



Ontario

Transports

Québec



INTERPROVINCIAL CROSSINGS
ENVIRONMENTAL
ASSESSMENT



ÉVALUATION
ENVIRONNEMENTALE DES
LIAISONS INTERPROVINCIALES

Étude d'évaluation environnementale des liaisons interprovinciales

Phase 2B

Évaluation visuelle (Ottawa, ON et Gatineau, QC)

Février 2013 (rév. 3)



AVERTISSEMENTS

- Le présent document a été traduit de l'anglais. En cas de divergence entre celui-ci et le document original en anglais, ce dernier prévaut.
- Dans le document en français, l'emploi du seul genre masculin est fait sans discrimination pour ne pas alourdir le texte.

Table des matières

1.0	Introduction.....	1
2.0	Méthode	2
3.0	Corridor 5 – Ile Kettle	3
3.1	Ottawa, Ontario	3
3.2	Gatineau, Québec	10
4.0	Corridor 6 – Ile Lower Duck	14
4.1	Ottawa, Ontario	14
4.2	Gatineau, Québec	20
5.0	Corridor 7 – Aéroport de Gatineau-Baie McLaurin	22
5.1	Ottawa, Ontario	22
5.2	Gatineau, Québec	22
6.0	Résumé	27

Figures

Figure 1	Zones d'étude	1
Figure 2	Corridor 5 – Vues panoramiques à Ottawa	4
Figure 3	Corridor 5 – Emplacement des vues panoramiques à Gatineau.....	5
Figure 4	Corridor 6 – Emplacement des vues panoramiques à Ottawa.....	15
Figure 5	Corridor 6 – Emplacement des vues panoramiques à Gatineau.....	16
Figure 6	Corridor 7 – Emplacement des vues panoramiques à Ottawa et Gatineau	23

Tableaux

Tableau 1	Évaluation visuelle des corridors	28
-----------	---	----

Photographies

Photo 1	Vue du chemin Ogilvie à l'ouest de la promenade de l'Aéroport, vers l'est.....	6
Photo 2	Vue du chemin Ogilvie à l'ouest de la promenade de l'Aéroport, vers l'est et le nouveau passage supérieur.....	6
Photo 3	Croquis de visualisation du chemin Ogilvie	6
Photo 4	Vue de la promenade de l'Aviation vers le sud et le chemin Hemlock	8
Photo 5	Vue de la promenade de l'Aviation vers le sud et le chemin Helmlock	8
Photo 6	Croquis de visualisation prospective de la promenade de l'Aviation vers le sud et le chemin Hemlock	8
Photo 7	Vue de la promenade de l'Aviation vers le nord et le Musée canadien de l'Aviation	9

Photo 8	Vue prospective de la promenade de l'Aviation vers le nord et le passage supérieur de la promenade Rockcliffe	9
Photo 9	Croquis de visualisation prospective de la promenade de l'Aviation vers le nord et le passage supérieur de la promenade Rockcliffe	9
Photo 10	Vue actuelle de la rivière des Outaouais à partir de la rive québécoise	11
Photo 11	Vue prospective de la rivière des Outaouais à partir de la rive québécoise	11
Photo 12	Vue actuelle du boulevard Maloney, vers le sud	12
Photo 13	Vue prospective du carrefour dénivelé de la montée Paiement et du boulevard Maloney . vers le sud.....	12
Photo 14	Croquis de visualisation de la montée Paiement.....	12
Photo 15	Vue actuelle de la montée Paiement vers le sud.....	13
Photo 16	Vue prospective de la montée Paiement élargie vers le sud.....	13
Photo 17	Croquis de visualisation de la montée Paiement.....	13
Photo 18	Vue de l'autoroute 174 vers l'ouest.....	17
Photo 19	Vue de l'autoroute 174 vers l'ouest avec le nouvel échangeur	17
Photo 20	Vue de la promenade Rockcliffe vers le nord-est	18
Photo 21	Vue de la promenade Rockcliffe vers le nord-est et le nouveau passage supérieur.....	18
Photo 22	Vue de la promenade Rockcliffe vers l'est.....	19
Photo 23	Vue de la promenade Rockcliffe vers l'est et le nouveau passage supérieur	19
Photo 24	Vue de la rivière des Outaouais vers le sud-ouest et l'île Lower Duck.....	20
Photo 25	Vue de la rivière des Outaouais vers le sud-ouest et l'île Lower Duck et le nouveau pont	20
Photo 26	Vue du boulevard Lorrain vers le sud	21
Photo 27	Vue du boulevard Lorrain vers le sud avec élargissement à l'ouest.....	21
Photo 28	Vue d'Orléans vers le nord-ouest.....	24
Photo 29	Vue d'Orléans vers le nord-ouest et le nouveau pont.....	24
Photo 30	Vue d'Orléans vers le nord-ouest.....	25
Photo 31	Vue d'Orléans vers le nord-ouest et le nouveau pont.....	25
Photo 32	Vue de la rivière des Outaouais vers le sud-est, soit de Gatineau à Orléans	26
Photo 33	Vue de la rivière des Outaouais vers le sud-est, soit de Gatineau à Orléans	26

Annexes

Annexe A	Évaluation visuelle du corridor 5
Annexe B	Évaluation visuelle du corridor 6
Annexe C	Évaluation visuelle du corridor 7

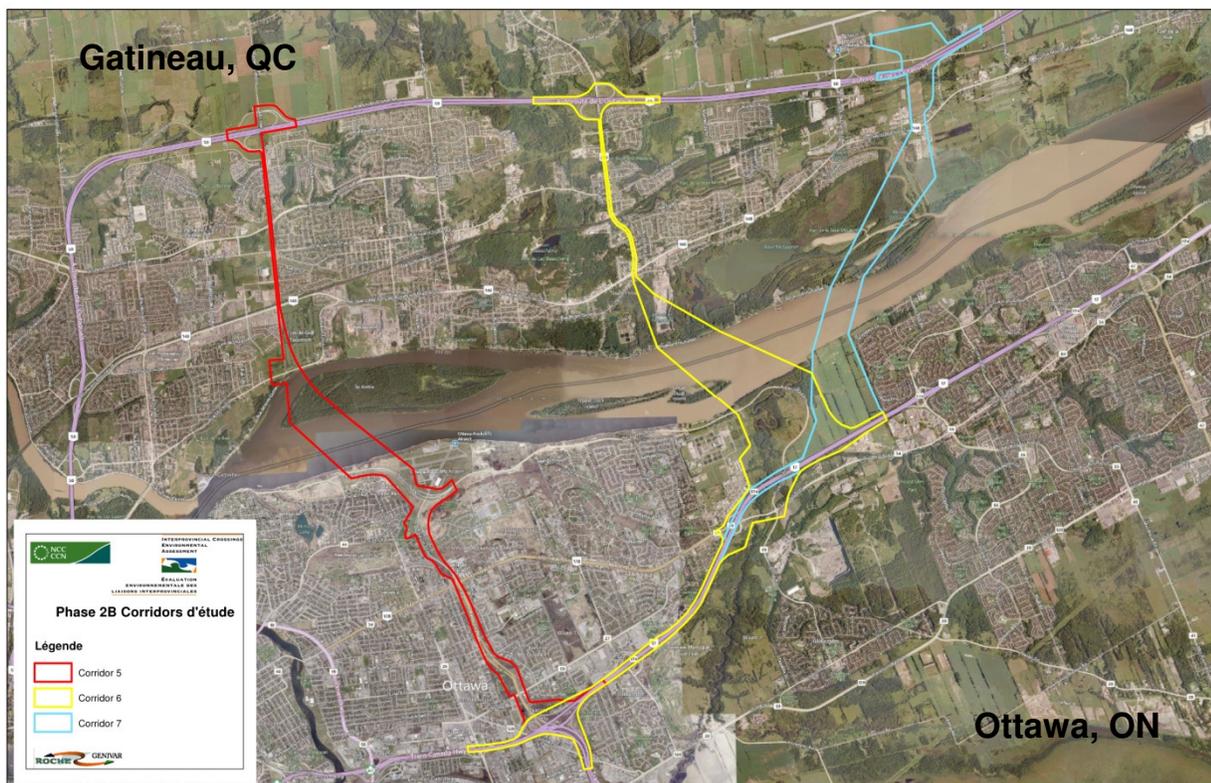
1.0 Introduction

L'Étude d'évaluation environnementale des liaisons interprovinciales a été lancée en 2006 par la Commission de la capitale nationale (CCN). Les trois partenaires de financement sont la CCN, le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) et le ministère des Transports du Québec (MTQ). La Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau fournissent du soutien et des ressources techniques.

L'évaluation environnementale s'inscrit dans la planification à long terme des administrations fédérales, provinciales et municipales en matière de transport dans la région de la capitale nationale (RCN). Elle a pour objet d'évaluer les emplacements potentiels d'un pont interprovincial et les corridors pour y aller et en revenir, à Ottawa et Gatineau.

Le présent rapport vise à comprendre les impacts visuels de la construction d'un pont afin de comparer les corridors 5, 6 et 7 (**figure 1**). Il examinera aussi les mesures d'atténuation et les possibilités de réduire l'intrusion visuelle du nouveau pont et les endroits où l'aménagement du corridor pourrait mettre en valeur les voisinages touchés.

Figure 1
Zones d'étude



2.0 Méthode

Le *Rapport d'évaluation visuelle* de Génivar a évalué les vues panoramiques actuelles et futures dans chaque corridor afin de déterminer le niveau de changement apporté aux vues existantes. Des photographies des vues actuelles ont été superposées aux illustrations tridimensionnelles créées avec AutoCAD à partir des études fonctionnelles du pont et de la route. Ces photographies ont été prises au printemps et en été à différents endroits, en particulier là où le changement prévu à une vue panoramique est jugé important, comme pour le paysage fluvial de la rivière des Outaouais. Cette méthode permet d'obtenir une image prospective des impacts visuels potentiels de chaque corridor.

Pour décrire les impacts visuels dans chacun des corridors, les zones d'étude ont été divisées en trois sections :

1. les nouvelles routes et les nouveaux ouvrages du côté ontarien;
2. les nouvelles routes et nouveaux ouvrages du côté québécois;
3. le nouveau pont sur la rivière des Outaouais.

Une cote « faible », « modérée » ou « forte » a été attribuée à chaque section selon le degré de changement visuel par rapport aux vues panoramiques actuelles et la possibilité de mettre en œuvre des mesures d'atténuation, comme la construction de levées de terre et la plantation, ou des possibilités de mise en valeur du paysage routier, comme la création de liens pédestres et cyclables et de pôles d'activité aux nouvelles portes d'entrée, des arbres de rue, des parcs et des espaces naturalisés. Le système de cotation est décrit ci-dessous :

Faible impact : L'ouvrage proposé entrainera de légères modifications horizontales ou verticales à une route existante, qui ne se répercuteront pas sur les vues à partir des habitations existantes. Il existe des possibilités de mettre en valeur le paysage routier et le voisinage. Par exemple :

- en créant des liens pédestres ou cyclables;
- en protégeant les points d'intérêt culturel, comme les églises; et
- en construisant des écrans visuels (levées de terre ou plantations).

Impact modéré : L'ouvrage proposé donnera lieu à des modifications horizontales ou verticales d'ampleur modérée à une route existante, qui se répercuteront sur les vues à partir des habitations existantes. Des mesures d'atténuation sont possibles pour masquer les vues de la route à partir des habitations existantes ou proposées. Enfin, les possibilités de mise en valeur du paysage routier et du voisinage sont limitées. Par exemple :

- peu de possibilités se présentent pour raccorder les liens pédestres ou cyclables;
- il y a un empiètement sur des points d'intérêt culturel, comme des églises et des lieux historiques; et
- les possibilités de construire des écrans visuels (levées de terre ou plantations) sont limitées.

Impact fort : Le nouveau pont ou la nouvelle route sont très visibles, et il n'y a pas ou il y a peu de possibilités de mettre en œuvre des mesures d'atténuation ou de mise en valeur.

Pour comparer les corridors, on a résumé à la **section 6.0 (« Résumé »)** les sections comportant le plus grand changement et le plus grand nombre d'habitations touchées. Le corridor comportant l'impact global le plus faible est préféré.

3.0 Corridor 5 – Ile Kettle

Le corridor 5 est le corridor à l'étude situé le plus à l'ouest. Il relie la promenade de l'Aviation, en Ontario, à la montée Paiement, au Québec. Les changements importants par rapport à la situation actuelle sont exposés dans les sections suivantes et décrits en détail à l'**annexe A (« Évaluation visuelle du corridor 5 »)**. Les **Figure 2** et **3** localisent les vues panoramiques illustrées.

3.1 Ottawa, Ontario

Le Plan officiel de la Ville d'Ottawa désigne la promenade de l'Aviation comme une route d'entrée panoramique (Plan officiel de la Ville d'Ottawa, annexe I, Rev 04 2012). La Ville définit une voie d'accès panoramique comme un environnement sûr et attrayant pour les voyageurs, ce qui comprend notamment des belvédères. Les vues des éléments du patrimoine naturel et culturel, les arbres matures et la végétation en bordure de la route et au-delà de l'emprise sont protégés. Des aménagements paysagers, des levées de terre, des sentiers et d'autres éléments se trouvent à l'intérieur de l'emprise.

L'emprise s'élargit à l'approche de la promenade Rockcliffe. Le corridor continue à l'ouest du Musée de l'Aviation et de l'espace jusqu'à la rive de la rivière des Outaouais, qui présente une étroite bande de boisée et un sentier récréatif. À partir de la rive, la zone d'étude se poursuit vers le nord et passe au-dessus de la rivière des Outaouais et de l'île Kettle.

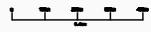
Le long de la promenade de l'Aviation se trouvent surtout des habitations, des sentiers récréatifs polyvalents et des boisés. Des commerces et des institutions sont situés aux intersections avec les chemins Ogilvie et Montréal et la promenade de l'Aviation

Un élément visible de l'équipement d'utilité publique est une ligne électrique située au sud du chemin Ogilvie et au carrefour du chemin Ogilvie et du chemin de Montréal. Une signalisation peu abondante, qui suit les normes de la CCN, se trouve le long de la promenade.

Partant de l'extrémité sud, l'échangeur des autoroutes 174 et 417 et de la promenade de l'Aviation a une large emprise vers le nord, qui est couverte d'arbres épars et d'un boisé dense. L'emprise de l'échangeur varie de très étroite à très large contenant des arbres, adjacente à des terrains commerciaux et résidentiels. Au nord de l'échangeur, la promenade de l'Aviation devient une route à quatre voies divisées avec bordures et caniveaux. Les vues panoramiques en se déplaçant vers le nord le long de la promenade sont encadrées par des secteurs boisés offrant des vues partielles de l'église anglicane située sur le chemin Ogilvie et d'édifices en hauteur au loin.

La route proposée s'élèvera au-dessus du chemin Ogilvie, ce qui ajoutera une nouvelle dimension verticale aux vues panoramiques le long du chemin Ogilvie et des possibilités de mettre en valeur le paysage routier. Ces possibilités peuvent comprendre un élément de porte d'entrée ou une forme architecturale venant renforcer l'identité du quartier, et des repères de grands événements (**photos 1 à 3**). Les vues élevées à partir de la promenade seront flanquées de secteurs boisés et résidentiels à l'est et à l'ouest.

Un autre important changement au plan visuel surviendra au nord du chemin de Montréal, où l'actuelle route à deux voies sera élargie à quatre voies avec un profil abaissé. Le chemin Hemlock et la promenade Rockcliffe passeront alors par-dessus la promenade de l'Aviation. À partir du carrefour contrôlé par des feux, une nouvelle route procurera une porte d'entrée au Musée de l'aviation au moyen d'un carrefour giratoire à la promenade Rockcliffe. La promenade de l'Aviation restera abaissée au croisement des pistes de l'aéroport de Rockcliffe, et ce, jusqu'au pont sur la rivière des Outaouais (**photos 4 à 9**).

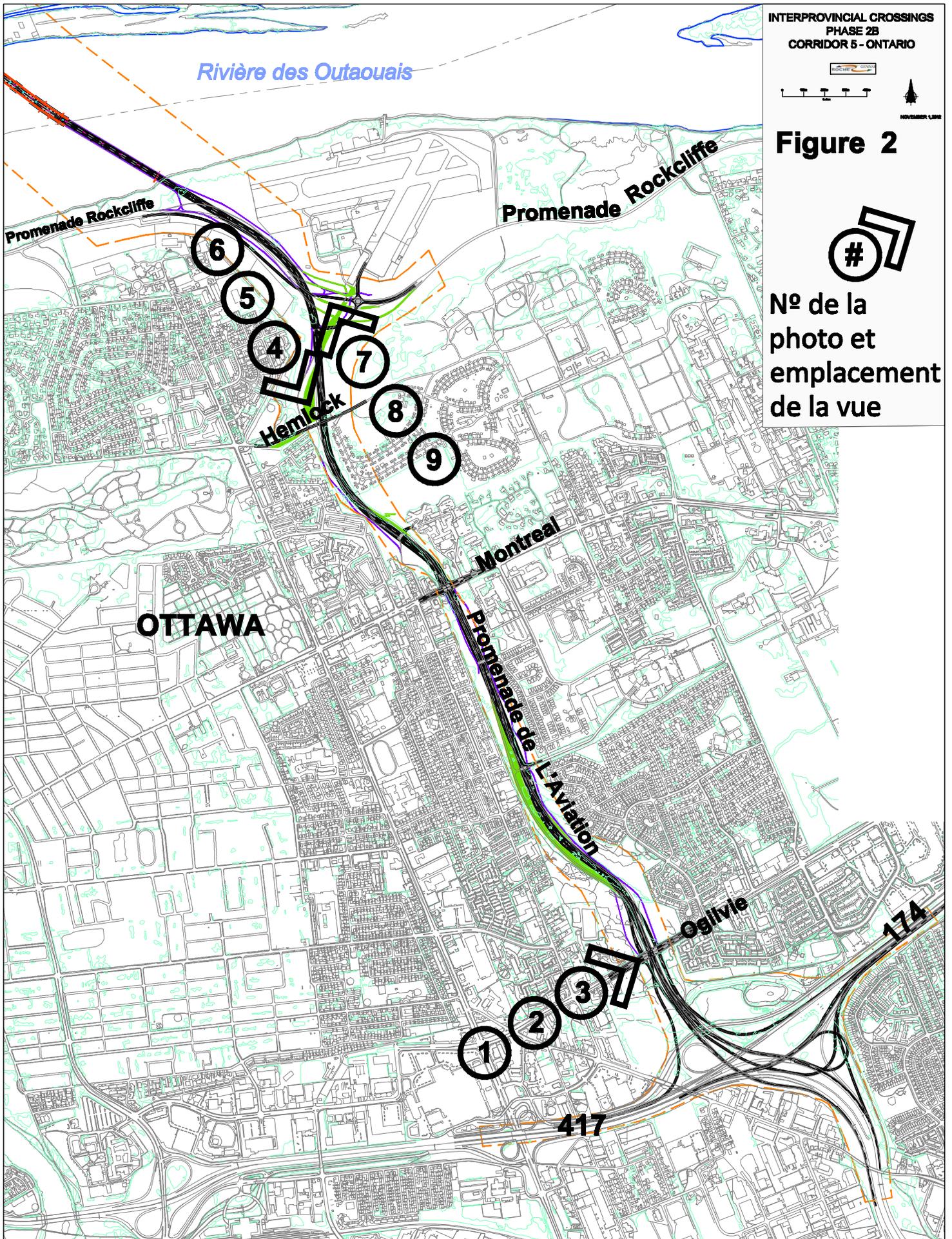


NOVEMBER 2010

Figure 2



Nº de la
photo et
emplacement
de la vue





NOVEMBRE 2016

Figure 3
N^o de la
photo et
emplacement
de la vue

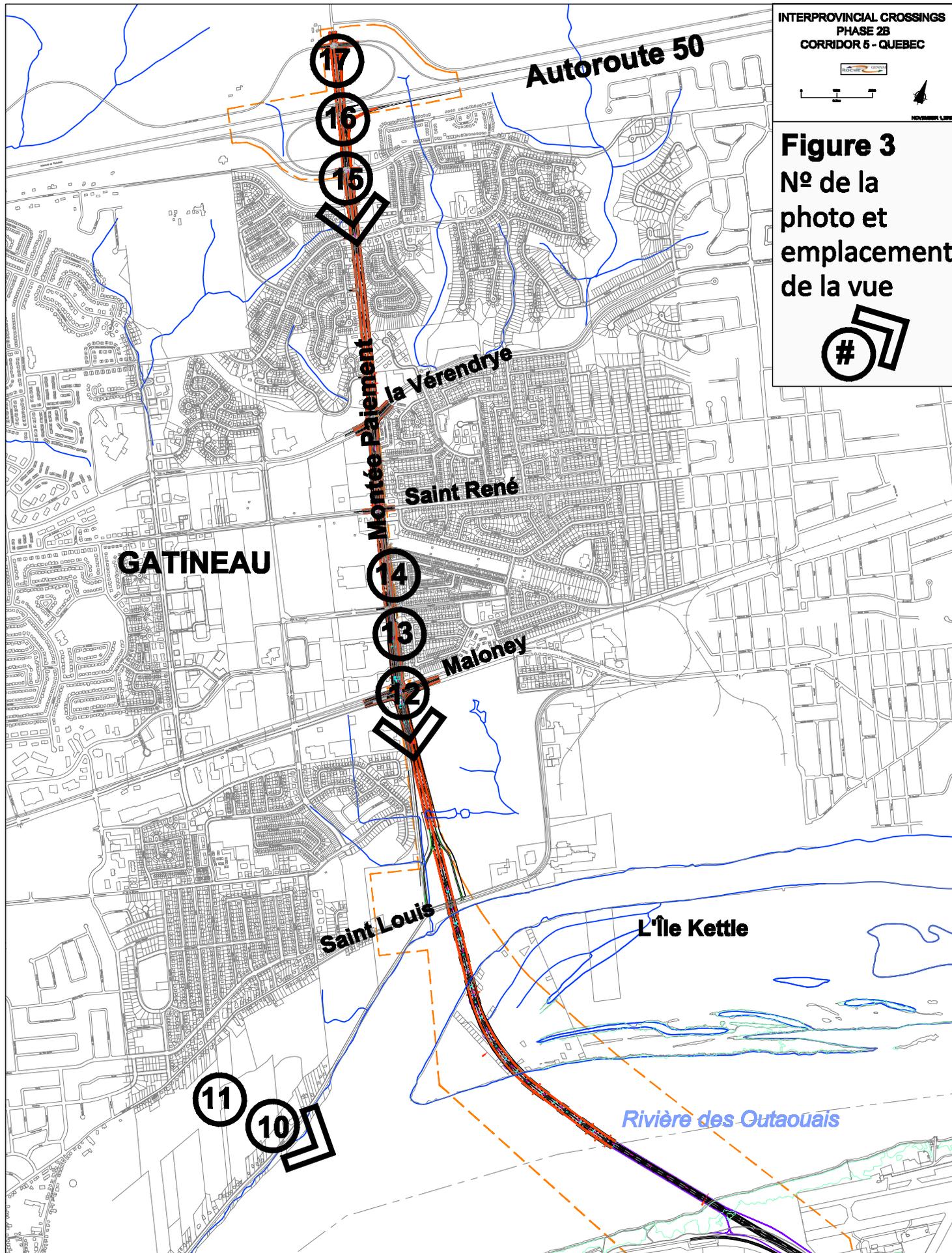




Photo 1 Vue du chemin Ogilvie à l'ouest de la promenade de l'Aéroport, vers l'est



Photo 2 Vue du chemin Ogilvie à l'ouest de la promenade de l'Aéroport, vers l'est et le nouveau passage supérieur

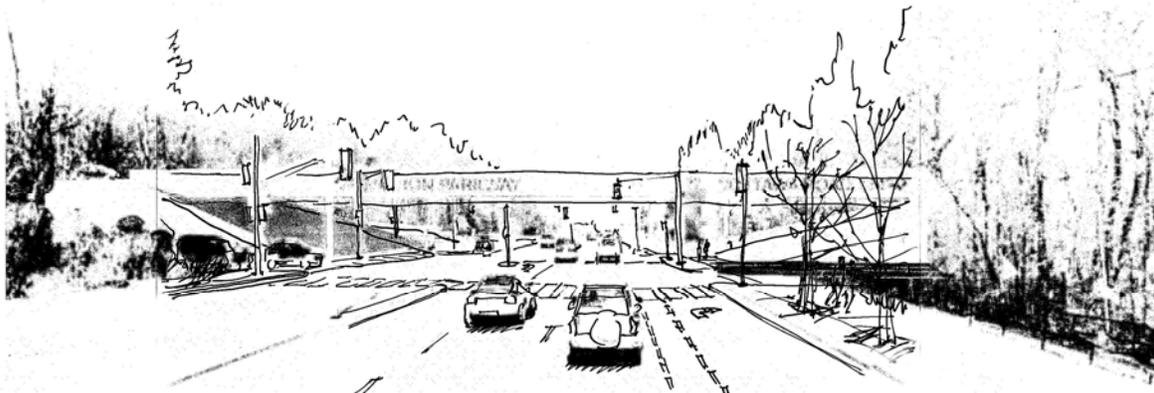


Photo 3 Croquis de visualisation du chemin Ogilvie

Dans l'ensemble, les changements aux vues panoramiques du corridor 5 sont jugés « modérés » (modéré : l'ouvrage proposé modifiera l'emprise actuelle, horizontalement ou verticalement, mais des mesures d'atténuation pourront masquer les vues) et la majorité des impacts se produiront à l'extrémité nord, en raison du déplacement des routes et de leur changement de profil. Les possibilités d'atténuation comprennent la remise en végétation des endroits où la plateforme routière a été déplacée et l'abaissement de la route, dans la mesure du possible, afin de réduire la visibilité de la route. Le nouveau pont sera très visible par les utilisateurs des sentiers et de la rivière à des fins de loisir. L'impact sur les utilisateurs de la rivière des Outaouais et de la rive est jugé « fort » et non atténuable.

En tout, cinquante-trois (53) résidences auront une vue complète ou partielle de la nouvelle route en Ontario (**annexe A**). Partant de l'extrémité sud, les résidents de la rue Skyway, du croissant Borealis et de l'avenue Rainsford Avenue auront une vue de la promenade de l'Aviation. Une forêt feuillue en régénération finira par masquer le côté est du corridor, mais les résidents du côté ouest auront des vues directes et partiellement masquées. Les voies vers le sud de la promenade de l'Aviation seront déplacées vers l'est et dégageront un espace supplémentaire pour des plantations ou des levées de terre permettant de masquer la route. De l'évaluation visuelle, il ressort quelque treize possibilités de mise en valeur à considérer pour atténuer l'intrusion visuelle de la nouvelle route.

Photo : gracieuseté de Google Maps



Photo 4 Vue de la promenade de l'Aviation vers le sud et le chemin Hemlock



Photo 5 Vue de la promenade de l'Aviation vers le sud et le chemin Helmlock



Photo 6 Croquis de visualisation prospective de la promenade de l'Aviation vers le sud et le chemin Hemlock

Photo : gracieuseté de Google Maps



Photo 7 Vue de la promenade de l'Aviation vers le nord et le Musée canadien de l'Aviation



Photo 8 Vue prospective de la promenade de l'Aviation vers le nord et le passage supérieur de la promenade Rockcliffe

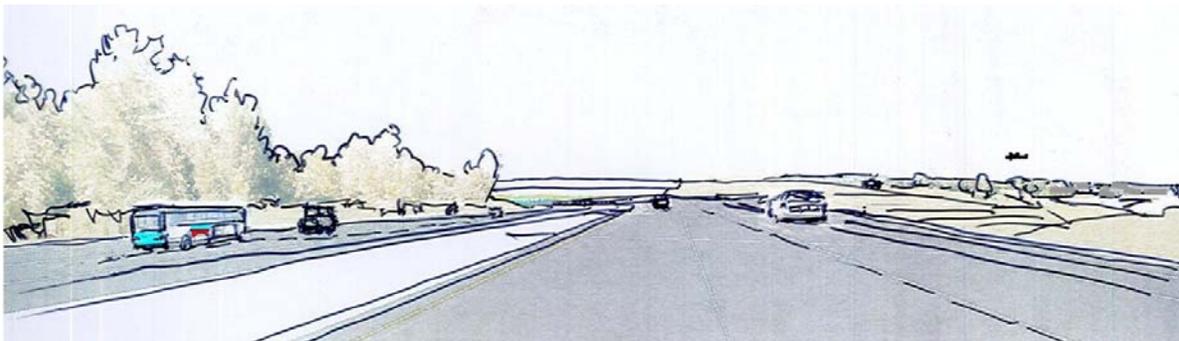


Photo 9 Croquis de visualisation prospective de la promenade de l'Aviation vers le nord et le passage supérieur de la promenade Rockcliffe

3.2 Gatineau, Québec

La zone d'étude du corridor 5 traverse la pointe ouest de l'île Kettle, où une forêt feuillue mature caractérise le paysage. Cet endroit a été déterminé comme l'emplacement préféré pour un pont en raison de la perturbation des lieux. Le nouveau pont est illustré schématiquement sur les **photos 10** et **11**. Les vues du bord de l'eau à partir du pont seront partiellement masquées par les arbres de l'île. La route se dirigera vers le nord, passera par-dessus la rue Saint-Louis et sera raccordée par des bretelles.

Le corridor continue vers le nord-ouest à travers un terrain de golf et gagne progressivement le tracé de la montée Paiement. La nouvelle artère suivra l'actuel tracé de la montée Paiement et longera des secteurs résidentiels et commerciaux jusqu'à l'autoroute 50. Les **photos 12** à **17** montrent les vues actuelles et prospectives du corridor 5 vers le sud.

On estime à 159 le nombre de résidences situées à moins de 200 m offrant une vue complète ou partielle du corridor 5. Ce nombre comprend des immeubles d'habitation à 2 et 3 étages, mais non les acquisitions. Les changements à la vue panoramique le long de la montée Paiement, dont certaines propositions visant à modifier horizontalement ou verticalement l'emprise au nord du boulevard Maloney, sont jugés correspondre à un « faible » impact visuel, alors qu'il n'existe pas de mesures d'atténuation pour masquer les vues de la route à partir des habitations existantes ou proposées. Par contre, des possibilités de mise en valeur existent pour améliorer le paysage routier le long du boulevard et du terreplein central. Des mesures d'atténuation sont possibles pour les résidents au sud du boulevard Maloney, où la route proposée oblique vers le sud-est, ce qui permet, dans une certaine mesure, la création de levées de terre et d'écrans visuels derrière les résidences à l'ouest.



Photo 10 Vue actuelle de la rivière des Outaouais à partir de la rive québécoise



Photo 11 Vue prospective de la rivière des Outaouais à partir de la rive québécoise

Photo : gracieuseté de Google Maps



Photo 12 Vue actuelle du boulevard Maloney, vers le sud



Photo 13 Vue prospective du carrefour dénivelé de la montée Paiement et du boulevard Maloney vers le sud

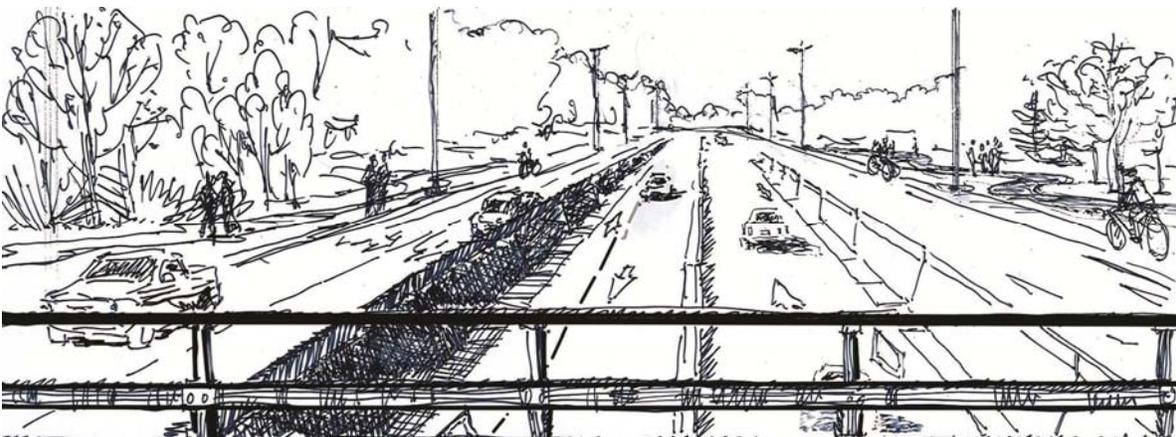


Photo 14 Croquis de visualisation de la montée Paiement

Photo : gracieuseté de Google Maps



Photo 15 **Vue actuelle de la montée Paiement vers le sud**



Photo 16 **Vue prospective de la montée Paiement élargie vers le sud**



Photo 17 **Croquis de visualisation de la montée Paiement**

4.0 Corridor 6 – Ile Lower Duck

Le corridor 6 relie l'autoroute 174, en Ontario, au boulevard Lorrain et à l'autoroute 50, au Québec. Les vues panoramiques examinées pour le corridor sont localisées sur les **figures 4 et 5** et décrites en détail à l'**annexe B (« Évaluation visuelle du corridor 6 »)**.

4.1 Ottawa, Ontario

Le plan directeur de la Ceinture de verdure de la CCN et le plan d'urbanisme de la Ville d'Ottawa désignent l'autoroute 174 et la promenade Rockcliffe comme des voies d'accès panoramiques à la capitale nationale. La Ville définit une voie d'accès panoramique comme un environnement sûr et attrayant pour les voyageurs, ce qui comprend notamment des belvédères. Les vues des éléments du patrimoine naturel et culturel, les arbres matures et la végétation en bordure de la route et au-delà de l'emprise sont protégés. Des espaces naturalisés, des levées de terre et des sentiers se trouvent à l'intérieur du corridor.

Les vues panoramiques actuelles le long de la promenade Rockcliffe (en allant vers le nord, puis vers l'ouest) comprennent des vues dégagées de champs agricoles, des vues semi-dégagées de terres agricoles en régénération, des vues rapprochées des boisés voisins, un bref paysage fluvial du ravin du ruisseau Green et des vues rapides de la rivière des Outaouais.

Partant de l'extrémité sud, il se trouve un nouvel échangeur à l'autoroute 174, et la nouvelle route traverse une terre agricole en exploitation et un chemin de ferme avant de passer par-dessus la promenade Rockcliffe (**photos 18 et 19**).

La nouvelle route croise la promenade Rockcliffe à deux endroits et le réseau de sentiers du ruisseau et de la rivière des Outaouais à quatre endroits. À partir du premier croisement de la promenade Rockcliffe (**photos 20 à 23**), la route est surélevée et se dirige vers le Centre environnemental Robert-O.-Pickard (usines d'épuration des eaux usées) au nord-ouest. Les vues à partir de la route surélevée seront limitées à la route et au pont par les parapets latéraux qui font normalement partie de la conception des ponts.

Le corridor 6 étant situé à l'intérieur de la Ceinture de verdure et voisin d'un parc d'affaires, aucune résidence située à moins de 200 m n'en offre une vue complète ou partielle. Le corridor comporte un niveau d'impact visuel « modéré » en raison de la route surélevée croisant deux fois promenade Rockcliffe et du nouvel échangeur dans la Ceinture de verdure. Ce scénario est aussi rendu plus difficile en raison de la notoriété de la promenade comme entrée panoramique de la région de la capitale nationale et de l'utilisation des sentiers et de la route par les cyclistes et piétons pour le navettage et les loisirs. Les **photos 22 et 23** montrent le second croisement. Les possibilités d'atténuation comprennent l'ajout d'écrans visuels pour masquer les piles dans les environs des sentiers et de la promenade et l'augmentation de l'espacement des piles dans les environs du croisement. Les possibilités de mise en valeur ne sont pas jugées viables à ces endroits.

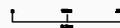
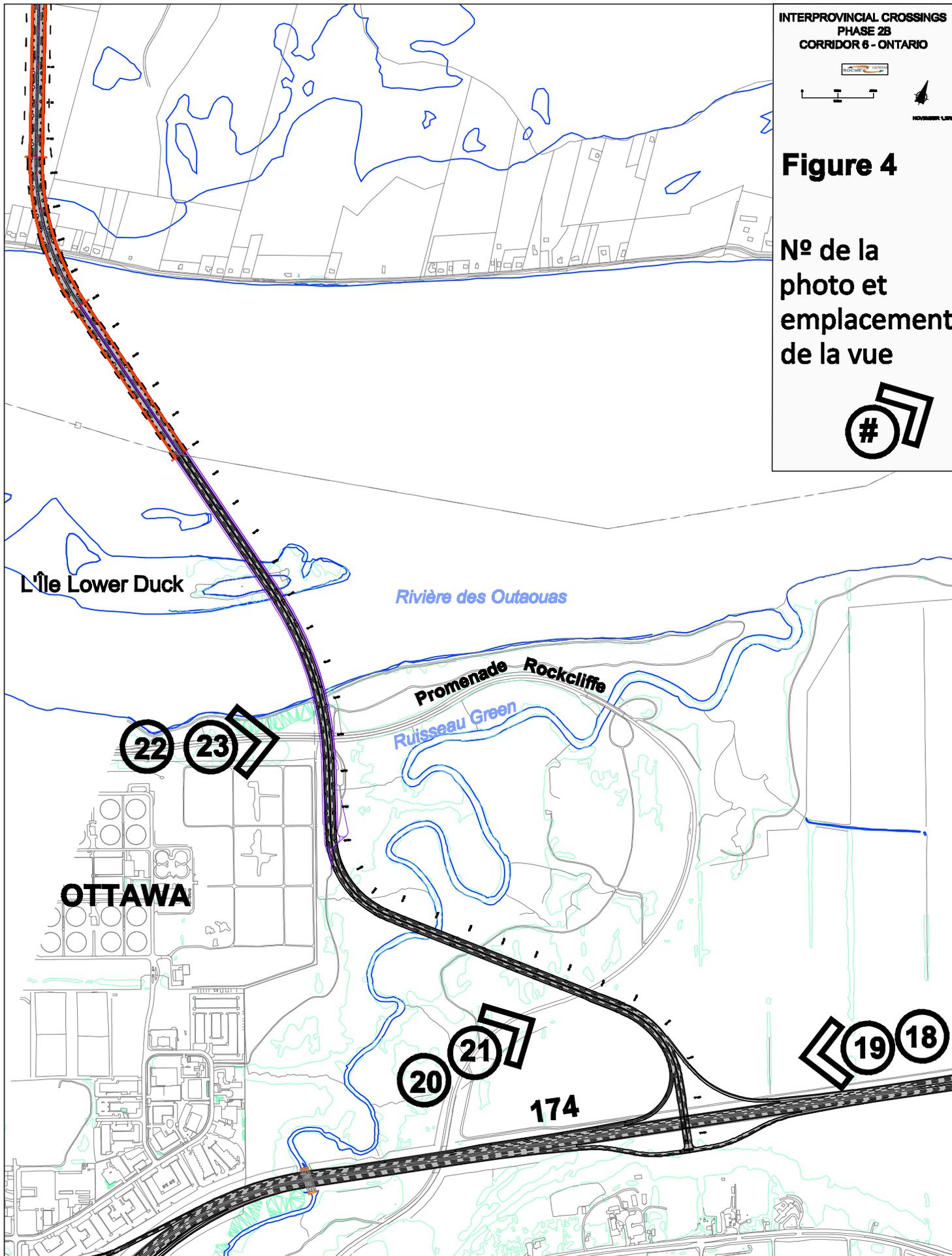


Figure 4

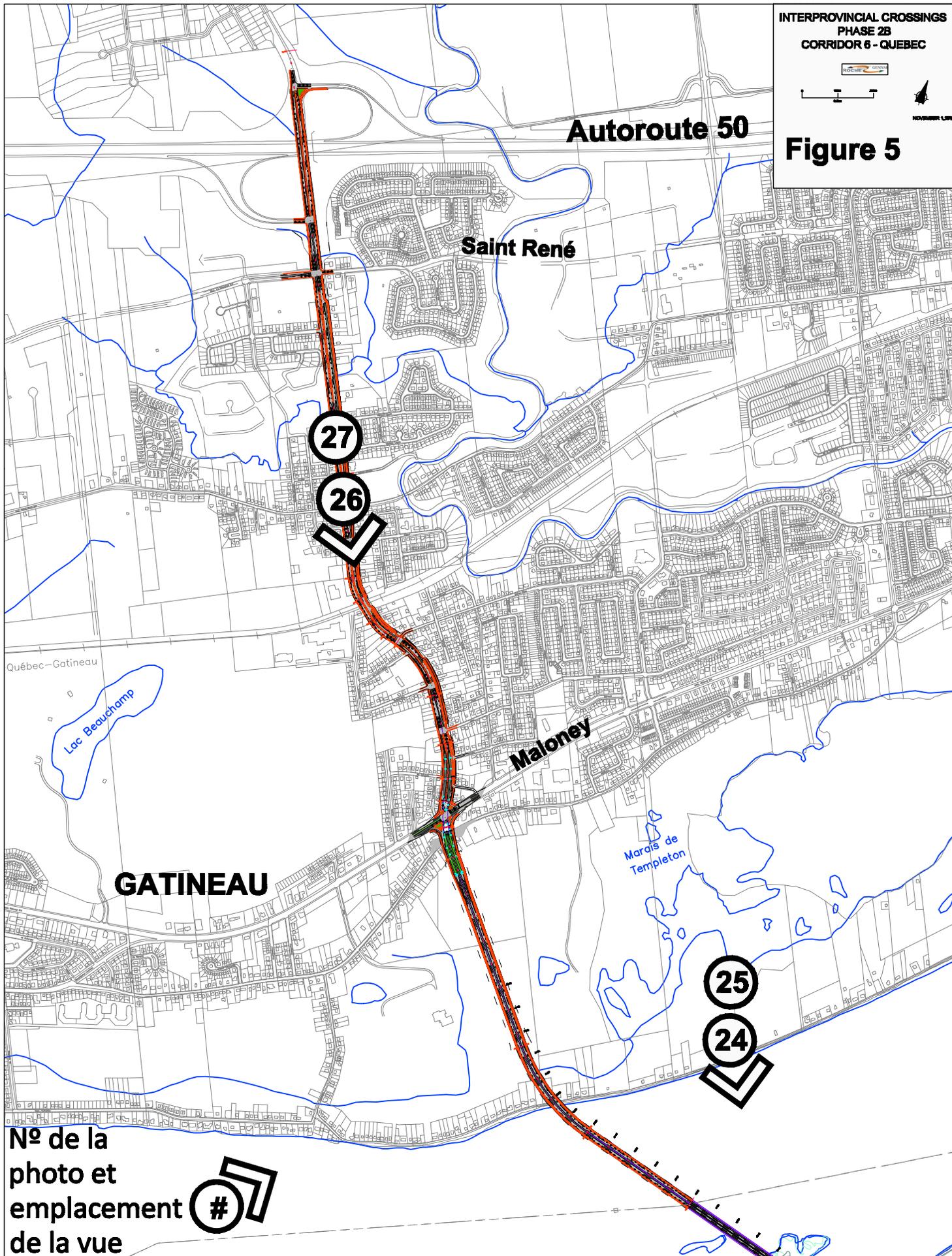
N^o de la
photo et
emplacement
de la vue





NOVEMBER 2016

Figure 5



Nº de la
photo et
emplacement
de la vue



Photo : gracieuseté de Google Maps



Photo 18 **Vue de l'autoroute 174 vers l'ouest**



Photo 19 **Vue de l'autoroute 174 vers l'ouest avec le nouvel échangeur**

Photo : gracieuseté de Google Maps



Photo 20 **Vue de la promenade Rockcliffe vers le nord-est**



Photo 21 **Vue de la promenade Rockcliffe vers le nord-est et le nouveau passage supérieur**

Photo : gracieuseté de Google Maps



Photo 22 **Vue de la promenade Rockcliffe vers l'est**



Photo 23 **Vue de la promenade Rockcliffe vers l'est et le nouveau passage supérieur**

4.2 Gatineau, Québec

La zone d'étude du corridor 6 continue de l'île Lower Duck vers le terrain incliné de la rive nord de la rivière des Outaouais. Une grande carrière est située à l'est du corridor 6 et l'usine de traitement des eaux usées de Gatineau est située à l'ouest. Ni l'une ni l'autre de ces installations ne sera visible du pont.

De la rive de la rivière des Outaouais, le corridor croise le boulevard Hurtubise et une forêt feuillue dense vers le boulevard Lorrain. Les **photos 24** et **25** montrent les vues panoramiques de la rivière des Outaouais, actuelle et prospective (avec le pont).

Allant vers le nord, l'actuel boulevard Lorrain est une route urbaine à 2 voies pourvue de trottoirs d'un côté. Le paysage routier existant comporte de brèves vues d'une rue résidentielle courbe bordée d'arbres matures, de lampadaires et de lignes électriques aériennes.

L'élargissement du boulevard vers l'ouest aura des impacts sur de nombreux bâtiments et arbres de rue et transformera une rue animée pourvue d'éléments à l'échelle humaine en une artère à grand volume de circulation qui accueillera le transport en commun, à pied et à vélo, certes, mais avec le double de la surface revêtue. Des mesures d'atténuation de la future vue panoramique peuvent permettre la création de pôles piétonniers et de passages pour piétons entre les intersections, en plus d'arbres de rue, d'un éclairage à l'échelle humaine, de larges trottoirs et d'une signalisation d'intérêt culturel. Le maintien des vues des points d'intérêt local, comme les églises et les installations de loisir, aurait une grande valeur pour le voisinage. Les **photos 26** et **27** montrent une visualisation conceptuelle du boulevard Lorrain avant et après son élargissement.



Photo 24 Vue de la rivière des Outaouais vers le sud-ouest et l'île Lower Duck



Photo 25 Vue de la rivière des Outaouais vers le sud-ouest et l'île Lower Duck et le nouveau pont

Photo : gracieuseté de Google Maps



Photo 26 Vue du boulevard Lorrain vers le sud



Photo 27 Vue du boulevard Lorrain vers le sud avec élargissement à l'ouest

On estime à 120 le nombre de résidences situées à moins de 200 m et offrant une vue complète ou partielle du corridor 6. Ce nombre ne comprend pas les acquisitions. Les changements aux vues panoramiques des abords du boulevard Lorrain sont jugés comme ayant un impact visuel « modéré » en raison des modifications horizontales et verticales de moyenne ampleur apportées à la route existante. Certaines mesures d'atténuation sont possibles pour masquer les vues de la route à partir des habitations existantes ou proposées. Les possibilités d'atténuation comprennent le paysagement du terreplein central et des abords du boulevard. Des écrans sur le périmètre de l'emprise peuvent aussi être créés à certains endroits où du terrain est disponible, comme les terrains résiduels des acquisitions.

5.0 Corridor 7 – Aéroport de Gatineau-Baie McLaurin

Le corridor 7 relie l'autoroute 174, en Ontario, à une nouvelle route et à l'autoroute 50, au Québec. Les vues panoramiques évaluées pour le corridor 7 sont localisées sur la **figure 6** et décrites en détail à l'**annexe C « Évaluation visuelle du corridor 7 »**.

5.1 Ottawa, Ontario

Tout comme le corridor 6, le corridor 7 traverse la Ceinture de verdure sur le côté sud de la rivière des Outaouais. Le plan directeur de la Ceinture de verdure de la CCN et le plan d'urbanisme de la Ville d'Ottawa désignent l'autoroute 174 comme une voie d'accès panoramique à la capitale fédérale. Des résidences, des activités agricoles, des haies et des sentiers sont bien en vue à l'intérieur de ce corridor.

Partant de l'extrémité sud, il se trouve un nouvel échangeur à l'autoroute 174 et la nouvelle route traverse des terres agricoles en exploitation et croise un chemin de ferme (**photos 18 et 19**). Les vues panoramiques le long de la nouvelle route (en allant vers le nord) comprennent des vues dégagées de champs agricoles, des vues des boisés voisins, à l'ouest, et des vues dégagées de la rivière des Outaouais. Le nouveau pont sera visible de la rive sud de la rivière des Outaouais à partir des secteurs résidentiels les plus près (**photos 28 à 31**).

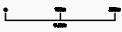
L'impact visuel des changements aux vues du côté ottavien de la rivière est jugé « fort » à cause de la visibilité du nouveau pont et de la nouvelle route à partir d'un grand nombre de résidences le long de la rivière. Les possibilités d'atténuation comprennent le maintien des haies existantes et l'établissement de nouvelles haies, là où la route est adjacente à des champs agricoles, et la dissimulation des piles.

On estime à 10 le nombre de résidences situées à moins de 200 m et offrant une vue partielle ou complète du corridor 7. La majorité des vues touchées donnent sur la rivière des Outaouais et ne sont pas jugées atténuables. Les changements aux vues panoramiques de la Ceinture de verdure sont jugés avoir un impact visuel « fort » à cause de la visibilité du nouveau pont et de la nouvelle route et du fait qu'il y a peu ou pas de possibilités d'atténuation. Les possibilités d'atténuation comprennent le reboisement des champs résiduels ou leur abandon à la régénération naturelle.

5.2 Gatineau, Québec

Du côté gatinois de la rivière des Outaouais, le nouveau pont et la nouvelle route seront visibles des maisons et des cottages situés le long de la rive nord de la rivière (**photos 32 et 33**). À l'intérieur des terres, la route sera surélevée à travers la baie McLaurin, mais la vue sera masquée par des boisés. Plus au nord, la nouvelle route sera visible des routes et des habitations existantes. Le changement apporté au paysage actuel est jugé « fort », transformant des vues dégagées sur des terres agricoles et des espaces de loisir en des vues sur la nouvelle route et son croisement avec le boulevard Maloney. Les possibilités d'atténuation des vues sont faibles en raison de la route surélevée à travers la baie McLaurin et de l'élévation du terrain avoisinant.

On estime à 15 le nombre de résidences offrant une vue complète ou partielle du corridor 7, à moins de 200 m. Ce nombre ne comprend pas les acquisitions.



NOVEMBER 2018

Figure 6
N° de la
photo et
emplacement
de la vue



Rivière des Outaouais

Baie Murphy

32

33

31

30

29

28

OTTAWA

19

18

174

Promenade Rockcliffe

Russell Greens

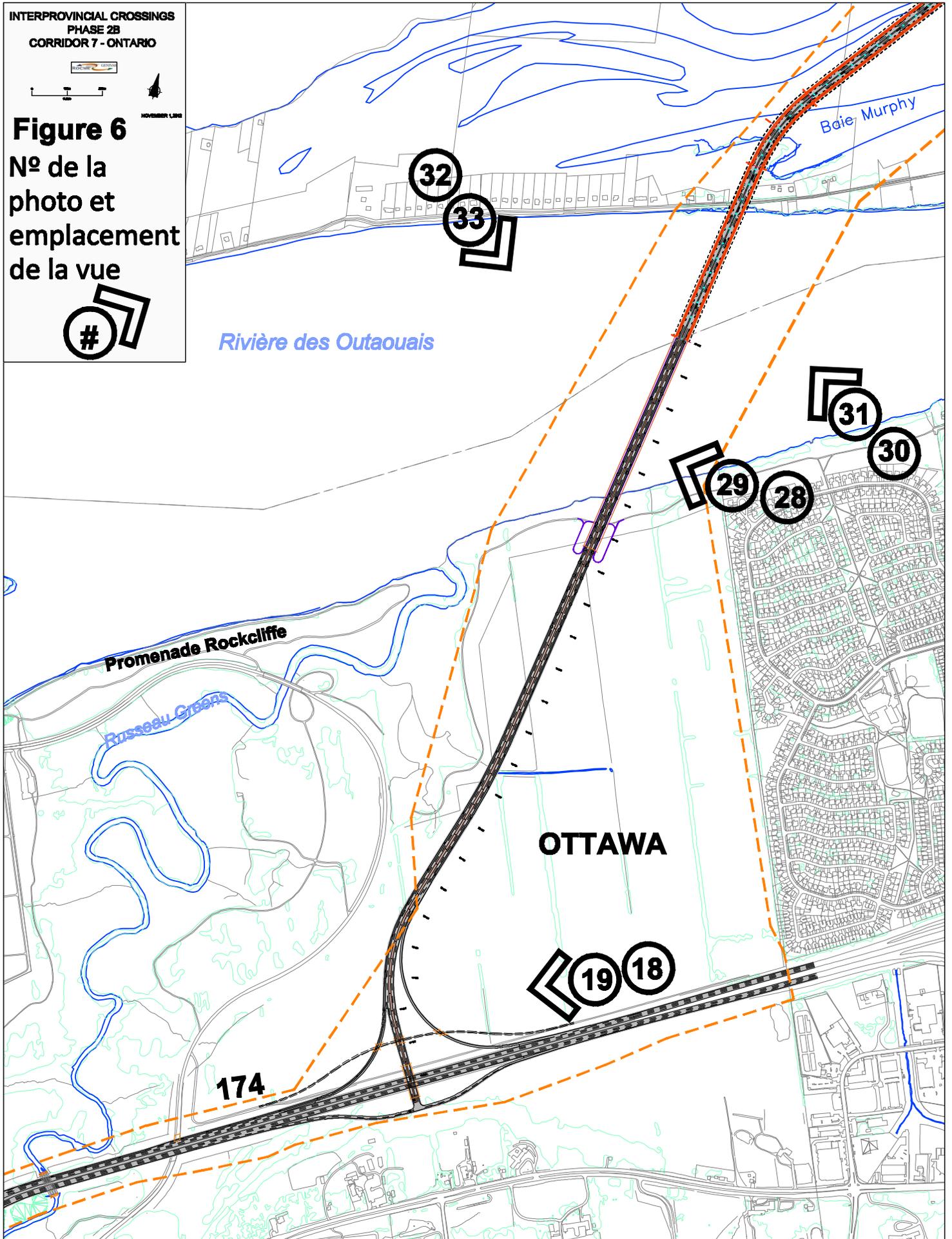




Photo 28 **Vue d'Orléans vers le nord-ouest**



Photo 29 **Vue d'Orléans vers le nord-ouest et le nouveau pont**



Photo 30 **Vue d'Orléans vers le nord-ouest**



Photo 31 **Vue d'Orléans vers le nord-ouest et le nouveau pont**



Photo 32 Vue de la rivière des Outaouais vers le sud-est, soit de Gatineau à Orléans



Photo 33 Vue de la rivière des Outaouais vers le sud-est, soit de Gatineau à Orléans

6.0 Résumé

Pour comparer les corridors, on a eu recours à quatre sous-facteurs comme indicateurs lors de l'évaluation de l'impact visuel, à savoir :

- le nombre d'habitations;
- le degré de changement des vues panoramiques existantes;
- les possibilités de mise en valeur; et
- les incidences du pont.

Le corridor comportant le plus bas niveau d'impact global et le plus grand nombre de possibilités de mise en valeur est le plus souhaitable (**tableau 1**).

En résumé, la nouvelle route aura le plus fort impact visuel dans le corridor 7 et un impact modéré dans les corridors 5 et 6. L'impact visuel dans le corridor 5 est jugé légèrement plus faible, surtout en raison des routes qui y existent déjà et des possibilités d'atténuation ou de mise en valeur. Le nouveau pont sur la rivière des Outaouais devrait avoir un fort impact dans les trois corridors en raison de la dimension de l'ouvrage, de sa visibilité et du degré élevé de changement par rapport aux actuels paysages ruraux et villageois et paysages fluviaux de la rivière des Outaouais et de sa rive. Les possibilités d'atténuer les vues du pont sur la rivière des Outaouais ne sont pas jugées réalisables.

Tableau 1
Évaluation visuelle des corridors

	Corridor 5	Corridor 6	Corridor 7
Nombre d'habitations, à moins de 200 m, comportant une vue sur le nouveau pont ou la nouvelle route. Le corridor présentant le moins grand nombre d'habitations touchées est <i>préférée</i> .	218 (199 habitations comportent présentement une vue sur une route existante à 4 voies) Le moins préférée	120 Modérément préférée	25 Préférée
Degré de changement par rapport aux vues panoramiques existantes. <ul style="list-style-type: none"> • Faible : Petits changements au tracé au sol. Petits changements aux profils horizontaux et verticaux. Moins grande étendue requise de terrains privés ou publics. Les vues lors des activités de loisir ne sont pas touchées. <i>Préférée</i>. • Modéré : Nombre accru de voies de circulation. Changements modérés aux profils horizontaux et verticaux. Les vues lors des activités de loisir sont atténuables. <i>Modérément préférée</i>. • Fort : Nouveau pont et nouvelle route. Les vues lors des activités de loisir ne sont pas atténuables. <i>Le moins préférée</i>. 	Faible Des sections du corridor seront élargies de 2 à 4 voies. Des levées de terre peuvent masquer la route sur la rive nord. L'abaissement de la route réduira la visibilité par certains utilisateurs des sentiers longeant la promenade de l'Aviation. Préférée	Modéré Le nouveau pont et la nouvelle route auront un impact visuel sur les utilisateurs de la promenade du côté ontarien. La route surélevée offre un accès commode sous l'ouvrage, mais les vues à partir des sentiers seront touchées dans les environs des piles. Du côté québécois, il y aura une perte de paysage routier à caractère villageois et d'arbres de rue matures. Modérément préférée	Élevé La route surélevée offre un accès commode sous l'ouvrage, mais les vues à partir des sentiers seront touchées dans les environs du pont. Du côté québécois, les sentiers récréatifs et les secteurs navigables de la baie McLaurin seront touchés par l'ouvrage dans les environs des piles. Le moins préférée
Possibilités de mise en valeur, telles que : <ul style="list-style-type: none"> • la création de liens pédestres et cyclables; • le paysagement routier; • la création d'écrans visuels; • l'aménagement de parcs; • l'ajout d'éléments de porte d'entrée; • le rétablissement de milieux naturels. Le plus grand nombre de possibilités de mise en valeur est préférée.	19 possibilités de mise en valeur (annexe A). Préférée	15 possibilités de mise en valeur (annexe B). Modérément préférée	3 possibilités de mise en valeur (annexe C). Le moins préférée
Impact du pont	Fort Non préférée	Fort Non préférée	Fort Non préférée
Impact visuel global	Fort <ul style="list-style-type: none"> • Une grande partie des habitations offrent présentement une vue sur une route à 4 voies. Préférée	Modéré <ul style="list-style-type: none"> • Fort impact sur les utilisateurs des sentiers. • Impact modéré sur les résidents de Templeton. Modérément préférée	Fort <ul style="list-style-type: none"> • Petit nombre de possibilités de mise en valeur. • Fort impact sur les utilisateurs à des fins de loisir et sur les résidents riverains. Le moins préférée

LÉGENDE

- POINT D'INTÉRÊT
- VUE DE L'ÉVALUATION VISUELLE
- HABITATIONS AVEC VUE SUR UNE ROUTE/PONT NOUVEAU MODIFIÉ (DANS LES 200m)
- PARCELLES RÉSIDUELLES
- BASSIN DE LA VUE PANORAMIQUE DIRECTE
- ZONE D'ÉTUDE



CONSERVER LES CLÔTURES À MAILLES LOSANGÉES LE LONG DES ESPACES DE LOISIR.
LA ROUTE SERA DISSIMULÉE PAR L'ABAISSEMENT DE SON PROFIL ET LA CONSERVATION DE LA VÉGÉTATION EXISTANTE.

VUES ENCADRÉES PAR DES TALUS ROCHEUX ET DES ARBRES MATURES

ACCÈS PIÉTONNIER

LA ROUTE EXISTANTE EST PARTIELLEMENT DISSIMULÉE PAR RAPPORT À LA ZONE RÉSIDENIELLE. SON DÉPLACEMENT VERS LE CENTRE DE L'EMPRISE DIMINUERA LA VISIBILITÉ DE LA ROUTE.

MAISONS EN RANGÉE SANS VUE SUR LE NOUVEAU PONT OU LA NOUVELLE ROUTE À CAUSE DE LA VÉGÉTATION

PRINCIPALES VUES D'HABITATION DONNANT SUR L'EST ET L'OUEST, ET NON SUR LE PONT

SENTIERS POLYVALENTS DÉPLACÉS

TALUS ROCHEUX EXISTANTS

VUE SUR LES COLLINES DE LA GATINEAU À PARTIR DU CHEMIN HEMLOCK



PRINCIPAL LIEN PIÉTONNIER ET CYCLABLE

POINTS D'ACCÈS PIÉTONNIERS ET CYCLABLES

VUE SUR DES COMMERCES LE LONG DU CHEMIN DE MONTRÉAL

LIEN PIÉTONNIER POTENTIEL



SECTEUR EN REDEVÉLOPPÉMENT

PRÉVOIR D'AUTRES ÉCRANS VISUELS

PROMENADE DE L'AVIATION

PROTÉGER LES NOUVELLES PLANTATIONS

MAINTENIR LA HAIE SUR LA LIMITE DE PROPRIÉTÉ. PRÉVOIR UN TALUS ROCHEUX POUR RÉDUIRE LES IMPACTS ET PROTÉGER UN LIEU ET UNE MAISON À VALEUR PATRIMONIALE.

RÉTABLIR OU NATURALISER LA LISIÈRE DU BOIS. POSSIBILITÉ D'UN FUTUR SENTIER POLYVALENT DU CÔTÉ EST DE LA PROMENADE.

POINT D'INTÉRÊT IMPORTANT DE L'HÔPITAL MONTFORT

PROTÉGER UN TERRAIN BOISÉ EN RÉGÉNÉRATION

PROTÉGER LES NOUVELLES PLANTATIONS

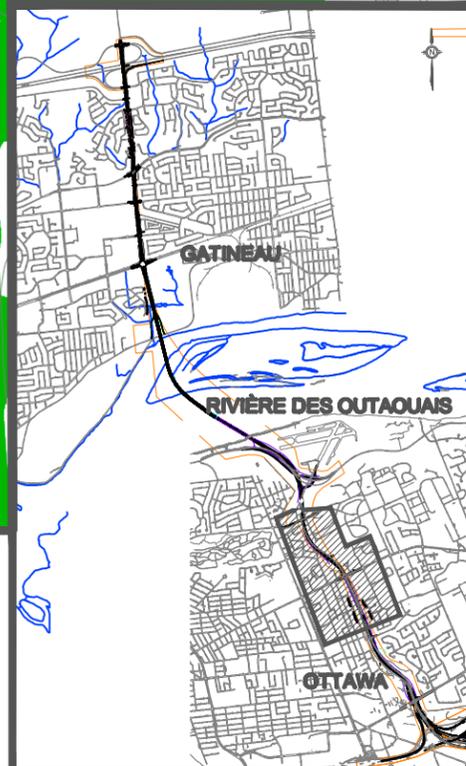
GRAND TERRAIN PAYSAGER DE L'ÉDIFICE DE LA SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT

LA ZONE RÉSIDENIELLE EST POURVUE D'UN ÉCRAN VISUEL PARTIEL MASQUANT LA ROUTE GRÂCE AU TERRASSEMENT ET À LA VÉGÉTATION.

LA PROTECTION DE LA VÉGÉTATION EXISTANTE ET DE CERTAINES PLANTATIONS NOUVELLES AIDERA À MIEUX MASQUER LA ROUTE.



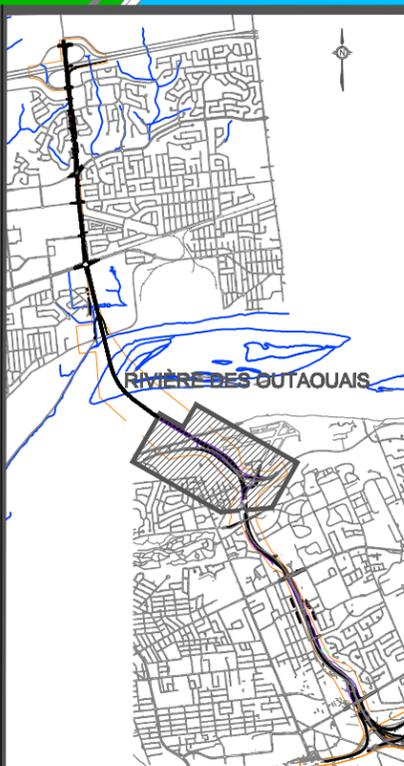
Vue vers le nord sur la promenade de l'Aviation





- LÉGENDE**
- POINT D'INTÉRÊT
 - VUE DE L'ÉVALUATION VISUELLE
 - HABITATIONS AVEC VUE SUR UNE ROUTE/PONT NOUVEAU MODIFIÉ (DANS LES 200m)
 - PARCELLES RÉSIDUELLES
 - BASSIN DE LA VUE PANORAMIQUE DIRECTE
 - ZONE D'ÉTUDE

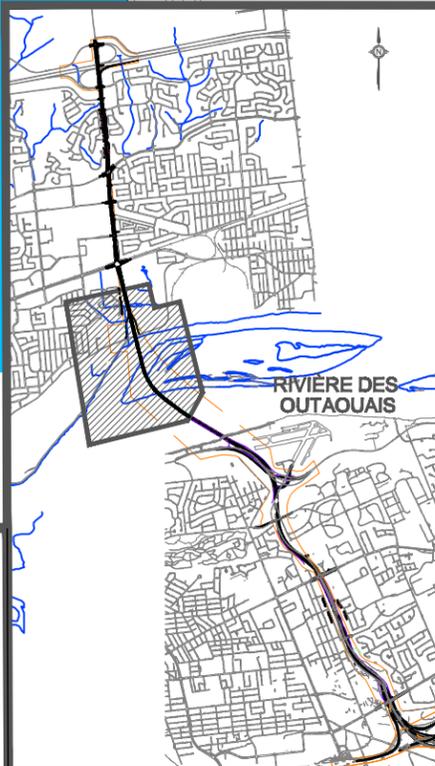
CORRIDOR 5 ÉVALUATION VISUELLE



- LÉGENDE**
-  POINT D'INTÉRÊT
 -  VUE DE L'ÉVALUATION VISUELLE
 -  HABITATIONS AVEC VUE SUR UNE ROUTE/PONT NOUVEAU MODIFIÉ (DANS LES 200m)
 -  PARCELLES RÉSIDUELLES
 -  BASSIN DE LA VUE PANORAMIQUE DIRECTE
 -  ZONE D'ÉTUDE



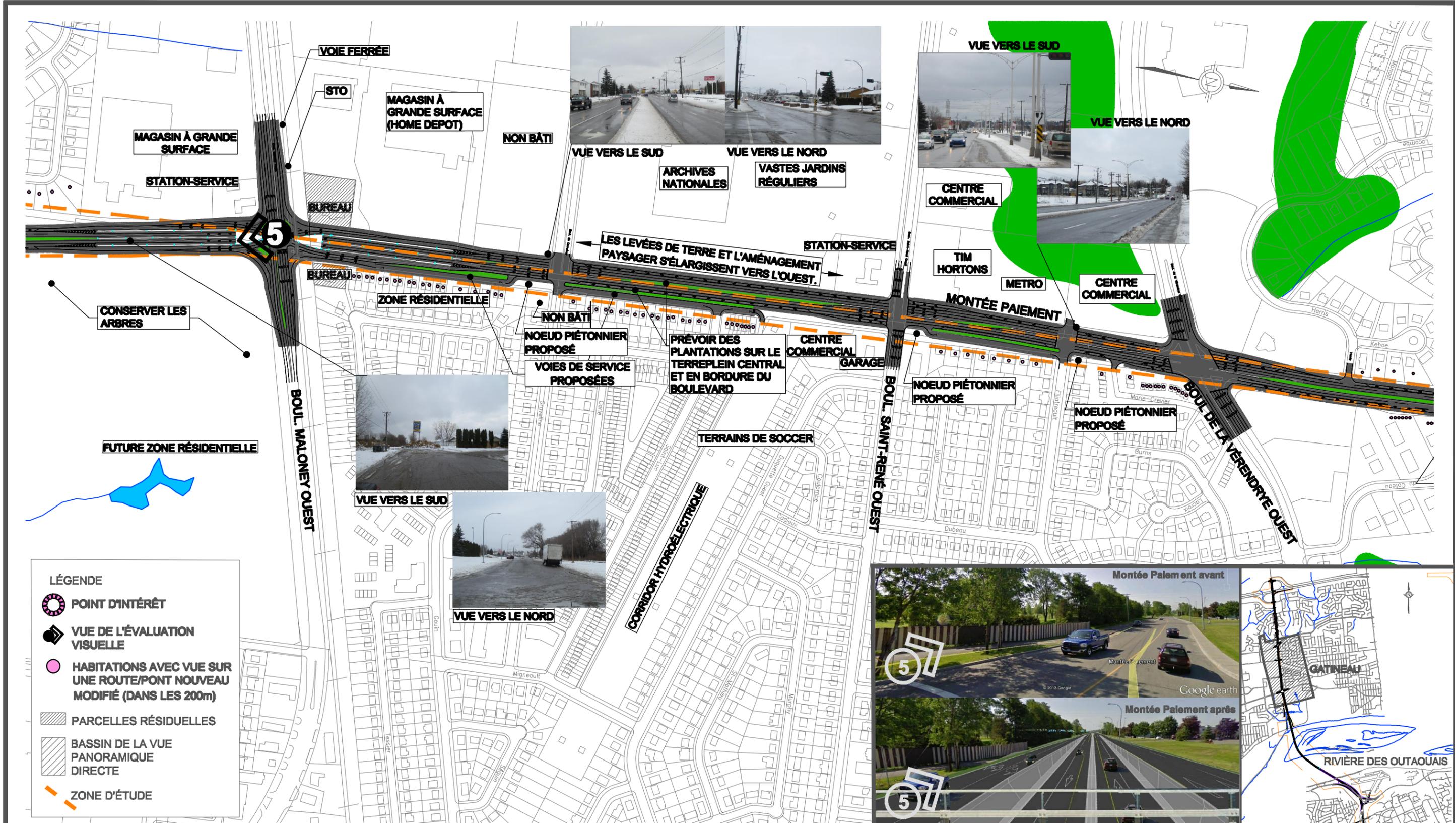
VUE EN PLONGÉE SUR L'ÎLE KETTLE, LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS ET LES COLLINES DE LA GATINEAU.



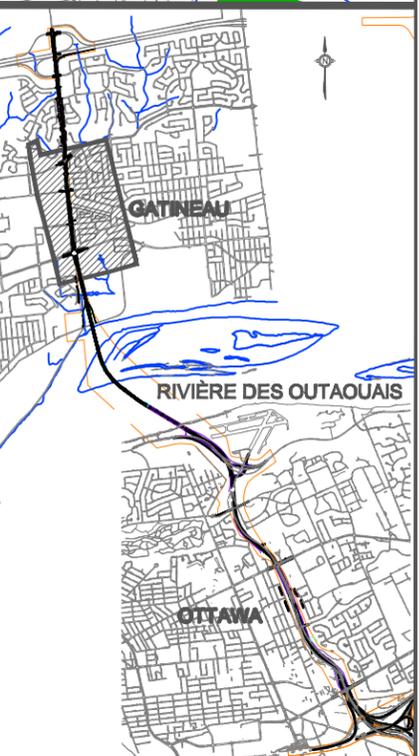
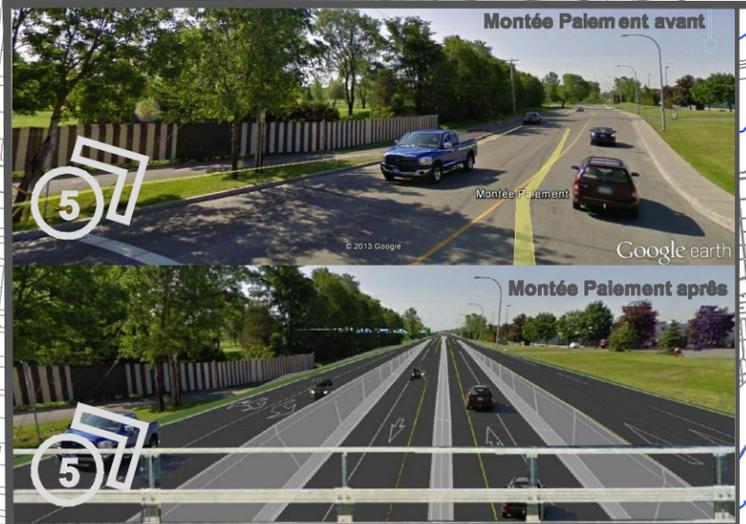
VUE SUR L'ÎLE KETTLE AVANT



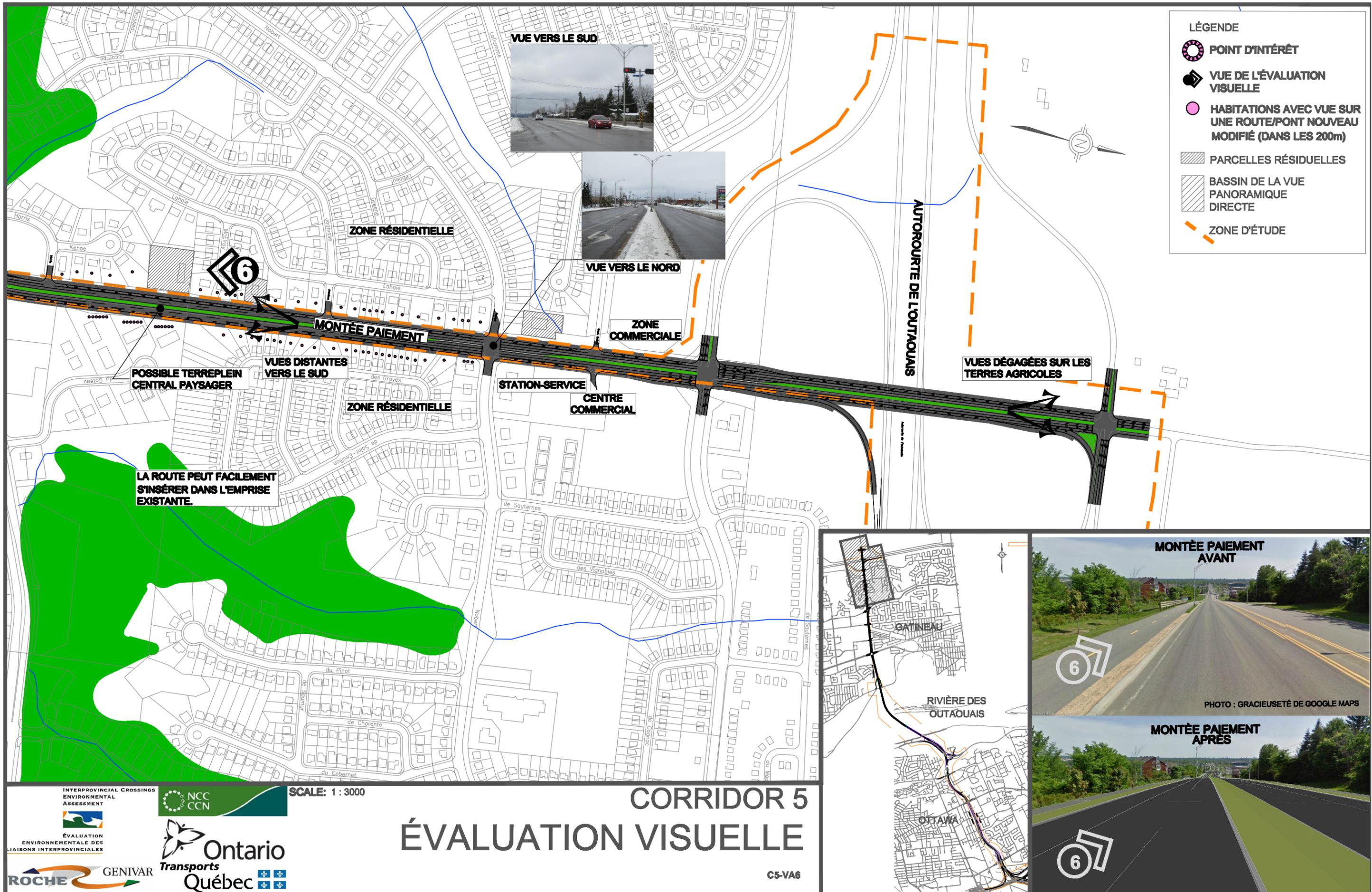
VUE SUR L'ÎLE KETTLE APRÈS



- LÉGENDE**
- POINT D'INTÉRÊT
 - VUE DE L'ÉVALUATION VISUELLE
 - HABITATIONS AVEC VUE SUR UNE ROUTE/PONT NOUVEAU MODIFIÉ (DANS LES 200m)
 - PARCELLES RÉSIDUELLES
 - BASSIN DE LA VUE PANORAMIQUE DIRECTE
 - ZONE D'ÉTUDE

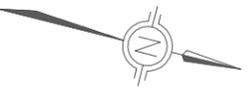


CORRIDOR 5 ÉVALUATION VISUELLE



LÉGENDE

- POINT D'INTÉRÊT
- VUE DE L'ÉVALUATION VISUELLE
- HABITATIONS AVEC VUE SUR UNE ROUTE/PONT NOUVEAU MODIFIÉ (DANS LES 200m)
- PARCELLES RÉSIDUELLES
- BASSIN DE LA VUE PANORAMIQUE DIRECTE
- ZONE D'ÉTUDE

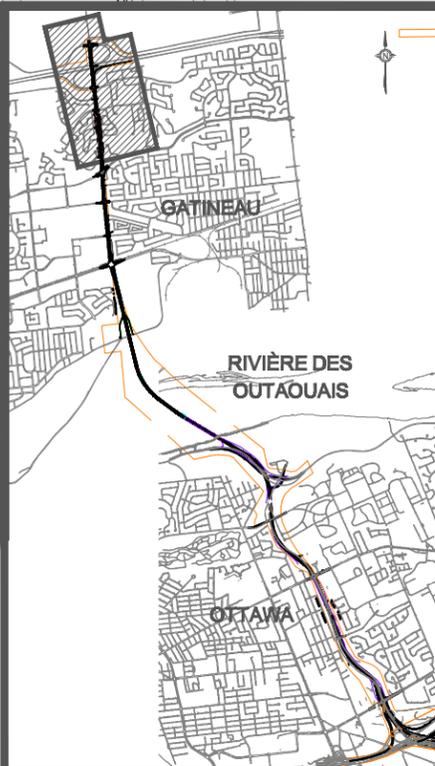


POSSIBLE TERREPLEIN CENTRAL PAYSAGER

VUES DISTANTES VERS LE SUD

LA ROUTE PEUT FACILEMENT S'INSÉRER DANS L'EMPRISE EXISTANTE.

VUES DÉGAGÉES SUR LES TERRES AGRICOLES



INTERPROVINCIAL CROSSINGS ENVIRONMENTAL ASSESSMENT

ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES LIAISONS INTERPROVINCIALES

ROCHE GENIVAR

NCC CCN

Ontario Transports Québec

SCALE: 1 : 3000

CORRIDOR 5

ÉVALUATION VISUELLE

C5-VA6



- LÉGENDE**
- POINT D'INTÉRÊT
 - VUE DE L'ÉVALUATION VISUELLE
 - HABITATIONS AVEC VUE SUR UNE ROUTE/PONT NOUVEAU MODIFIÉ (DANS LES 200m)
 - PARCELLES RÉSIDUELLES
 - BASSIN DE LA VUE PANORAMIQUE DIRECTE
 - ZONE D'ÉTUDE



USINE D'ÉPURATION DES EAUX USÉES RICHARD-O-PICKARD



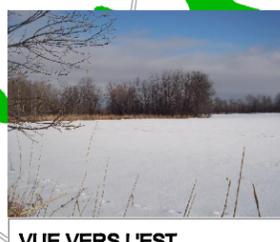
CHAMPS CULTIVÉS

ACCÈS AUX CHAMPS

VUES EN PLONGÉE SUR LES CHAMPS

CHAMPS CULTIVÉS

ACCÈS AUX CHAMPS



TERRAINS EN RÉGÉNÉRATION ET SENTIERS RÉCRÉATIFS

RAVIN DU RUISSEAU GREEN

SENTIER RIVERAIN

HAIES

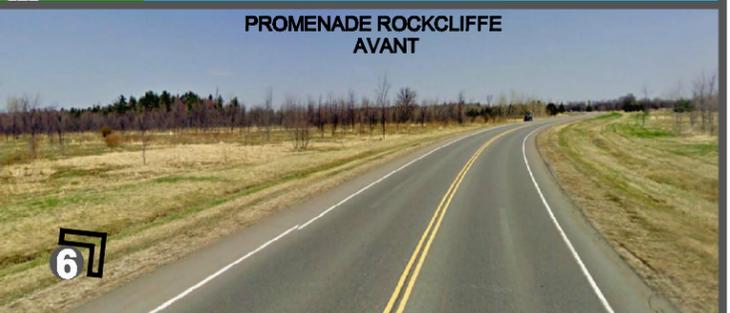
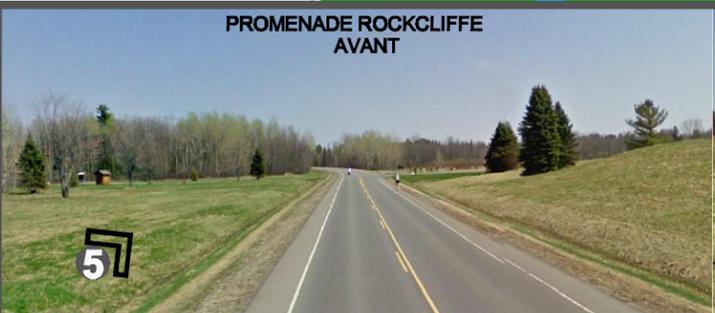
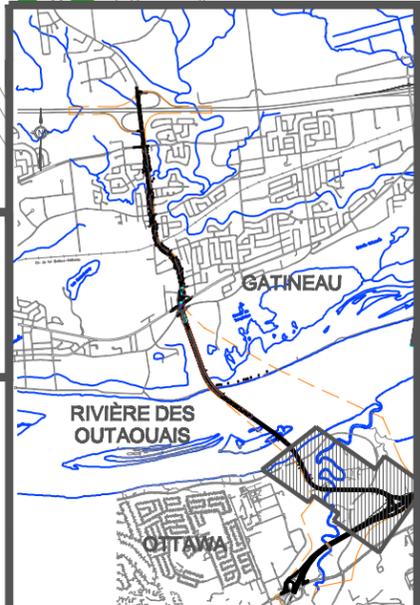


PHOTO : GRACIEUSEMENT DE GOOGLE MAPS

CORRIDOR 6 ÉVALUATION VISUELLE

INTERPROVINCIAL CROSSINGS ENVIRONMENTAL ASSESSMENT
ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES LIAISONS INTERPROVINCIALES

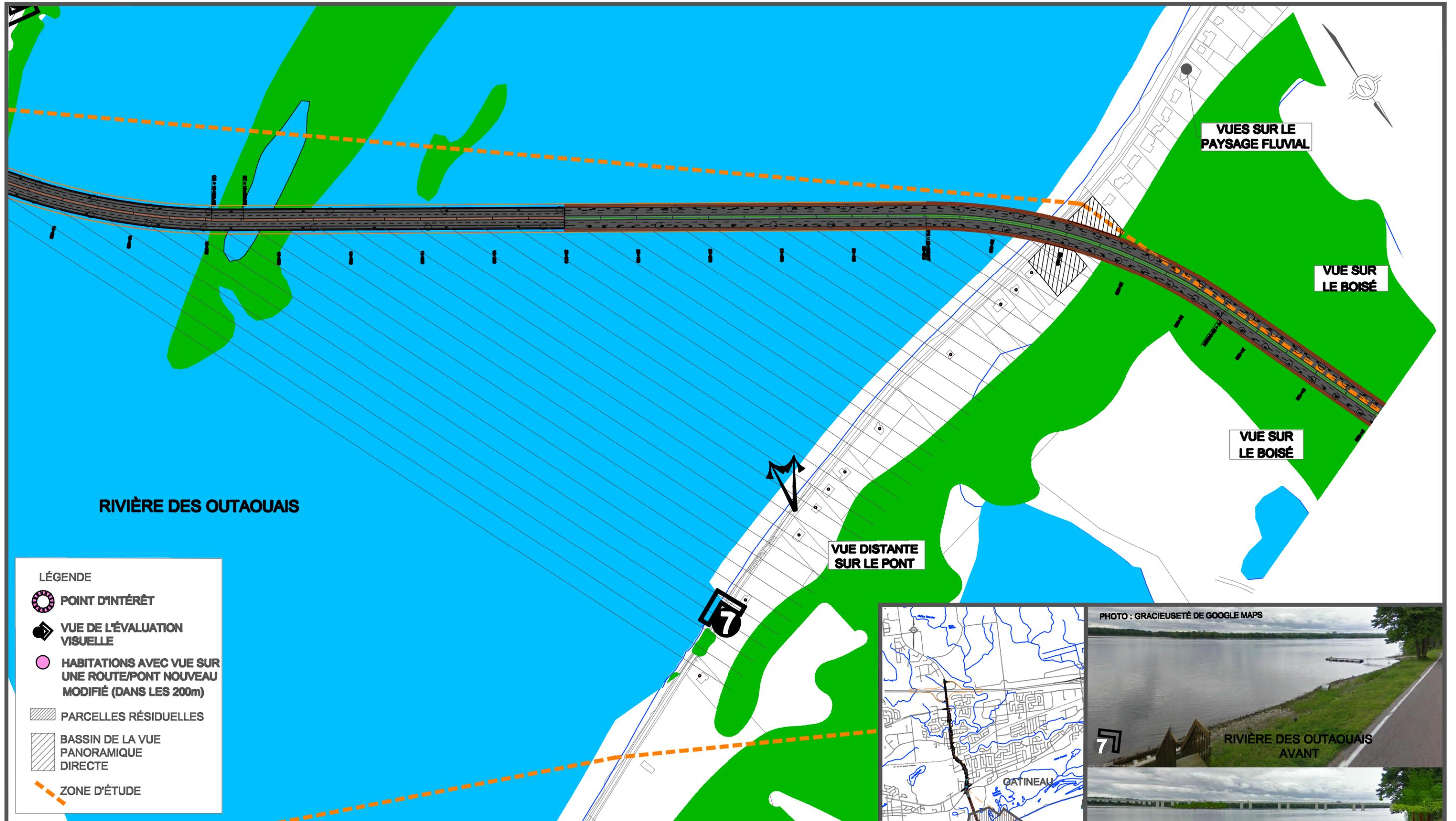
NCC CCN

SCALE: 1 : 3000

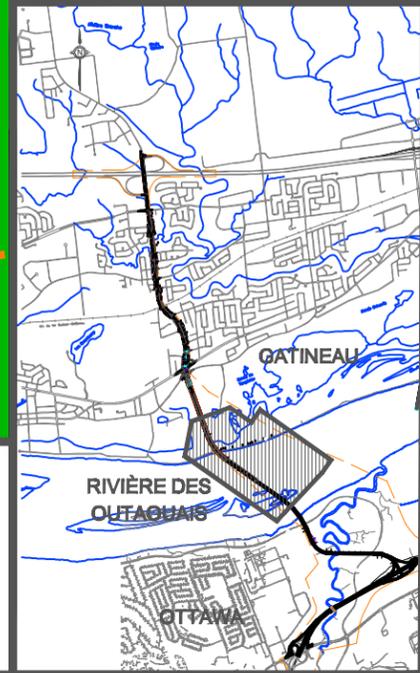
Ontario
Transports
Québec

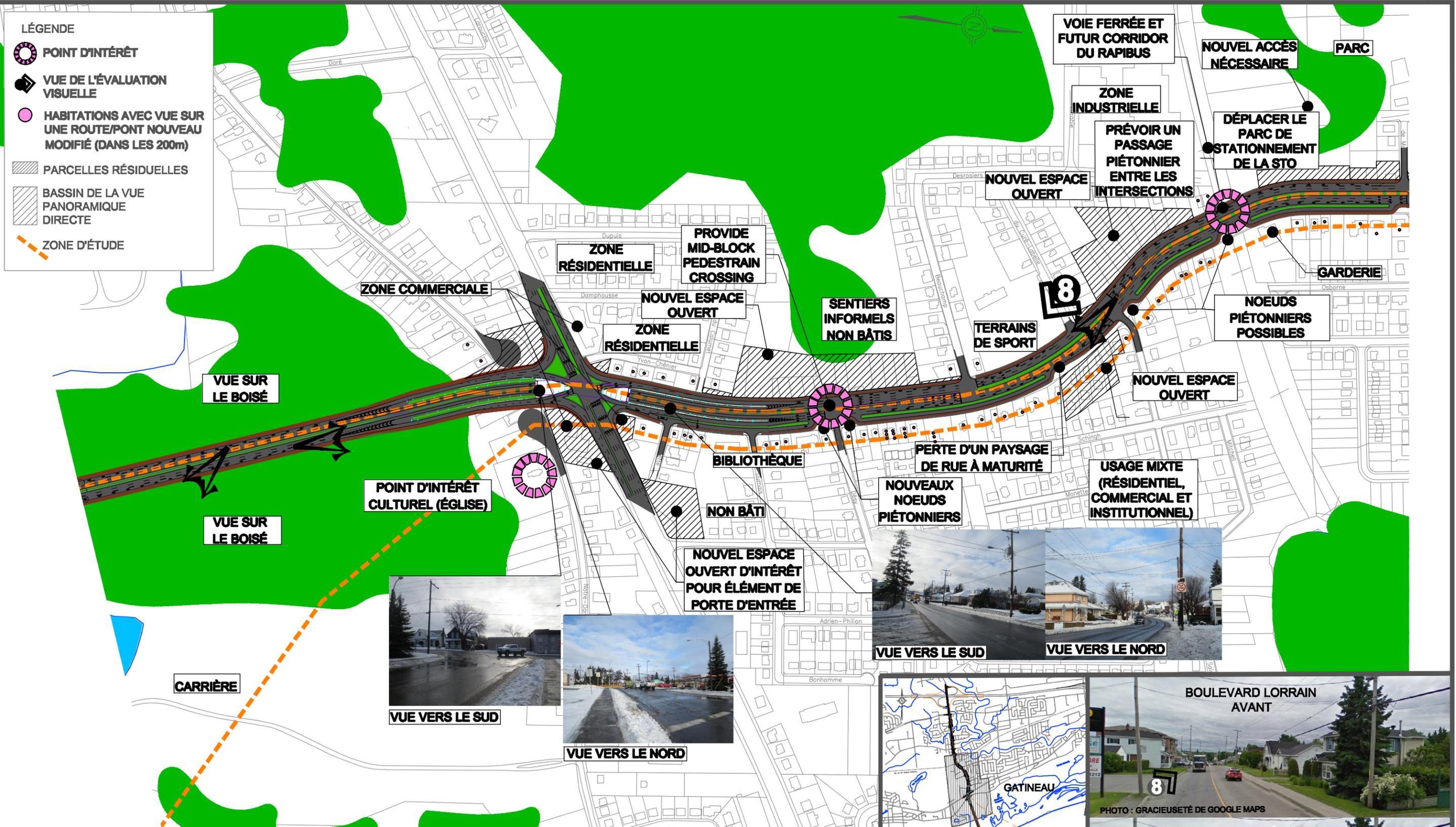


C6-VA1



- LÉGENDE**
- POINT D'INTÉRÊT
 - VUE DE L'ÉVALUATION VISUELLE
 - HABITATIONS AVEC VUE SUR UNE ROUTE/PONT NOUVEAU MODIFIÉ (DANS LES 200m)
 - PARCELLES RÉSIDUELLES
 - BASSIN DE LA VUE PANORAMIQUE DIRECTE
 - ZONE D'ÉTUDE





- LÉGENDE**
- POINT D'INTÉRÊT
 - VUE DE L'ÉVALUATION VISUELLE
 - HABITATIONS AVEC VUE SUR UNE ROUTE/PONT NOUVEAU MODIFIÉ (DANS LES 200m)
 - PARCELLES RÉSIDUELLES
 - BASSIN DE LA VUE PANORAMIQUE DIRECTE
 - ZONE D'ÉTUDE

VUE SUR LE BOISÉ

VUE SUR LE BOISÉ

POINT D'INTÉRÊT CULTUREL (ÉGLISE)



VUE VERS LE SUD



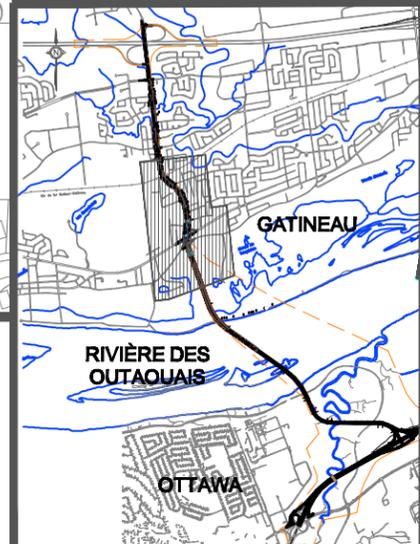
VUE VERS LE NORD



VUE VERS LE SUD



VUE VERS LE NORD



BOULEVARD LORRAIN AVANT

PHOTO : GRACIEUSETÉ DE GOOGLE MAPS



BOULEVARD LORRAIN APRÈS

CORRIDOR 6

ÉVALUATION VISUELLE

C6-VA3

LÉGENDE

- POINT D'INTÉRÊT
- VUE DE L'ÉVALUATION VISUELLE
- HABITATIONS AVEC VUE SUR UNE ROUTE/PONT NOUVEAU MODIFIÉ (DANS LES 200m)
- BASSIN DE LA VUE PANORAMIQUE DIRECTE
- ZONE D'ÉTUDE

LA NOUVELLE ROUTE SERA VISIBLE DE LA PROMENADE ROCKCLIFFE.



PRÉVOIR D'AUTRES ÉCRANS VISUELS



VUES DISTANTES ET DÉGAGÉES SUR LES CHAMPS CULTIVÉS ET LE BOIS

VUES DISTANTES ET DÉGAGÉES SUR LES CHAMPS CULTIVÉS ET LE PAYSAGE FLUVIAL



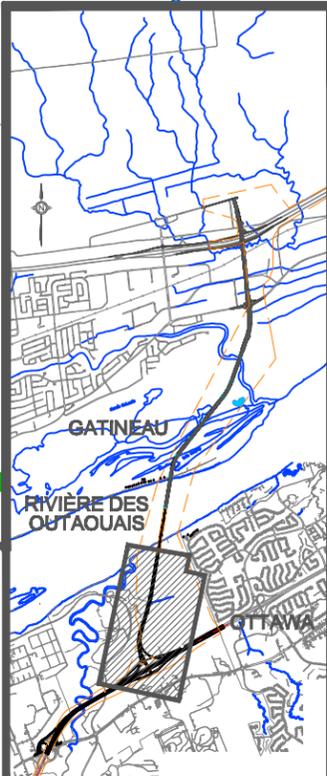
VUE VERS LE SUD-OUEST À PARTIR DU SENTIER CYCLABLE

LES PETITS CHAMPS SONT PEUT-ÊTRE IMPRODUCTIFS À CAUSE DE LEUR FORME. IL EST POSSIBLE DE LES RÉUTILISER POUR LA RÉCRÉATION PASSIVE, LA FAUNE OU LA RÉGÉNÉRATION.

ACCÈS AUX CHAMPS CONSERVÉS

CONSERVER LES HAIES

VUE VERS LE NORD-EST À PARTIR DE L'AUTOROUTE 174



AUTOROUTE 174 AVANT

PHOTO : GRACIEUSEMENT DE GOOGLE MAPS



AUTOROUTE 174 APRÈS

INTERPROVINCIAL CROSSINGS ENVIRONMENTAL ASSESSMENT / ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES LIAISONS INTERPROVINCIALES

NCC CCN

Ontario Transports Québec

ROCHE GENIVAR

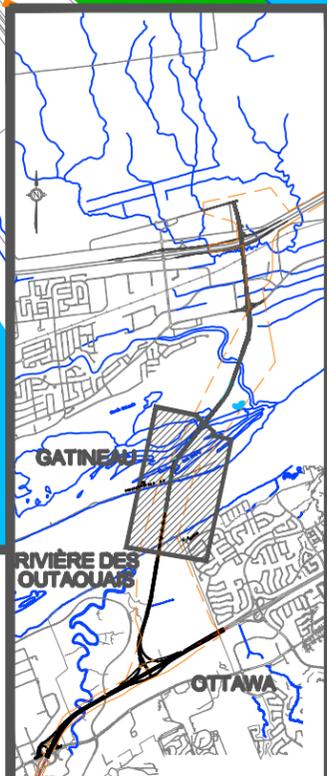
SCALE: 1 : 3000

CORRIDOR 7

ÉVALUATION VISUELLE

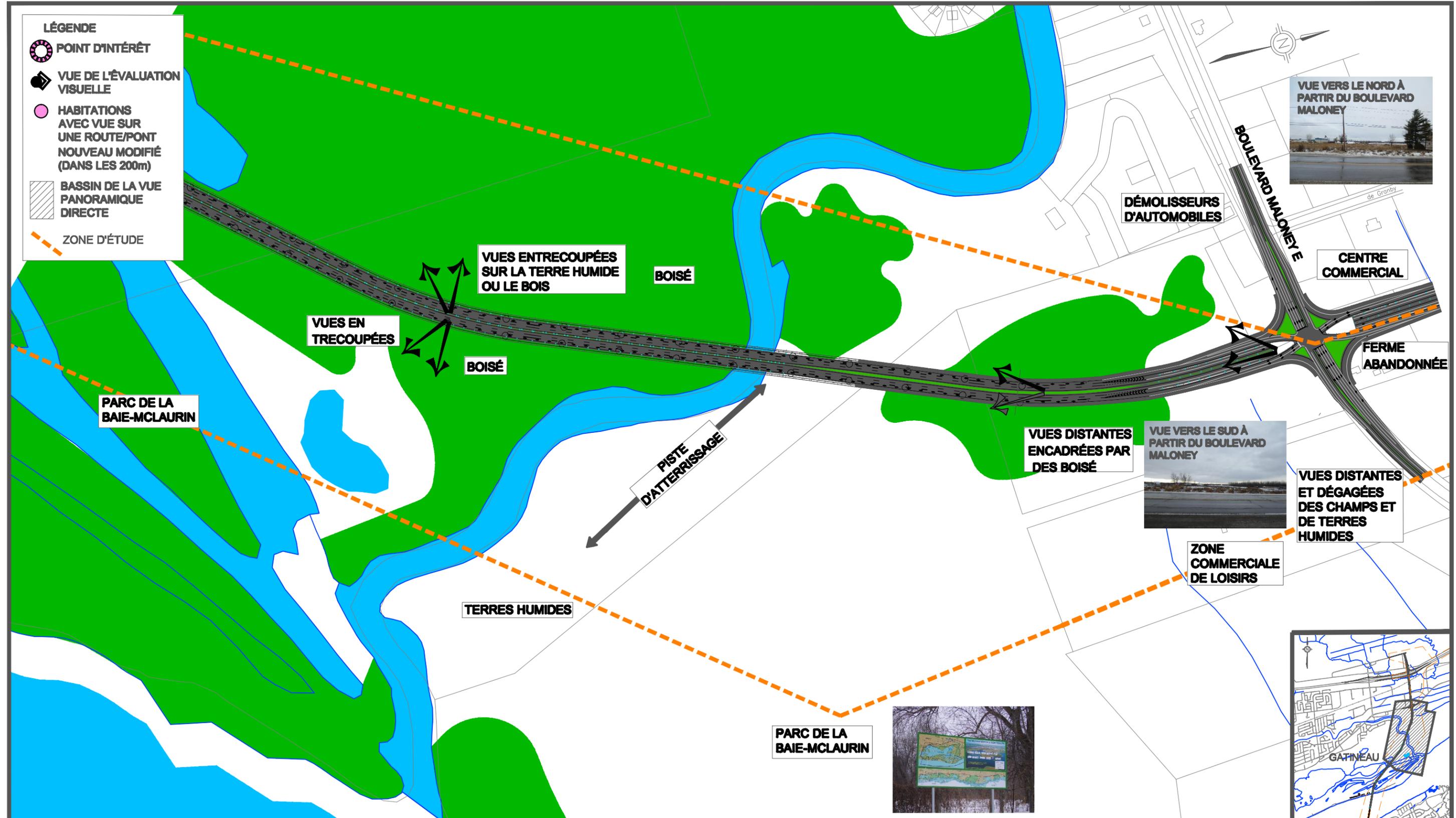
G7-VA1

- LÉGENDE**
-  POINT D'INTÉRÊT
 -  VUE DE L'ÉVALUATION VISUELLE
 -  HABITATIONS AVEC VUE SUR UNE ROUTE/PONT NOUVEAU MODIFIÉ (DANS LES 200m)
 -  BASSIN DE LA VUE PANORAMIQUE DIRECTE
 -  ZONE D'ÉTUDE



LÉGENDE

-  POINT D'INTÉRÊT
-  VUE DE L'ÉVALUATION VISUELLE
-  HABITATIONS AVEC VUE SUR UNE ROUTE/PONT NOUVEAU MODIFIÉ (DANS LES 200m)
-  BASSIN DE LA VUE PANORAMIQUE DIRECTE
-  ZONE D'ÉTUDE



VUE VERS LE NORD À PARTIR DU BOULEVARD MALONEY

DÉMOLISSEURS D'AUTOMOBILES

CENTRE COMMERCIAL

FERME ABANDONNÉE



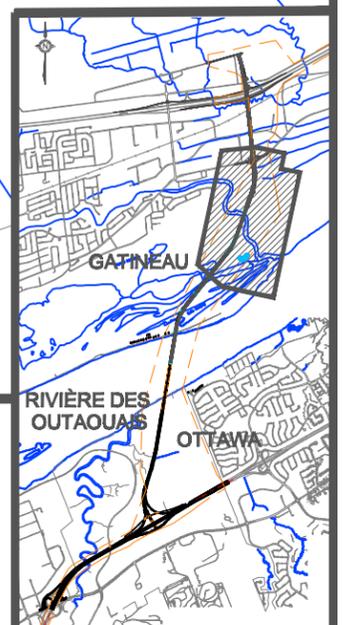
VUE VERS LE SUD À PARTIR DU BOULEVARD MALONEY

VUES DISTANTES ET DÉGAGÉES DES CHAMPS ET DE TERRES HUMIDES

ZONE COMMERCIALE DE LOISIRS



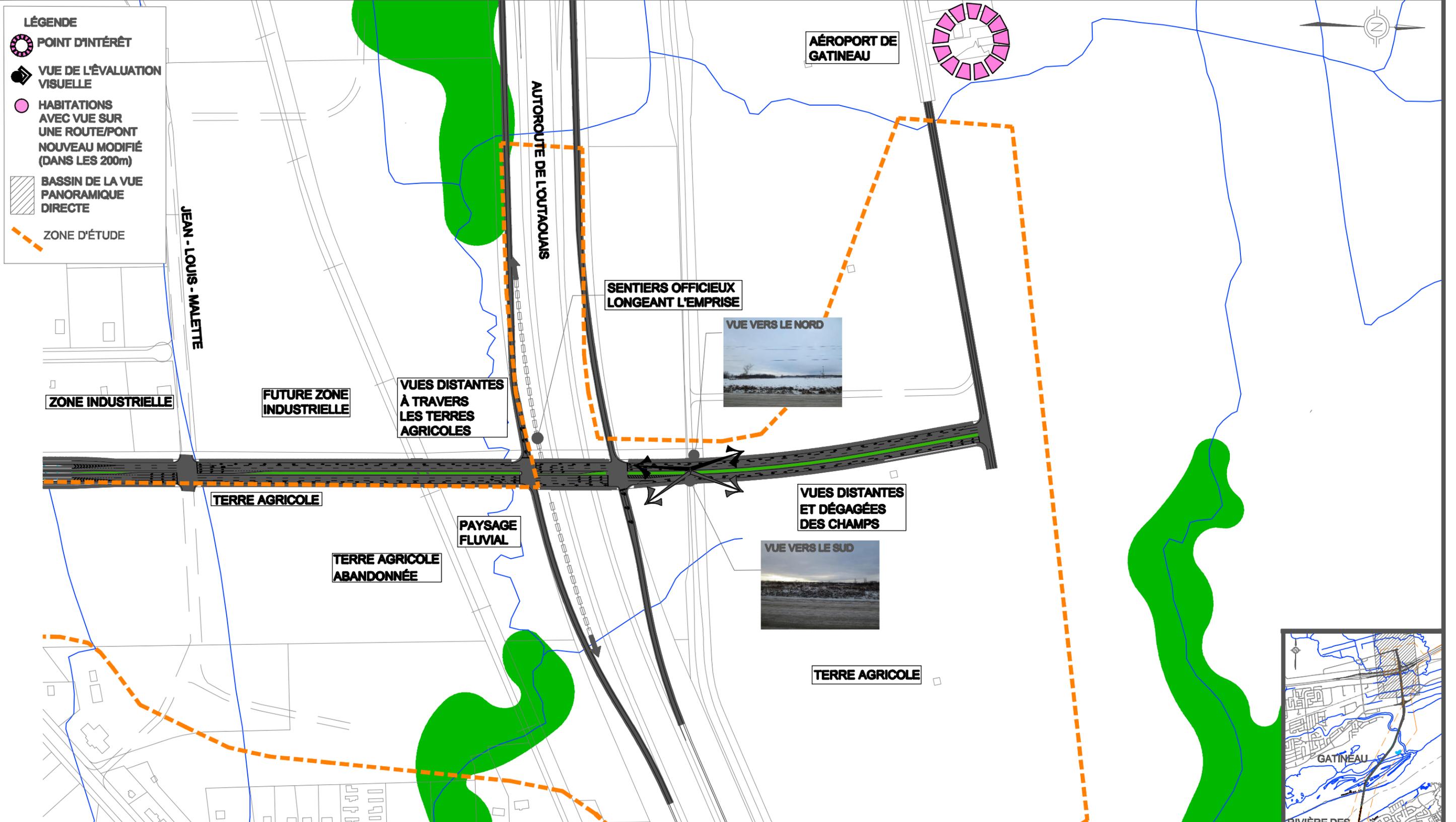
PARC DE LA BAIE-MCLAURIN



SCALE: 1 : 3000

CORRIDOR 7 ÉVALUATION VISUELLE

C7-VA3



CORRIDOR 7 ÉVALUATION VISUELLE

