivière Gatineau qui la sépare de Hull. Cet encadrement et cet isolement relatif amplifient l'intérêt qu'il convient normalement d'accorder aux relations interfonctionnelles et aux échanges auxquels pourra donner lieu la structure même de l'organisation spatiale. Ainsi, l'autoroute 550 et le futur boulevard de La Vérendrye n'offrant guère de débouchés vers le centre-ville et les autres quartiers de Gatineau, les mouvements et les déplacements liés à la satisfaction des besoins en biens et services demeurent ici essentiellement orientés vers l'ouest et la route 307 (avenue Principale). Outre l'avenue Gatineau, la route 307 accueille la plupart des commerces de quartier qui se mêlent souvent à la fonction résidentielle. Le boulevard Monte-Carlo, l'avenue Gatineau et les rues D'Auvergne, Picardie, Loiret et Robert canalisent ces déplacements vers la route 307.

Physiquement scindée en trois par la voie du C.P. et le ruisseau Desjardins, la zone d'étude est presque entièrement occupée entre cette voie ferrée et ce ruisseau, alors qu'elle offre encore de bons espaces au développement au nord du ruisseau Desjardins et d'autres, moins importants mais voués à une occupation plus dense, au sud de la voie du C.P. jusqu'à l'autoroute 550. A la fois respectueux de la valeur écologique du ruisseau Desjardins et des contraintes que le ravin dans lequel il s'inscrit pose aux constructions de toutes sortes, le zonage reconnaît l'intérêt que présentent ces espaces naturels qu'il associe au futur parc Côte-d'Azur.

Certaines fonctions fondamentales qui ont guidé l'élaboration du schéma d'aménagement de la municipalité de Gatineau visaient une plus large utilisation publique des berges, la solution aux problèmes d'inondation et l'amélioration générale du milieu environnant. Dans ce contexte, le schéma retenait les berges des rivières Gatineau et des Outaouais comme élément intégrateur majeur de la trame urbaine municipale et régionale. A l'échelle du tronçon qui doit faire l'objet des travaux d'élargissement, la berge de la rivière Gatineau n'offre cependant qu'un potentiel assez réduit de mise en valeur.

2.2.4 L'utilisation du sol le long de la route 307

L'étalement des résidences et bâtiments commerciaux n'est pas uniforme le long de la route 307. En effet, l'étrécissement de l'espace qui sépare la route de la rivière n'a permis la construction de bâtiments du côté ouest de la 307 qu'à proximité du pont Alonzo-Wright, derrière le centre d'achats Place Limbour. Le reste de la berge conserve presque partout son allure naturelle.

Par ailleurs, il est intéressant de constater que vingt des vingt-cinq établissements commerciaux recensés le long de la route 307 se distribuent depuis la voie ferrée jusqu'à l'avenue Gatineau, à la limite du secteur déjà identifié comme le plus développé (secteur Riviera). La deuxième concentration d'habitations (secteur Côte-d'Azur) profite quant à elle de la proximité du centre d'achats Place Limbour de sorte que la fonction commerciale ne connaîtra pas ici le même étalement le long de la route 307 et lui conservera son caractère déjà moins urbain que banlieusard.

Depuis le Centre fédéral de formation jusqu'au ruisseau Desjardins, les résidences se font nettement moins nombreuses créant un manque apparent dans la régularité qui caractériserait autrement la distribution des bâtiments de ce côté de la route. Mais alors que la fonction résidentielle domine l'utilisation du sol tout au long du tronçon à élargir, c'est surtout grâce au regroupement de quatre maisons de rapport à la hauteur de la rue D'Auvergne que le secteur centre n'offre pas un visage plus commercial que résidentiel. L'âge et la qualité des bâtiments varient beaucoup et si le nord du tronçon à réaménager s'inscrit dans un contexte plus jeune et attrayant, c'est sans doute au niveau du ruisseau Desjardins que l'âge et le manque d'entretien semblent peser le plus lourd sur l'état de plusieurs bâtiments.

2.3 Potentiel archéologique

La consultation de la documentation archéologique concernant l'aire d'étude n'indique aucun site archéologique préhistorique ou historique à l'intérieur des limites d'emprise des travaux. Cependant, une zone de potentiel archéologique fort

(ch. 2+810 à 2+850, du côté est) et quatre de potentiel moyen (du côté ouest, ch. 0+680 à 1+040 et ch. 3+750 à 3+850, et du côté est, ch. 3+700 à 4+420 et ch. 4+390 à 4+420) ont été déterminées sur le parcours de la route 307 entre les ponts des Draveurs et Alonzo-Wright.

2.4 Appréciation visuelle des paysages

L'inventaire et l'analyse des paysages reposent sur la délimitation et la description des bassins et des séquences visuels, de même que des vues associées à la route et de celles qui en permettent l'observation. Deux types d'observateurs ont été considérés dans cette analyse qui visent à juger de la sensibilité des paysages observés dans le cadre des travaux à effectuer; ce sont les passants et usagers de la route 307 d'une part, ainsi que les résidents et autres observateurs susceptibles d'apercevoir la route depuis l'une ou l'autre rive de la Gatineau d'autre part.

2.4.1 Le bassin visuel de la route

A l'est, le bassin visuel de la route est limité par les bâtiments riverains sur la majeure partie du parcours, sauf à la hauteur de la section comprise entre le ruisseau Desjardins et le chemin du Centre de formation. A cet endroit, la limite du bassin s'étend jusqu'au secteur boisé.

Du côté ouest, le bassin visuel est variable mais beaucoup plus étendu. Dans la partie nord, il s'étend jusqu'aux sommets des collines derrière la route 105, alors qu'au sud, il est généralement limité par le boisé qui borde la rive droite de la rivière Gatineau à l'emplacement du parc du lac Leamy.

2.4.2 Les séquences visuelles

Neuf séquences visuelles sont successivement soumises à l'observation de l'usager de la route qui parcourt l'ensemble du tronçon à l'étude. Ces séquences peuvent être regroupées en quatre grandes sections d'ambiance différente.

La première, au nord, se présente dans un cadre fermé offrant définitivement le caractère typique des banlieues récentes. La section suivante comprise entre le chemin du Centre de formation et le pont du ruisseau Desjardins est entièrement ouverte et permet des vues continues, longues et variées sur la rivière et la rive opposée. Elle présente un caractère agro-forestier. La troisième se rattache au pont du ruisseau Desjardins et à ses approches. Le milieu naturel s'impose timidement ici et profite de circonstances particulières d'observation où les ouvertures et les vues sont limitées. Cette séquence constitue un point de repère majeur. La dernière section s'étend de l'avenue Gatineau au pont des Draveurs. Elle présente l'image d'un ancien village urbanisé. L'environnement visuel y est difficile à lire et l'observation très limitée; elle permet des vues occasionnelles et courtes sur la rivière et la rive opposée. Le pont du C.P. et l'ensemble d'habitations multifamiliales constituent les principaux points de repère.

2.4.3 La capacité d'absorption, la valeur attribuée et la résistance des séquences visuelles

Du point de vue des usagers de la route, le tracé présente dans l'ensemble une bonne capacité d'absorption ou d'intégration étant donné son caractère peu défini et hétéroclite. Les séquences situées de part et d'autre du ruisseau Desjardins sont les seules à présenter une faible capacité d'absorption. Du point de vue des observateurs situés de l'autre côté de la rive, la capacité d'absorption repose sur le maintien de la bande de végétation entre la route et la rivière.

Par ailleurs, la prise en considération des éléments qui définissent ici les séquences visuelles ne permet pas dans l'ensemble d'accorder une grande valeur au paysage. Seuls les principaux points de repère identifiés le long du tracé (pont du ruisseau Desjardins, pont du C.P. et habitations multifamiliales au nord de Picardie) justifient ainsi une valeur attribuée plus élevée.

Il apparaît donc que du point de vue des usagers de la route, les endroits les plus résistants correspondent au secteur du pont du ruisseau Desjardins et aux abords du pont du C.P.. Du point de vue des observateurs situés à l'extérieur du

tracé, les points d'observation significatifs sont situés sur la rive opposée de la rivière, principalement dans le parc du lac Leamy.

2.5 Climat sonore

De façon générale, le climat sonore actuel est acceptable pour les riverains qui résident le long de la route 307 entre les ponts des Draveurs et Alonzo-Wright puisqu'il varie entre 60 et 65 dBA (intensité moyenne). Seules les résidences les plus rapprochées subissent un niveau sonore élevé pouvant dépassé le seuil des 65 dBA. Il s'agit de trois (3) résidences localisées dans le secteur compris entre l'auto-route 550 et le pont du C.P. (numéros civiques 148, 174 et 184), du numéro civique 411 situé du côté ouest de la route et de quatre (4) autres résidences situées de part et d'autre du ruisseau Desjardins (numéros civiques 464, 468, 476 et 480).

3.0 ANALYSE DES IMPACTS, MESURES DE MITIGATION ET IMPACTS RÉSIDUELS

Le contexte particulier de cette étude où une seule hypothèse de tracé est envisagée permet à l'analyse des impacts de déboucher directement sur les mesures de mitigation aptes à atténuer ou à éliminer les effets négatifs que le projet de réaménagement pourrait engendrer sur le milieu, puis sur la formulation de certaines recommandations visant à en favoriser la meilleure intégration possible.

L'analyse qui suit repose sur la connaissance des conditions environnementales exposées lors de l'inventaire, de même que sur les données de construction qui ont été fournies à ce jour. Elle prend par ailleurs pour acquis que toutes les opérations, manipulations et interventions nécessaires au réaménagement de la route 307 se limiteront à la propriété du ministère des Transports. Le tableau I met en évidence les grandes caractéristiques du projet de réaménagement soumis à l'analyse des impacts.

TABLEAU I

Caractéristiques principales du projet de réaménagement de la route 307 entre les ponts des Draveurs et Alonzo-Wright

<u>Caractéristique considérée</u>	<u>Ancien tracé</u>	<u>Nouveau tracé</u>
• Longueur totale du tronçon affecté	4,2 km	4,2 km
• Type de route	2 voies drainage ouvert	4 voies/bordures drainage fermé
• Largeur moyenne de l'emprise	20 m	20 m
• Largeur moyenne de la surface pavée	± 7 m	15,8 m

3.1 Analyse des impacts

3.1.1 Les paramètres d'évaluation

L'évaluation des impacts repose sur la mise en relations de quatre (4) paramètres particuliers qui caractérisent les effets anticipés. Ce sont l'amplitude, la portée spatiale et la durée de la modification prévue ainsi que l'importance relative de l'élément de l'environnement considéré. La valeur finale attribuée à un impact est donc directement fonction du rapport entre ces paramètres, ce qui permet de déterminer trois degrés d'intensité: fort, moyen ou faible.

3.1.2 Le milieu naturel

Les impacts prévisibles sur le milieu naturel concernent la perturbation des sols, l'empiètement sur le lit de la rivière Gatineau, l'altération de la qualité de l'eau de la rivière, la perturbation de la végétation sur la berge et la nuisance à la faune ichthyenne qui fréquente le ruisseau Desjardins.

Les travaux de stabilisation et de protection mécaniques de la berge sont nécessaires pour corriger la grande précarité des conditions d'équilibre de ce milieu naturel et ne créeront pas d'impacts négatifs sur les sols. Néanmoins, certains secteurs où les sols, même s'ils ne présentent pas de susceptibilité particulière à l'érosion, subiront des modifications significatives. C'est le cas notamment des espaces compris entre la route et la rivière qui, bien qu'ils ne soient pas eux-mêmes reconnus sensibles, devront supporter cette circulation occasionnée par les engins de construction chargés de mettre en place les ouvrages de protection à la base du talus. Il en résultera alors une compaction (déstructuration) ponctuelle des sols et une surcharge de poids sur le replat supérieur du talus pouvant entraîner des décrochements locaux au niveau de la berge et plus particulièrement à proximité du point de rupture de pente. Ainsi, toute intervention susceptible de modifier de quelque manière que ce soit ces conditions d'équilibre que l'on cherche à améliorer par tous les moyens donnera lieu à un impact de forte intensité. Quatre secteurs de la route sont

ici visés, à savoir ceux compris entre les chaînages 1+380 et 1+640, 1+640 et 1+880, 1+880 et 2+025, 3+700 et 3+750 où la réalisation des travaux reliés aux ouvrages de protection à la base du talus (par le haut du versant) pourra entraîner des mouvements de masse.

La construction des ouvrages de protection contre l'érosion fluviale et des bermes stabilisatrices entraînera, dans la plupart des cas, un empiètement de 5 à 10 mètres de largeur sur le lit de la rivière Gatineau. Les travaux qui exigeront la mise en place de matériaux dans le cours d'eau s'étendront sur 1 280 mètres de longueur. Ceux-ci sont prévus dans les secteurs compris entre les chaînages 1+380 et 2+230, 2+760 et 3+050, 3+610 et 3+750. Le remblayage de la berge sur 350 mètres de longueur (entre les chaînages 1+030 et 1+380) sous le pont du chemin de fer du C.P. afin de permettre l'élargissement de la route 307 provoquera un empiètement d'environ 15 mètres de largeur sur le lit de ce cours d'eau. Le remblayage dans ces sections de la Gatineau qui ne comportent aucun habitat biologique particulier donnera lieu à des impacts de moyenne intensité.

Lors des travaux de stabilisation et de protection mécaniques de la berge de la rivière Gatineau (remblayage, excavation, mise en place de matériaux pour les ouvrages de protection, etc.), il y aura altération de la qualité de l'eau suite à un apport de particules fines et à la mise en suspension de sédiments résultant soit du ruissellement sur les matériaux de remblais et sur les sols mis à nu, soit du lessivage des matériaux de remblais sous le niveau des inondations printannières, soit du déversement de matériaux sur le lit argileux du cours d'eau. Ceci aura pour effet d'augmenter localement la charge en sédiments de la rivière et de nuire de façon générale à la faune aquatique. Tous ces travaux au niveau du talus de la berge s'étendront sur une longueur totale de 2,23 km et entraîneront dix-sept (17) lieux d'impacts distincts. De ce total, on dénombre dix (10) impacts faibles et sept (7) impacts moyens. L'intensité de l'impact est attribuée principalement à la valeur anti-érosive de la végétation actuelle sur les portions de la berge qui seront affectées par les travaux et au temps de remplacement d'une végétation équivalente une fois les travaux terminés.

La perturbation de la végétation sur la berge de la rivière Gatineau donne lieu à des impacts de faible et de forte

intensités. Ceux-ci s'associent presque entièrement aux travaux de stabilisation et de protection mécaniques de la berge. Les impacts de forte intensité concernent les secteurs de la berge où la végétation actuelle a une grande valeur anti-érosive de par sa composition stratifiée (arbustaie et arborale) et de par sa densité, de même qu'un secteur dominé par un peuplement mature ayant une valeur intrinsèque particulière (érablière argentée). Dans le cas des impacts qui ont été jugés de faible intensité, les secteurs de la berge où on les retrouve sont caractérisés par une végétation à dominance herbacée qui a une valeur protectrice secondaire par rapport à une végétation plus développée.

La nuisance éventuelle à la reproduction de la carpe allemande dans l'embouchure du ruisseau Desjardins suite aux travaux de réaménagement du pont enjambant ce dernier constitue le seul impact significatif sur la faune. Compte tenu de la piètre qualité de l'habitat, cet impact est considéré faible.

3.1.3 Le milieu humain

Abordé à l'échelle de la zone d'étude, le projet s'inscrit de façon positive dans la réalité particulière qu'y définit le milieu humain. Plus spécifiquement, c'est au niveau de son ajustement aux exigences du développement urbain que connaît ce secteur (voie à caractère urbain et non plus seulement de transit), de son efficacité accrue, de sa sécurité routière plus grande et des opportunités immédiates qu'elle offrira au contrôle et à la mise en valeur de la berge à proximité de laquelle elle s'étend que la route 307 contribuera le plus directement à l'atteinte des objectifs de la planification urbaine.

Aussi, ce n'est qu'à l'échelle très restreinte de la zone d'intervention, plus précisément au niveau de certaines relations plus particulières des riverains avec l'artère à réaménager qu'un rapport négatif pourra être enregistré suite aux nouvelles conditions créées par la seule présence de la route elle-même dont l'élargissement implique nécessairement un empiètement - qu'il soit réel ou apparent - sur l'espace qui la borde. Cet empiètement se traduira le plus

souvent par des changements dans les habitudes des riverains et des usagers. En effet, les correctifs apportés à l'emprise et à la surface pavée réduiront parfois la longueur des chemins d'accès privés et l'espace disponible à l'avant des habitations et des commerces, limitant d'autant les possibilités de stationnement et de manoeuvre.

Les premiers impacts reconnus ici proviennent de la nécessité d'acquérir de nouveaux espaces du côté des habitations pour l'élargissement de la surface pavée qui passe de 7,0 à 15,8 mètres. Le tableau II présente la liste complète des résidences et des commerces qui subiront une perte de terrain ou feront l'objet d'une expropriation totale. Dix (10) des onze (11) impacts de forte intensité concernent les résidences du secteur du ruisseau Desjardins, dont cinq (5) devront faire l'objet d'une expropriation.

Au-delà des impacts causés par les pertes de terrain, des dérangements souvent plus sévères que les précédents sont attribuables au réaménagement de la surface de roulement, même lorsque ce dernier est effectué à l'intérieur de l'emprise existante, puisque les nouvelles conditions créées par le rapprochement de la surface pavée (souvent supérieur à 40% de la distance actuelle) seront très différentes de la situation qui prévaut actuellement. La grille d'analyse présentée au bas du tableau III précise les circonstances à partir desquelles il a été possible d'attribuer une amplitude à la modification anticipée en chacun des lieux d'impacts déterminés. Le bilan des impacts qui se dégage de ce tableau fait état de neuf (9) impacts forts, huit (8) impacts moyens et quatre (4) impacts faibles sur l'ensemble du tronçon à élargir.

Il convient de signaler encore le fait que les résidents qui habitent à proximité de certains sites de travaux subiront des dérangements beaucoup plus importants et de plus longue durée que ceux généralement anticipés ailleurs. C'est le cas du secteur du pont du C.P. (ch. 1+030 à 1+380) et de celui immédiatement au nord du pont du ruisseau Desjardins (ch. 3+050 à 3+200). L'intensité de ces impacts temporaires sera faible cependant. De la même manière, la circulation sera significativement perturbée (impact moyen) dans ces deux secteurs où les exigences en termes de stabilisation et de protection mécaniques de la berge sont plus sévères. Dans le secteur du ruisseau Desjardins, cet impact affectera un tronçon plus long (2+700 à 4+000) que dans le cas précédent à cause des modifications apportées au profil de la route.

TABLEAU II

Acquisitions de terrain et expropriations résidentielles¹

Numéro civique affecté	Superficie à acquérir (mètres ²)	Marge de recul (norme = 7,5 mètres)			Amplitude de la modification ²
		p/r emprise existante (mètres)	p/r emprise projetée (mètres)	réduction (%)	
<u>Fonction résidentielle</u>					
142	62,8	9,5	8,0	15,8	Faible
148	39,9	5,5	4,5	18,2	Faible
154	29,1	5,5	4,5	18,2	Faible
184	indéterminée ³	3,0	1,5	50,0	Grande
308	6,3	±11,5	11,0	4,4	n.s.
464	237,74	5,0	expropriation	projetée	Grande
468	156,34	3,0	expropriation	projetée	Grande
470	330,04	12,0	expropriation	projetée	Grande
476	510,04	2,0	expropriation	projetée	Grande
486	85,3	8,0	4,0	50,0	Grande
490	66,6	7,5	4,5	40,0	Grande
494	54,1	8,0	5,0	37,5	Grande
498	121,6	9,0	5,5	38,9	Grande
506	91,2	5,5	1,5	72,7	Grande
510	119,7	9,0	4,5	50,0	Grande
629	69,1	9,0	7,0	22,2	Moyenne
637	70,8	13,5	12,5	7,4	Faible
<u>Fonction résidentielle et commerciale</u>					
411	99,4	10,0	6,5	35,0	Moyenne
480	393,84	2,5	expropriation	projetée	Grande
<u>Fonction commerciale</u>					
158	5,2	6,0	6,0	nul	n.s.
216	5,4	6,0	6,0	nul	n.s.
228	5,4	11,0	11,0	nul	n.s.
304	6,2	13,5	13,0	3,7	n.s.

¹ Les informations fournies dans ce tableau ne se rapportent qu'aux terrains effectivement bâtis; les données relatives aux superficies à acquérir sur les autres propriétés non utilisées à des fins particulières sont regroupées à l'annexe 8 du présent rapport.

² Lorsque la perte de terrain a été jugée non significative (n.s.), aucun impact n'a été identifié.

³ L'emprise existante (8,14 mètres à partir de la ligne de centre) est insuffisante et devrait éventuellement être portée à 10 mètres.

⁴ La résidence devant vraisemblablement être expropriée, le résidu de terrain pourrait faire l'objet d'une acquisition supplémentaire.

TABLEAU III

Les effets du rapprochement de la surface pavée sur les fonctions résidentielle et commerciale - usages dérogatoires

Numéro civique selon les fonctions	(a) Marge de recul p/r à l'emprise projetée (norme=7,5m)	(b) Distance du bâtiment p/r à la surface pavée actuelle (mètres)	(c) Distance du bâtiment p/r à la surface pavée projetée (mètres)	(d) Réduction de la distance du bâtiment p/r à la surface pavée (%)
<u>Fonction résidentielle</u>				
148	4,5	10,0	5,5	45,0
154	4,5	9,5	5,5	42,1
174	2,5	6,5	4,5	30,8
184	1,5	6,0	3,5	41,7
406	3,0	11,5	6,5	43,5
416	3,5	9,0	5,5	38,9
486	4,0	17,0	6,0	64,7
490	4,5	16,5	6,5	60,6
494	5,0	16,0	7,0	56,3
498	5,5	16,5	8,0	51,5
506	1,5	13,5	5,0	63,0
510	4,5	17,5	8,5	51,4
554	6,5	15,5	9,0	41,9
560	2,0	11,5	5,0	56,5
566	4,0	13,5	7,0	48,1
570	4,5	14,5	7,5	48,3
592	5,5	15,0	9,0	40,0
714	4,5	13,0	7,5	42,3
<u>Fonction résidentielle et commerciale</u>				
424	1,0	7,5	3,5	53,0
<u>Fonction commerciale</u>				
158	6,0	11,5	8,0	30,0
426	2,0	9,0	5,5	39,0

Détermination de l'amplitude

<u>Circonstances</u>			<u>Amplitude de la modification</u>
<u>Distance p/r à la surface pavée projetée (c)</u>			
<u>(c) < 6 m</u>	<u>6 ≤ (c) < 7,5 m</u>	<u>7,5 m ≤ (c)</u>	
40% ≤ (d)	50% ≤ (d)	50% < (d)	Grande
(d) < 40%	40% ≤ (d) < 50%	40% ≤ (d) < 50%	Moyenne
	(d) < 40%		Faible

Finalement, le design retenu pour le réaménagement de la route (surface pavée entre bordures, sans accotement extérieur ni trottoir) ne favorisera plus la circulation piétonne. Bien que le caractère actuel de la route soit encore davantage associé à son rôle de voie de circulation routière de transit plutôt qu'à celui de voie de circulation locale de type urbain ou semi-urbain auquel elle est vouée, il n'en demeure pas moins que l'on y observe des déplacements piétonniers, particulièrement dans les secteurs qui donnent lieu à une plus grande activité commerciale. C'est au niveau du tronçon compris entre le pont du C.P. et l'avenue Gatineau que les piétons semblent utiliser le plus fréquemment l'accotement en gravier comme voie privilégiée de communication.

3.1.4 Les zones de potentiel archéologique

Les résultats laissent croire qu'aucun site archéologique préhistorique ou historique ne sera perturbé ou détruit dans les zones déterminées, le potentiel étant maintenant considéré faible.

3.1.5 Les paysages

Même si la cohérence générale des paysages sera améliorée par la mise en place d'une voirie à caractère urbain, les transformations que subira le paysage en termes de vues et de champs visuels, d'ambiance et de caractère particulier, de points de repère et d'artificialisation ne sauraient être partout avantageuses. Ce sont ces modifications qui seront appréciées par rapport aux préjudices qu'elles posent aux résidents riverains, aux usagers de la route et aux observateurs potentiels situés sur la rivière Gatineau ou sur la rive droite de celle-ci, particulièrement les usagers et visiteurs du parc du lac Leamy. Ces modifications seront également appréciées par rapport à la nature même des paysages de façon à établir l'intensité relative des impacts visuels.

En ce qui touche ce premier type d'observateurs, il faut considérer que certaines résidences verront se transformer leur situation par rapport à la route par la modification de

leur niveau relatif d'implantation (p.e. plus bas que celui de la route), par la réduction substantielle de leur marge de recul et par la disparition d'écrans naturels (arbustes, arbres) en façade. Ces nouvelles conditions créées (voir tableau IV) auront comme conséquence de modifier l'ambiance et le caractère de ces résidences, ainsi que leur champ visuel et la nature des vues perçues par les résidents. Douze (12) résidences se verront affectées ainsi par le réaménagement de la route. Six (6) d'entre elles subiront un dérangement suffisant pour donner lieu à des impacts d'intensité forte et quatre (4) à des impacts d'intensité moyenne.

La relation des automobilistes avec la route et le paysage perçu sera modifiée de façon significative à la hauteur du pont du C.P. et à la traversée du ruisseau Desjardins, là où l'ambiance se rapproche de celle qu'offrent les lieux de villégiature. Ces tronçons connaîtront des transformations importantes (caractère et ambiance) dont les conséquences risquent d'être d'autant plus marquées qu'ils constituent des points de repère significatifs sur le parcours de la route 307 (fiches 34 et 44). Dans ces cas précis, l'intensité de l'impact sera forte. Ailleurs, la mise en place de l'ouvrage à caractère urbain, ou encore le déboisement rendu nécessaire par les travaux de construction de la route et de stabilisation de la berge affecteront, mais à un degré moindre (impact moyen), le caractère des séquences visuelles soumises à l'observation des automobilistes (ch. 0+800 à 1+300, ch. 2+230 à 2+290, ch. 3+480 à 3+770 et ch. 3+750 à 3+860). Finalement, là où les modifications ne donneront lieu qu'à un changement d'ambiance auquel la valeur (attribuée) du paysage peut s'ajuster, les impacts demeureront de faible intensité.

Quant aux observateurs potentiels situés sur la rive droite de la rivière Gatineau ou navigant sur celle-ci, ils seront éventuellement affectés par la modification du caractère semi-naturel de la rivière à la hauteur des chaînages 1+030 à 2+230, 2+290 à 2+370, 2+760 à 3+050, 3+200 à 3+550 et 3+610 à 3+860. En effet, à la suite de remblais et de travaux de stabilisation et de protection, la majeure partie de la végétation qui occupe ces berges sera détruite. L'artificialisation de la berge et la plus grande visibilité des bâtiments qui bordent la route modifieront la nature et la qualité du paysage observé. L'impact a donc été jugé de forte intensité sur l'ensemble des tronçons ainsi affectés.

TABLEAU IV

Amplitude des impacts visuels anticipés au niveau des résidences

Numéro civique	Situation type*	Réduction de la distance p/r à la surface pavée	Espace résiduel	Remarque	Amplitude de l'impact
174	B1	2,0 m	4,5 m	gazon seulement	moyenne
184	C1	2,5 m	3,5 m	gazon, contre-bas	grande
486	B2	11,0 m	6,0 m	arbres perdus	grande
490	B2	10,0 m	6,5 m	arbres perdus	grande
494	B2	9,0 m	7,0 m	arbres perdus	grande
498	B2	8,5 m	8,0 m	arbres perdus	grande
506	B2	8,5 m	5,0 m	arbres perdus	grande
510	A3	9,0 m	8,5 m	clôture, arbres et arbustes perdus	moyenne
554	B1	6,5 m	9,0 m	gazon seulement	faible
560	A6	6,5 m	5,0 m	réduction importante	moyenne
566	B2	6,5 m	7,0 m	réduction importante	moyenne
570	B1	7,0 m	7,5 m	réduction importante	faible

*Voir la signification à l'annexe 3 à la section relative au Côté est de la route (niveau p/r à la rue et végétation)

3.1.6 Le climat sonore

L'amélioration des caractéristiques de la route 307 ne devrait normalement pas entraîner d'impact sonore important en termes de distance résidences/emprise (l'emprise est maintenue à 20 mètres en moyenne). La distance séparant la ligne de centre de la chaussée et les résidences qui bordent la route 307 demeure généralement la même et se voit parfois augmentée dans le cas de quelques résidences. Ainsi, l'impact sonore variera de nul à faible pour la majeure partie de la zone d'étude. Toutefois, le tronçon situé entre les numéros civiques 486 et 592 fait exception car les résidences y verront cette distance réduite de 1 à 3,5 mètres en moyenne, et au-delà dans le cas des six premières résidences situées juste au nord du ruisseau Desjardins. Le niveau sonore augmentera ainsi de 1 à 2,5 dBA et l'intensité de l'impact sonore variera de faible à moyenne (17 résidences).

3.2 Mesures de mitigation

Les mesures de mitigation présentées dans les paragraphes qui suivent visent à éliminer sinon à atténuer tout au moins les effets négatifs du projet. Selon les cas, celles-ci permettront à plus ou moins long terme, soit de retrouver des conditions d'équilibre comparables à celles qui prévalaient initialement, soit de les améliorer. Les mesures de mitigation proposées ici seront de deux types: préventives ou correctives. Les mesures préventives visent à faire obstacle à divers phénomènes qui autrement se manifesteraient au détriment des composantes du lieu, tandis que les mesures correctives atténuent l'intensité de l'impact anticipé. Elles revêtent tantôt un caractère général et s'appliquent alors à l'ensemble du tracé, tantôt un caractère particulier pour mieux convenir à un lieu d'impact précis. Ces dernières sont regroupées en fonction des milieux et des composantes considérés.

3.2.1 Les mesures générales

- A. Pour garantir la stabilité du milieu, assurer une surveillance adéquate de manière à identifier tout mouvement du sol (fissure, cisaillement, déplacement, effondrement, etc.) après les travaux, depuis la route jusqu'à la rivière.

- B. Pour atténuer, d'une part, le niveau sonore rattaché à l'augmentation induite de la vitesse des véhicules après l'élargissement de la route et, d'autre part, l'effet d'accentuation du rapport des résidants avec la route, réduire la vitesse affichée de 60 à 50 km/h.
- C. Afin de permettre le déplacement des piétons vers les commerces et les arrêts d'autobus, prévoir la construction d'un trottoir du côté est de la route.
- D. Pour garantir la sécurité des résidants riverains et des piétons, ajuster la signalisation routière au caractère du milieu traversé et au type de circulation rencontré (locale et de transit; piétonne et automobile).

3.2.2 Les mesures particulières

Le milieu naturel

1. Pour limiter la perturbation des sols (déstructuration, érosion, etc.) et pour empêcher que d'importantes quantités de sédiments soient mises en suspension dans la rivière, éviter d'effectuer les travaux lorsque les sols sont saturés d'eau au printemps ou à l'automne et lors de fortes pluies.
2. Pour diminuer les risques d'érosion, éviter de remblayer inutilement le talus de la berge.
3. Pour prévenir les risques de glissement de terrain, améliorer le drainage interne des sols en installant un drain perforé (de 10-15 cm de diamètre) du côté des habitations.
4. Pour conserver un aspect naturel à la berge, tout en assurant sa stabilité, éviter de détruire la végétation riveraine lors de la construction d'un ouvrage de protection lorsque cette dernière est continue et dense (partie amont du secteur).

5. Pour garantir le mieux possible la stabilité du milieu, éviter tout déboisement et/ou décapage des sols inutiles au réaménagement de la route.
6. Pour éviter des mouvements de masse et pour s'assurer que les ouvrages de protection mécanique soient efficaces, effectuer les travaux par le bas du talus de la berge en utilisant une machinerie adaptée aux caractéristiques du milieu.
7. Pour limiter l'empiétement dans la rivière, éviter de déverser inutilement des matériaux de remblais sur le lit du cours d'eau.
8. Pour prévenir l'érosion et éviter de perturber le drainage, entreposer les matériaux de déblais résultant des travaux d'excavation à plus de 60 m de la limite des hautes eaux de la rivière dans un endroit approuvé préalablement par le ministère de l'Environnement du Québec.
9. Pour limiter l'apport de sédiments dans la Gatineau lors du remblayage et de l'excavation des berges, prendre les mesures nécessaires (paillis, tranchée de captage, treillis, ballot de paille, etc.) pour retenir ou intercepter les particules fines des sols mis à nu et des matériaux de remblais.
10. Pour limiter la mise en suspension de sédiments dans la Gatineau lors de la construction du nouveau pont au ruisseau Desjardins, utiliser un matériau de remblai comportant moins de 10% de particules fines (passant le tamis 75 microns ou le tamis no 200) pour les portions de la berge qui se trouveront sous le niveau annuel des hautes eaux.
11. Pour limiter l'apport de sédiments dans la Gatineau suite à la construction des ouvrages de protection mécanique de la berge et pour garantir l'efficacité de ces travaux contre le lessivage du substrat sous-jacent et l'érosion du talus par les vagues, utiliser des matériaux tout venant de carrière, jusqu'à 50 cm

au-dessus du niveau annuel des hautes eaux, comportant moins de 10% de particules fines (passant le tamis 75 microns ou le tamis no 200) et ayant une granulométrie assez étalée. La dimension des matériaux devrait varier de 0 mm à 600 mm dont 50% de plus de 300 mm.

12. Pour limiter la migration des particules fines comprises dans les matériaux de remblais de la partie supérieure du talus vers les matériaux plus grossiers de l'enrochement au bas du talus, mettre en place une membrane géotextile ou une couche de gravier filtrante (0-75 mm) entre les deux types de remblais.
13. Pour prévenir le transport de matériaux dans la Gatineau suite au ruissellement sur le versant du talus, stabiliser les remblais et les sols mis à nu à l'aide de végétation herbacée, arbustive et arborescente (l'annexe 5 donne la liste des arbustes et des arbres recommandés).
14. Pour stabiliser le talus naturel, ensemercer la section dénudée du talus au-dessus de l'ouvrage de protection avec un mélange pour pente forte et planter des arbustes. Compte tenu de la pente marquée, il faudra probablement utiliser un agent protecteur qui fixera les semences pour permettre leur germination.
15. Pour améliorer la stabilité du talus de la berge, planter des arbustes et des arbres depuis les travaux de stabilisation mécanique jusqu'à la rivière.
16. Pour stabiliser le versant de la berge, renaturaliser le chemin de gravier sur toute sa longueur à l'aide de végétation herbacée, arbustive et arborescente.
17. Pour conserver le plus possible la végétation (arbustive et/ou arborescente) sur le replat de la berge, laquelle est nécessaire à la stabilité du milieu, limiter le nombre et la largeur des chemins d'accès qui devront être aménagés pour la réalisation des travaux de stabilisation et de protection mécaniques recommandés.

18. Après les travaux, les chemins d'accès devront être renaturalisés avec une végétation équivalente (densité) à celle observée en condition naturelle.
19. Pour éviter d'affecter la reproduction de la carpe allemande qui fréquente le ruisseau Desjardins, n'effectuer aucun travail à l'exutoire de ce cours d'eau durant la période des hautes eaux habituellement comprise entre le début d'avril et la fin de juin.

Le milieu humain

20. Dans les secteurs où certains travaux plus particuliers sont exigés, assurer une signalisation routière adéquate pendant la construction de manière à réduire au minimum les ralentissements causés à la circulation.
21. Afin de causer le moins de dérangements possibles à la population riveraine pendant la période de construction, réduire au minimum les nuisances près des zones d'habitation.
22. Afin de causer le moins de dérangements possibles à la population riveraine, maintenir un accès permanent et sécuritaire aux résidences pendant la période de construction.

Les paysages

23. Pour atténuer et éliminer à moyen terme l'effet négatif résultant des travaux de remblai et de stabilisation des berges de la rivière Gatineau et du ruisseau Desjardins, procéder à la végétalisation de la berge, conformément à la mesure 13¹.

¹Plantation de petits arbres de 15 à 25 mm de diamètre et de 1,5 à 1,7 m de hauteur à raison d'un arbre par 50 m²; plantation en quinconce d'arbustes à tous les 100 cm centre à centre.

24. Pour atténuer la modification du caractère naturel et de l'ambiance du paysage et la plus grande ouverture du champ visuel dans le secteur du ruisseau Desjardins, procéder à la plantation d'une haie de grands arbustes¹ (Caragana arborescens, Lonicera tatarica, Syringa villosa, Viburnum lantana, ou l'équivalent).
25. Pour maintenir le contact visuel avec la rivière, installer des glissières panoramiques.
26. Pour redonner un aspect naturel à la berge et par le fait même favoriser le développement d'un habitat riverain, construire les ouvrages de protection et les bermes en enrochement prévus suivant une pente continue à partir du lit de la rivière jusqu'à 50 cm au-dessus du niveau annuel des hautes eaux, procéder à la végétalisation du replat de ces derniers au moyen d'espèces arbustives riveraines (Salix sp., Alnus rugosa et Cornus stolonifera) après y avoir déposé un sol végétal, et planter des boutures de saules sur la section de la pente située au-dessus des basses eaux (voir croquis à l'annexe 5).
27. Pour atténuer l'ensemble des modifications au caractère original de la route et la plus grande ouverture des champs visuels, procéder à la plantation d'arbres² en alignement à tous les 7 m et à une distance de 1,5 à 2,0 m de la bordure de la route, principalement du côté de la rivière³ (Acer platanoïdes, Fraxinus pennsylvanica, Gleditsia triacanthos, Acer negundo ou l'équivalent). Cette mesure engendrera également une meilleure continuité des séquences visuelles et contribuera à reconstituer le caractère naturel du paysage perçu à partir de la rive droite de la rivière. Ces essences ne demandent aucun entretien particulier.

¹Les arbustes devraient avoir une hauteur variant entre 80 et 120 cm et être plantés à une distance de 100 cm centre à centre.

²Les arbres plantés devraient avoir un calibre approximatif de 50 à 75 mm. Le choix des espèces pourra être effectué en fonction de la nature du site, de l'ensoleillement, de l'exposition, du drainage et de la disponibilité du marché.

³Les secteurs visés par cette mesure sont les suivants:

- côté rivière: ch. 2+290 à 2+320 et ch. 3+050 à 3+860
- côté habitations: ch. 2+850 à 3+050

3.3 IMPACTS RÉSIDUELS

Suivant que les mesures de mitigation suggérées permettent de croire que les composantes environnementales retrouveront à plus ou moins long terme des conditions qui se rapprochent de l'état initial, l'intensité de l'impact résiduel s'en trouvera amoindrie. C'est ainsi que malgré l'application de mesures de mitigation particulières, des impacts résiduels d'intensité moyenne (perte d'habitats aquatiques) subsisteront néanmoins dans les neuf (9) secteurs où il sera nécessaire de reblayer le lit du cours d'eau. De la même manière, l'impact causé par la coupe partielle dans une érablière mature le long du ruisseau Desjardins ne pourra être atténué par quelque mesure de mitigation que ce soit, de sorte qu'à cet endroit, un impact résiduel de forte intensité subsistera.

De façon générale, les impacts engendrés sur le milieu humain ne peuvent être facilement mitigés. Dans le cas des impacts évalués à l'échelle de chacune des propriétés, il importe d'insister sur le fait qu'aucune mesure particulière ne peut être envisagée, de sorte que l'intensité des impacts résiduels demeure presque partout la même. Les indemnités qui seront accordées à la suite d'une acquisition de terrain ou d'une expropriation servent à compenser et non à atténuer les effets du réaménagement de la route en ce qu'elles ne permettront pas de retrouver les conditions d'origine. Cette situation est responsable de douze (12) impacts résiduels de forte intensité (dont onze (11) dans le seul secteur du ruisseau Desjardins) et de deux (2) impacts d'intensité moyenne. Il en est de même des impacts visuels anticipés sur les résidences pour lesquels il n'y a pas de mesures de mitigation applicables.

Par contre, en ce qui a trait aux impacts engendrés sur les résidences par le rapprochement de la surface pavée (changement dans les habitudes), l'application de mesures générales devrait quand même permettre d'en réduire l'intensité parce qu'elles contribueront à donner à la route un caractère plus urbain, améliorant de ce fait les nouvelles conditions créées dans le milieu. Dans le cas des numéros civiques 174 (intensité moyenne) et 184 (forte intensité), ces mesures ne sauraient être vraiment efficaces étant donné que les résidences sont situées trop près de la surface de roulement

projetée. Il en est de même de certains commerces (158, 304, 424 et 426) qui verront leur espace de manoeuvre et/ou de stationnement réduit de manière significative sans qu'il ne soit possible d'appliquer aucune mesure de mitigation.

3.4 RECOMMANDATIONS

L'analyse des impacts nécessitait d'aller au-delà du seul chantier des travaux d'élargissement de la route 307 puisque la stabilité de la route dépend de la stabilité de la berge. Ce fait est déjà reconnu par le ministère des Transports qui dans l'annonce même de son projet désire se porter acquéreur de la berge dans son ensemble.

Les recommandations que l'on fera dans certains secteurs qui à première vue semblent suffisamment éloignés de la route relèvent plutôt de mesures préventives issues de cette volonté de considérer la route et la berge comme un ensemble. En effet, la localisation de la route sur la berge entendue au sens morphologique nécessite une préoccupation à l'échelle de cette unité.

Par ailleurs, d'autres recommandations seront formulées, celles-là dans le but d'améliorer encore davantage l'intégration du projet de réaménagement dans son milieu récepteur.

Le milieu naturel

1. Pour améliorer la stabilité du milieu, planter des arbustes et des arbres sur le replat de la berge aux chaînages suivants:
 - ch. 1+400 à ch. 1+700
 - ch. 2+200 à ch. 2+240
 - ch. 2+370 à ch. 2+760
 - ch. 3+550 à ch. 3+610
2. Revégétaliser le talus de la berge face au numéro civique 380 où la végétation a été coupée récemment. Ce site correspond à un ancien cratère de glissement.
3. Empêcher tout déboisement de la berge par une surveillance continue.

Le milieu humain

4. Procéder à une étude d'opportunité de la signalisation routière afin de garantir aux différents usagers (automobilistes et piétons) la meilleure sécurité possible tout en facilitant l'écoulement de la circulation.
5. Pour accélérer l'acclimatation aux nouvelles conditions créés par la réduction de la distance entre les bâtiments et la surface de roulement, inciter les résidents riverains à la prudence par un programme simple d'information élaboré conjointement avec les responsables de la ville de Gatineau.
6. Examiner avec la municipalité l'opportunité de conserver un accès public à la rivière pour la mise à l'eau des embarcations.

Les paysages

7. Conserver si possible les arbres matures qui se retrouveront entre la bordure et la limite de l'emprise du côté des habitations dans le secteur immédiatement au nord du ruisseau Desjardins (entre les numéros civiques 486 et 510).

MESURES DE MITIGATION*

Mesures générales**

- A. Assurer une surveillance adéquate de manière à identifier tout mouvement du sol après les travaux.
- B. Réduire la vitesse affichée de 60 à 50 km/h.
- C. Prévoir la construction d'un trottoir du côté est de la route.
- D. Ajuster la signalisation routière au caractère du milieu traversé et au type de circulation rencontré (locale et de transit; piétonne et automobile).

Mesures particulières

Milieu naturel

1. Éviter d'effectuer les travaux lorsque les sols sont saturés d'eau (printemps/automne) et lors de fortes pluies.
2. Éviter de remblayer inutilement le talus de la berge.
3. Améliorer le drainage interne du sol.
4. Éviter de détruire la végétation riveraine lors de la construction d'un ouvrage de protection lorsque cette dernière est continue et dense.
5. Éviter tout déboisement et/ou décapage des sols inutilisés.

16. Renaturaliser le chemin de gravier sur toute sa longueur à l'aide d'une végétation herbacée, arbustive et arborescente.
17. Limiter le nombre et la largeur des chemins d'accès.
18. Renaturaliser les chemins d'accès après les travaux avec une végétation équivalente.
19. N'effectuer aucun travail durant la période des hautes eaux habituellement comprise entre le début d'avril et la fin de juin.

Milieu humain

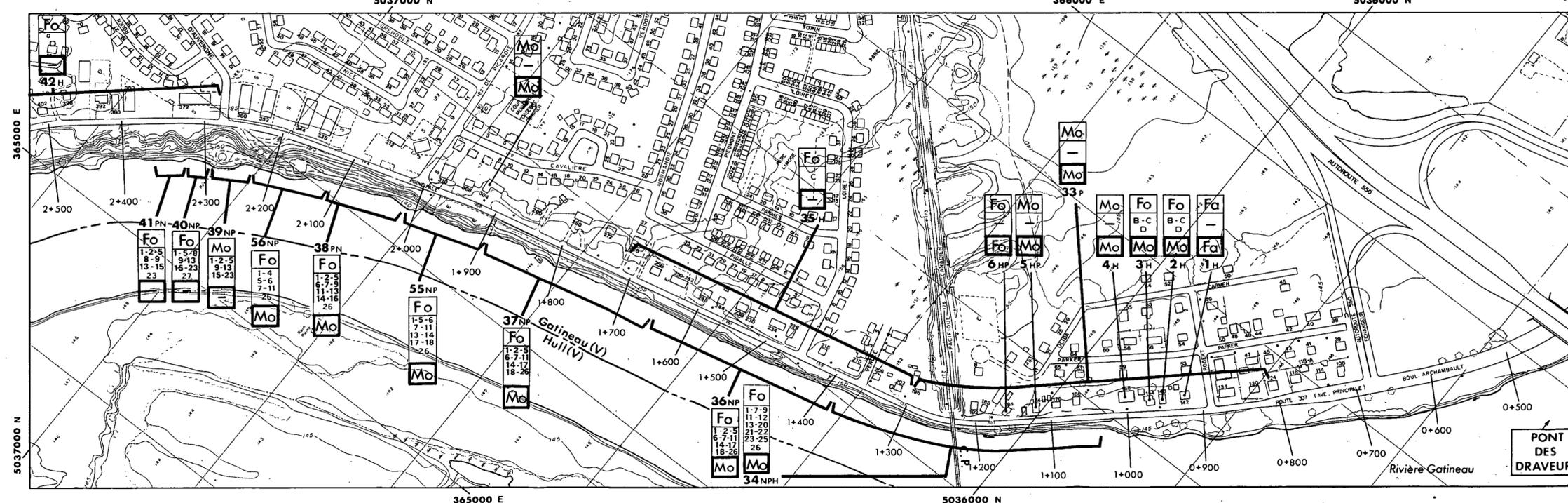
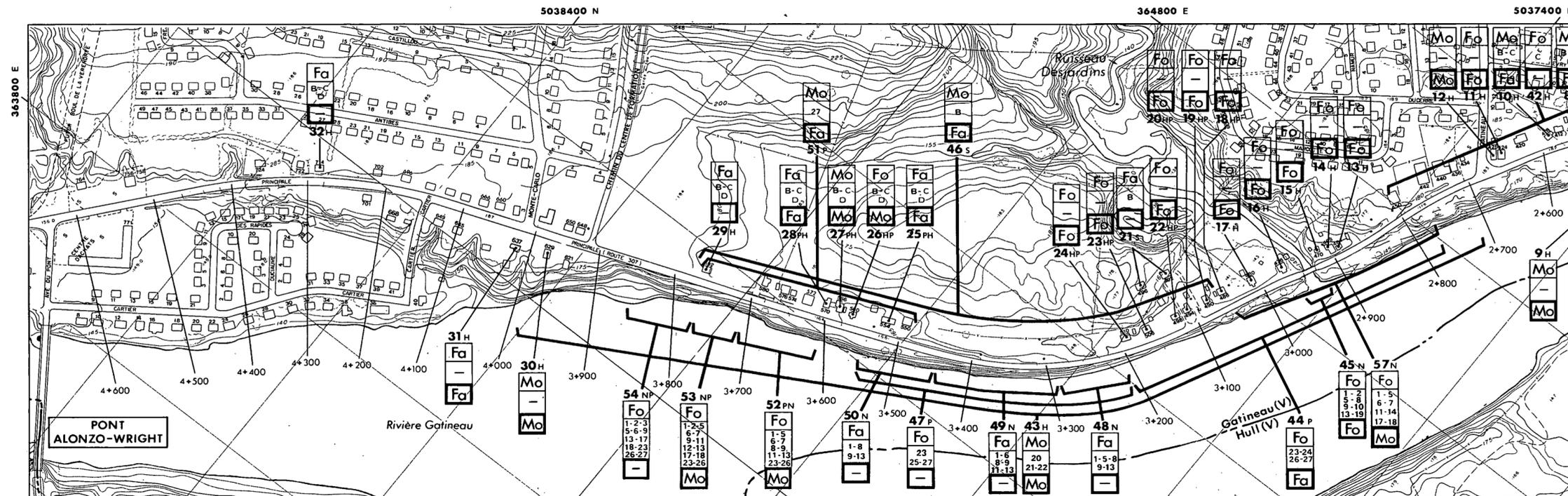
20. Assurer une signalisation routière adéquate pendant la construction.
21. Réduire au minimum les nuisances près des zones d'habitation.
22. Maintenir un accès permanent et sécuritaire aux résidences pendant la construction.

Paysages

23. Procéder à la végétalisation de la berge après les travaux de stabilisation mécanique (conformément à la mesure 13).
24. Procéder à la plantation d'une haie de grands arbustes à la limite de l'emprise.
25. Installer des glissières panoramiques.
26. Construire les ouvrages de protection et les bermes suivant une pente continue à partir du lit de la rivière jusqu'à 50 cm au-dessus du niveau annuel des hautes eaux et procéder à la végétalisation du replat et de la section de la pente située au-dessus des basses eaux.
27. Procéder à la plantation d'arbres en alignement à tous les 7 m et à une distance de 1,5 à 2,0 m de la bordure du côté de la rivière.

* Une description plus complète des mesures de mitigation est fournie dans le texte, tandis que certaines prescriptions particulières sont présentées sur les fiches d'impact à l'annexe 1.

** Les prescriptions qu'elles renferment s'appliquent à l'ensemble du tronçon à élargir. Toutefois, lorsque la prise en considération de l'une ou l'autre de ces mesures permet d'atténuer un impact en un lieu précis, la lettre correspondante apparaît sur la carte.



IDENTIFICATION ET ÉVALUATION DES IMPACTS

COMPOSANTES DE L'ENVIRONNEMENT AFFECTÉES

- N MILIEU NATUREL
- H MILIEU HUMAIN

SOURCES PARTICULIÈRES D'IMPACT

- S CLIMAT SONORE INDUIT
- P PAYSAGE INDUIT

IMPACTS, MITIGATIONS, IMPACTS RÉSIDUELS

INTENSITÉ DE L'IMPACT

- Fo Forte
- Mo Moyenne
- Fa Faible

MESURES DE MITIGATION

- 6-C Chiffre ou lettre correspondant à la mesure prescrite (liste ci-contre)

INTENSITÉ DE L'IMPACT RÉSIDUEL

- Fo Forte
- Mo Moyenne
- Fa Faible

CADRE D'ÉVALUATION

- 43 NUMÉRO DE FICHE ET DE LIEU D'IMPACT
- 1+100 CHAÎNAGE



PLANCHE 2

RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 307 VILLE DE GATINEAU

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Édition: 1988-07

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Plan de base fourni par la Ville de Gatineau et partiellement mis à jour par SIMA géographes-conseils ltée.
Plan dressé et dessiné aux ateliers de cartographie de SIMA géographes-conseils ltée.

ANNEXE

LISTE DES LOTS TOUCHÉS

LISTE DES LOTS TOUCHÉS

No de plan d'expropriation: 622-83-K0-107
Chaînage: 0+675,28 à 1+820,07

<u>Parcelle*</u>	<u>Feuille</u>	<u>No de lot</u>	<u>Rang</u>	<u>Superficie (m²)</u>
1	4	2b ptie	VI	700,0
2	1	2a ptie	V	50,4
19	1A	2a ptie	V	12,4
3	1	2a ptie	V	39,9
4	1	2a ptie	V	29,1
5	1	2a-10 ptie	V	5,2
6	1	2a ptie	V	2 690,0
7	1	2b ptie	V	450,0
8	1 et 2	2a ptie	V	2 600,0
9	2	2b ptie	VI	50,0
12	2 et 3	2b ptie	VI	2 150,0
14	3	2b ptie	VI	2 150,0
16	4	2b ptie	VI	900,0
11	2	2b ptie	VI	50,0
13	3	2b ptie	VI	600,0
15	4	2b ptie	VI	450,0
17	3	2b-283 ptie	VI	5,4
18	3	2b-282 ptie	VI	5,4
10	4	2b ptie	VI	450,0
20	1A	2a ptie	V	servitude

*voir note à la fin de l'annexe

LISTE DES LOTS TOUCHÉS (suite)

No de plan d'expropriation: 622-80-06-124

Chaînage: 1+835,7 à 2+803,17

<u>Parcelle*</u>	<u>Feuillet</u>	<u>No de lot</u>	<u>Rang</u>	<u>Superficie (m²)</u>
3	1	2b ptie	VI	6,2
7	1	2b ptie	VI	900,0
4	1	2b ptie	VI	6,3
8	1	2b ptie	VI	1 800,0
5	1	2b ptie	VI	600,0
6	1	2b ptie	VI	750,0
9	1	2b ptie	VI	350,0
10	1	2a ptie	VI	2 350,0
12	2	2a ptie	VI	2 550,0
11	2	2a ptie	VI	2 600,0
14	2	3b-2 ptie	VI	1 350,0
16	3	3b-2 ptie	VI	9 200,0
17	3	3b-1 ptie	VI	900,0
19	3	3b-1 ptie	VI	900,0
21	4	3b-1 ptie	VI	2 900,0
22	4	3a ptie	VI	1 300,0
24	4	3a ptie	VI	2 900,0
13	2	3b-2 ptie	VI	1 500,0
15	2	3b-2 ptie	VI	800,0
18	3	3b-1 ptie	VI	99,4
20	3	3b-1 ptie	VI	2 000,0
23	4	3a ptie	VI	200,0
25	1	2b-279 ptie	VI	servitude
26	1	2a-392 ptie	VI	servitude

*voir note à la fin de l'annexe

LISTE DES LOTS TOUCHÉS (suite)

No de plan d'expropriation: 622-87-K0-007
 Chaînage: 2+800 à 3+920

<u>Parcelle*</u>	<u>Feuillet</u>	<u>No de lot</u>	<u>Rang</u>	<u>Superficie (m²)</u>
1	2	3a-78 ptie	VI	95,1
2	2	3a-71 ptie	VI	142,6
3	2	3a ptie	VI	156,3
4	2	3a-75 ptie	VI	330,0
5	2	3a-80 ptie	VI	510,0
24	2	3a ptie	VI	290,0
6	2	3a ptie	VI	239,4
7	2	3a-66 ptie	VI	60,1
8	2	4a-1 ptie	VI	94,3
9	2	4a ptie	VI	85,3
10	2	4a-3 ptie	VI	66,6
11	2	4a ptie	VI	54,1
12	2	4a ptie	VI	16,2
13	2	4a-2 ptie	VI	121,6
14	2	4a ptie	VI	91,2
15	2	4a-4 ptie	VI	87,5
16	2	4b-286 ptie	VII	32,2
17	2	44 ptie	VII	1 125,4
21	2	ruisseau	VI	120,0
22	2	Fournel ptie	VI	90,0
23	2	3a ptie	VI	640,0
25	2	4a ptie	VI	970,0
26	2 et 3	4b ptie	VII	5 120,0
36	2	4a ptie	VI	13,6

*voir note à la fin de l'annexe

LISTE DES LOTS TOUCHÉS (suite)

No de plan d'expropriation: 622-83-K0-108
Chaînage: 3+920 à 4+140

<u>Parcelle*</u>	<u>Feuille</u>	<u>No de lot</u>	<u>Rang</u>	<u>Superficie (m²)</u>
1	1	4b-120 ptie	VII	32,1
2	1	4b-119 ptie	VII	31,9
3	1	4b-287 ptie	VII	70,8
4	1	5b-17-1 ptie	VII	28,4
5	1	5b-17-1 ptie	VII	34,5
6	1	4b ptie	VII	69,1

* Les chiffres font référence aux numéros des parcelles identifiées sur les différents feuillets du plan des "Immeubles à acquérir" réalisés par le Service de l'arpentage foncier de la Direction des acquisitions du ministère des Transports dans le cadre du projet d'élargissement de la route 307. Les parcelles sont regroupées en bloc dans le tableau lorsqu'elles appartiennent à un même propriétaire.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 132 237