



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'Environnement

POUR CONSULTATION SEULEMENT

# ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 5 ENTRE TENAGA ET WAKEFIELD

RÉSUMÉ

CANQ  
TR  
GE  
PR  
208  
Rés.

Beauchemin-Beaton-Lapointe Inc.  
CONSULTANTS  
1134 ouest, rue Sainte-Catherine, Montréal, Québec H3B 1H4

Décembre 1986

51C

552337

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

# ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 5 ENTRE TENAGA ET WAKEFIELD

RÉSUMÉ

CANQ  
TR  
GE  
PR  
208  
RÉS.



Beauchemin-Beaton-Lapointe Inc.  
CONSULTANTS  
1134 ouest, rue Sainte-Catherine, Montréal, Québec H3B 1H4

Décembre 1986

## TABLE DES MATIERES

---

	PAGE
Liste des participants	ii
Liste des tableaux	iii
Liste des figures	iv
Préambule	1
1. PROBLEMATIQUE ET JUSTIFICATION DU PROJET	1
1.1. Cadre général	1
1.2. Nature du problème	1
1.3. Caractéristiques du projet retenu	7
2. INVENTAIRE DU MILIEU RECEPTEUR	9
2.1. Milieu biophysique	9
2.2. Milieu humain	12
2.3. Milieu visuel	13
3. ANALYSE DU TRACE	15
3.1. Tenaga - Farm Point	15
3.2. Farm Point - Nouveau pont Gendron	16
3.3. Variantes du tracé	17
4. IMPACTS, MESURES DE MITIGATION ET IMPACTS RESIDUELS	18
5. DESCRIPTION TECHNIQUE DU PROJET	29
5.1. Description du projet	29
5.2. Lots touchés par les travaux	32
5.3. Calendrier de réalisation des travaux	33

## LISTE DES PARTICIPANTS

---

### BEAUCHEMIN-BEATON-LAPOINTE INC.

Piotte, Serge Y., sociologue-urbaniste, associé principal  
Gauthier, Normand, biologiste-aménagiste, chargé de projet

Bibeau, Pierre, archéologue  
Faucher, Micheline, concepteur graphiste  
Goulet, Raymond, géomorphologue  
Hébert, Johanne, secrétaire  
Klinovsky, Ivan, ingénieur  
Labelle, Robert, graphiste  
Lefebvre, Sylvie, géographe  
Piuze, Marcel, architecte paysagiste  
Rocheleau, Claude, archéologue  
Roy, Louis-Philippe, architecte paysagiste  
Thiffault, Claude, biologiste  
Trottier, Normand, urbaniste

### SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Gagnon, Jacques, économiste-urbaniste, chargé de projet

Boulet, Monique, biologiste  
Canuel, Guy, ingénieur  
Dumont, Jean, archéologue  
Lalonde, Ginette, architecte paysagiste  
Lehmann, Andrée, géomorphologue, chef de la division des études  
environnementales-ouest  
Verreault, Guy, agronome

Le groupe du ministère des Transports est sous la responsabilité  
de Monsieur Daniel Waltz, écologiste, chef du Service de  
l'environnement

## LISTE DES TABLEAUX

---

	PAGE
1- Evaluation des impacts sur les types de végétation traversés par l'autoroute	19
2- Impacts, mesures de mitigation et impacts résiduels pour le tronçon Tenaga/Farm Point	22
3- Impacts, mesures de mitigation et impacts résiduels pour le tronçon Farm Point/chemin McLaren/Nouveau pont Gendron	24
4- Impacts visuels, mesures de mitigation et impacts résiduels, tronçon Tenaga/Farm Point	26
5- Impacts visuels, mesures de mitigation et impacts résiduels, tronçon Farm Point/chemin McLaren/Nouveau pont Gendron	27
6- Sommaire des caractéristiques techniques	31
7- Liste des lots touchés par l'autoroute 5 entre Tenaga et Farm Point	32
8- Liste des lots touchés par l'autoroute entre Farm Point/Chemin McLaren/nouveau pont Gendron	33

LISTE DES FIGURES

---

	PAGE
1- Localisation du territoire à l'étude	3
2- Caractéristiques géométriques du réseau actuel	6
3- Coupes-types pour l'autoroute 5	30

## PREAMBULE

Ce document présente une version abrégée de l'étude d'impact. Il comporte une analyse sommaire du milieu récepteur et des répercussions environnementales anticipées de même que la proposition de mesures visant à minimiser ces impacts.

La présente étude se conforme à la directive du ministre de l'Environnement et à la section III du règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (RRQ, c.Q-2, r.9).

Précisons dès maintenant que la localisation du tracé de l'autoroute 5 a déjà été déterminée voici plusieurs années et qu'une partie de l'emprise nécessaire est actuellement la propriété du Ministère des Transports du Québec. Il s'agit du "tracé de référence" dont il est question dans l'étude d'impact.

Le tracé de référence du prolongement de l'autoroute 5 entre Tenaga et Wakefield est déjà intégré au schéma d'aménagement de la Communauté régionale de l'Outaouais, de même qu'au plan directeur du Parc de la Gatineau. En outre, la Société d'aménagement de l'Outaouais en tient compte lorsqu'elle examine les options de développement possibles pour les terrains qu'elle possède dans la vallée du ruisseau Meach.

Le tracé de référence tire son origine d'une étude technique, économique et environnementale menée par la firme Beauchemin-Beaton-Lapointe Inc. en 1973 pour le Ministère des Transports du Québec, avec l'assistance de la Commission de la Capitale Nationale. Le tracé retenu alors fut par la suite optimisé par le Ministère des Transports à la lumière des résultats d'une consultation des organismes et des personnes intéressées et d'un examen détaillé des emplacements retenus. Les études techniques et environnementales ont été reprises en 1985.

Dans un tel contexte, il est évident que l'approche classique d'une étude d'impact sur l'environnement d'une infrastructure linéaire ne peut être intégralement suivie, notamment au chapitre de la localisation. La présente étude se donne comme objectif de mettre à jour les données environnementales du secteur à l'étude dans le but de déterminer si le tracé préalablement retenu constitue effectivement celui de moindre impact environnemental. Ceci se fera par la description du milieu et l'appréciation des résistances d'une zone d'étude assez large pour permettre de juger de l'insertion du tracé dans son milieu récepteur et par l'examen de variantes là où le tracé de référence pourrait créer des impacts forts sur l'environnement.

Le territoire à l'étude concerné pour l'étude d'impact du prolongement de l'autoroute 5 entre Tenaga et Wakefield est présenté à la figure 1. Il correspond à celui qui a déjà fait l'objet d'études techniques et environnementales en 1973, à la différence qu'il est tronqué au nord de Wakefield (il ne couvre pas la localité de Lascelles). Situé au nord des villes de Hull et Ottawa, il tient compte de deux points fixes à desservir: au sud, Tenaga, une localité de la municipalité de Hull partie ouest, où se termine le tracé actuel de l'autoroute 5 et au nord, l'emplacement projeté du nouveau pont Gendron. Le territoire se termine au nord de Wakefield; à l'est, il est limité par la Gatineau qui constitue une frontière naturelle, tandis qu'à l'ouest, la limite se situe dans le parc de la Gatineau, sans toucher au lac Meach qui est exclu du territoire à cause de son utilisation récréative et de la valeur faunique des terrains adjacents.

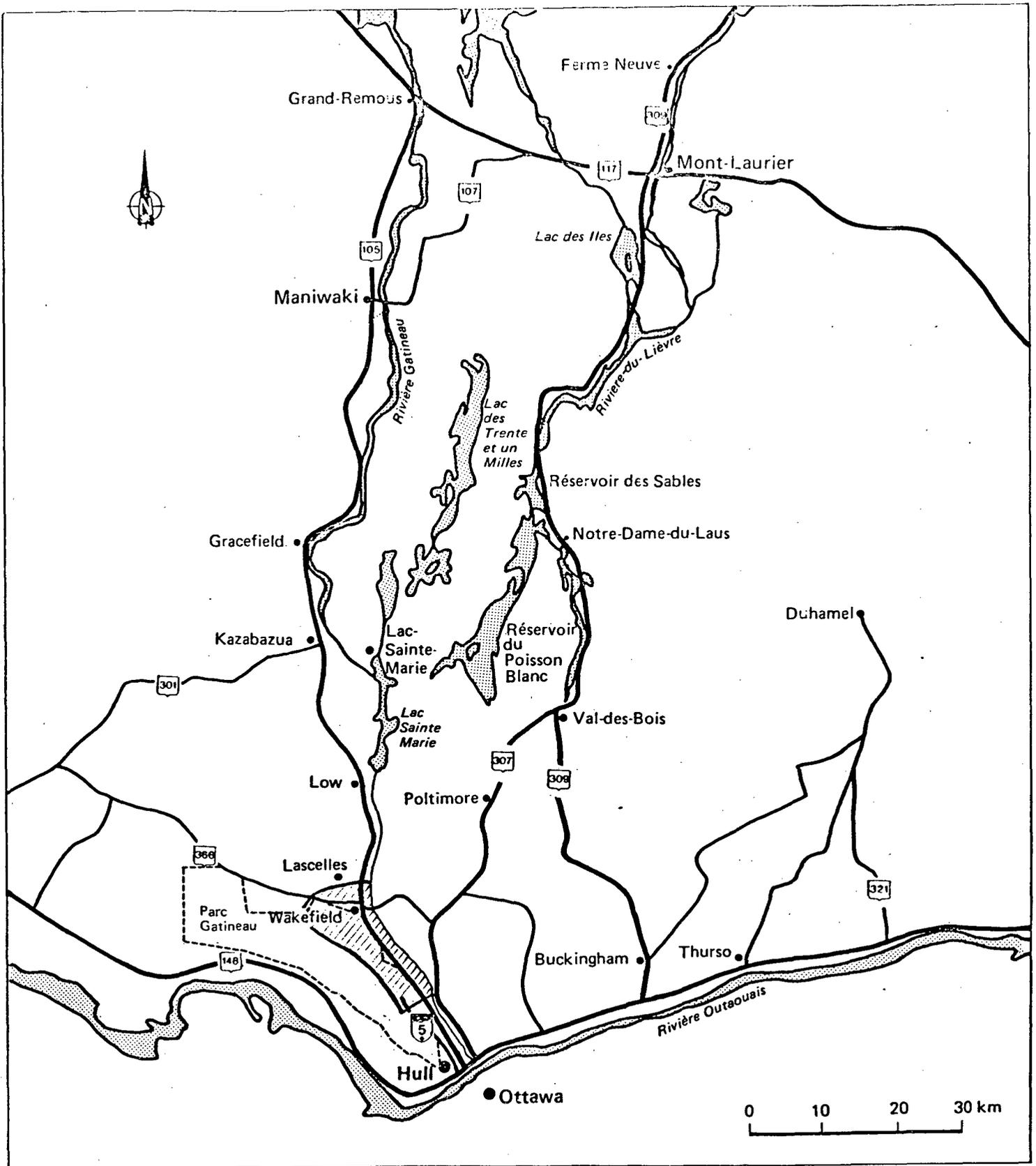


FIGURE 1

# Localisation du territoire à l'étude

## 1. PROBLEMATIQUE ET JUSTIFICATION DU PROJET

### 1.1. CADRE GENERAL

La route 105 constitue le lien routier principal entre Maniwaki et Hull et joue donc un rôle de premier plan dans le développement du secteur. Dès la fin des années 1960, il est apparu que la route 105 ne répondait plus aux exigences d'une région de plus en plus occupée.

Dans le but de pallier aux insuffisances de cette voie de circulation, de favoriser le développement touristique harmonieux de la vallée de la Gatineau et de permettre une meilleure desserte des centres en voie de développement dans la région au nord de Hull-ouest, le gouvernement du Québec signait en 1972 une entente avec la Commission de la Capitale Nationale relativement à l'amélioration du réseau routier pour la région de l'Outaouais. Ce programme comprenait à l'origine la construction de 72 km (45 miles) d'autoroute.

Il prévoyait notamment la réalisation de l'autoroute 5 reliant Mont-Bleu, dans la municipalité de Hull, à un point près de Lascelles.

### 1.2. NATURE DU PROBLEME

Du côté ouest de la Gatineau, le réseau routier s'articule principalement en fonction de la route 105. Elle relie la région urbaine de Hull - Ottawa aux développements linéaires le long de la Gatineau et donne accès à la ville de Maniwaki plus au nord (figure 1). La route secondaire 366 qui rejoint la 105

à Wakefield adopte un tracé est-ouest et donne accès aux lacs de villégiature situés au nord (Lac La Pêche, Lac Gauvreau, etc.). Actuellement, durant la saison estivale en particulier, la route 105 est congestionnée en raison surtout des problèmes inhérents à sa géométrie (figure 2) et aussi de l'ampleur de la clientèle qui l'utilise.

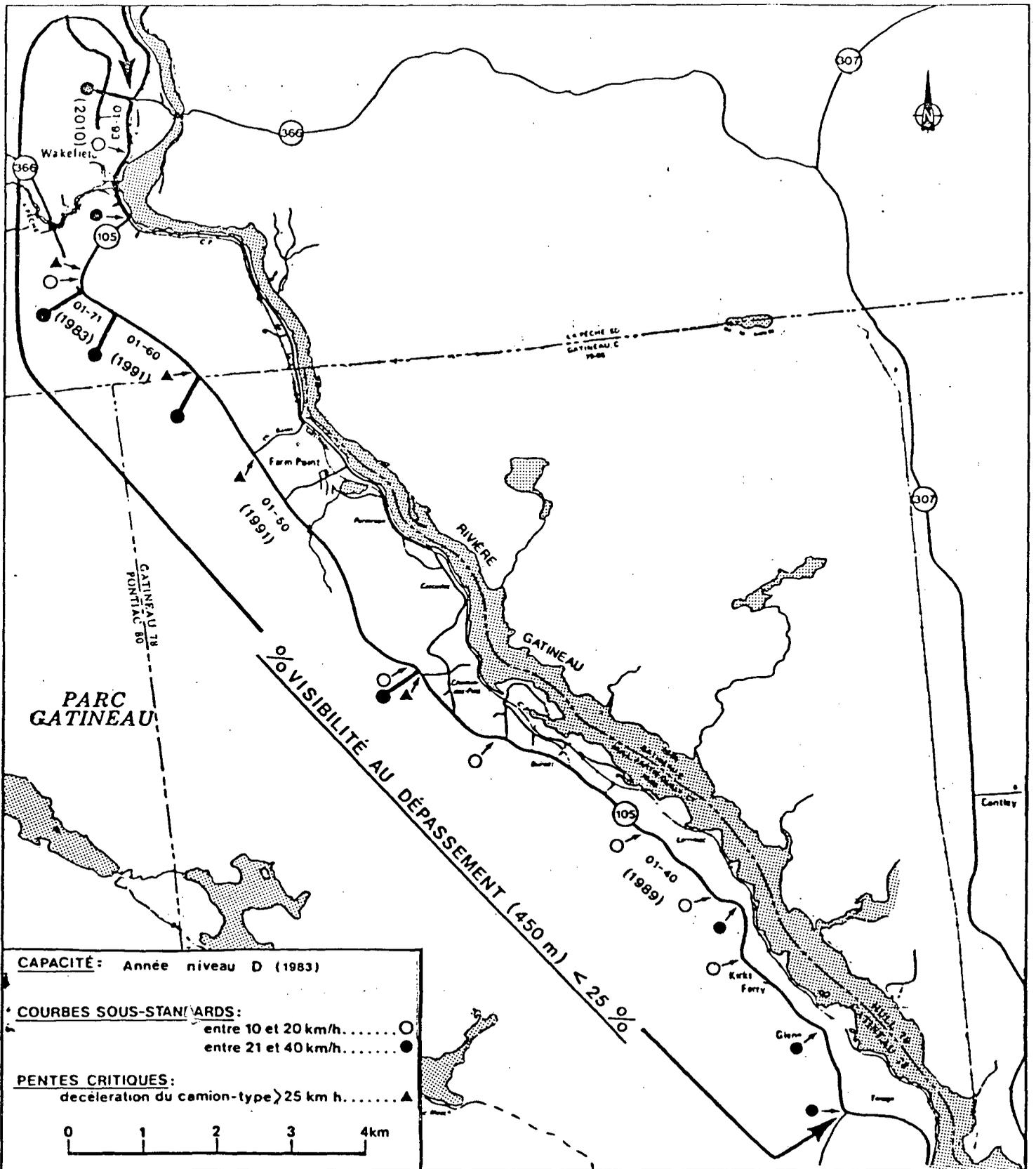
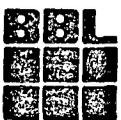


FIGURE 2

Caractéristiques géométriques  
du réseau actuel



### 1.3. CARACTERISTIQUES DU PROJET RETENU

---

Les recommandations en vue d'améliorer et de rendre plus sécuritaires les communications routières entre Tenaga et le futur pont Gendron sont les suivantes:

Tronçon Tenaga - Farm Point: Construction d'une autoroute à deux chaussées avec échangeur au Chemin des Pins

Cette solution vise à améliorer la sécurité et le confort routier sur ce tronçon tout en maximisant l'utilisation d'un corridor déjà exproprié et en minimisant les impacts sur le milieu humain et sur le milieu physique.

Tronçon Farm Point - Wakefield: Construction d'une autoroute à deux chaussées avec échangeur sur le chemin Mills - route 366.

Dans ce secteur, l'occupation du sol est moins dense et comme il importe d'assurer la continuité de la desserte routière vers le nord, cette solution présente l'avantage d'améliorer le lien routier nord-sud sans affecter le milieu bâti et certaines parcelles agricoles le long de la 105.

Le village de Wakefield: Construction d'une route de contournement à quatre voies divisées avec servitudes de non-accès

Ce nouvel aménagement canaliserait le trafic de transit à l'extérieur de l'agglomération, tout en accordant une plus grande liberté d'action à la circulation locale dans le village de Wakefield. Le caractère historique du milieu et l'occupation du territoire demeurerait intacts.

Raccordée au nouveau pont sur la Gatineau, une route de contournement permettrait aux usagers de la route 366 est et 366 ouest d'éviter le village de Wakefield et de profiter d'une liaison est-ouest beaucoup plus efficace entre les deux rives de la rivière.

## 2. INVENTAIRE DU MILIEU RECEPTEUR

---

### 2.1. MILIEU BIOPHYSIQUE

---

L'ensemble du secteur est situé à l'intérieur du bouclier Canadien. Le relief est caractérisé par un plateau légèrement incliné dont l'altitude varie de 220 à 250 mètres. Les plus hauts sommets culminent à une altitude de 280 mètres. Ce plateau est limité à l'est par un escarpement d'orientation NW-SE faisant la transition avec la vallée de la Gatineau. Au nord, il est découpé par les vallées du ruisseau Meach et de la rivière La Pêche.

L'escarpement de Burnet, perpendiculaire au réseau régional de cassures, ainsi que la partie amont de la vallée Meach marquent les plus fortes pentes; les dénivellations atteignent plus de 100 mètres par endroits sur de courtes distances.

Dans la moitié nord, les pentes sont généralement plus accentuées. En effet, le plateau est assez disséqué et on y retrouve de nombreux escarpements qui suivent la direction structurale dominante (NW-SE), en particulier à l'ouest des lacs Carman et Brown.

Selon la classification de Rowe (1972), le territoire fait partie de la section L4c de la région forestière des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Dans cette section, les peuplements de hautes terres sont habituellement composés d'érable à sucre, de hêtre, de bouleau jaune, d'érable rouge et de pruche, presque toujours accompagnés de pin blanc et de pin rouge. D'après Thibault et Hotte (1985), le territoire à l'étude se trouve dans

le domaine de l'érablière à tilleul et de l'érablière à bouleau jaune, plus précisément dans la région écologique de la Basse Gatineau. On y rencontre fréquemment sur les stations xériques la chénaie rouge, de même que l'érablière à ostryer ou à chêne rouge. On retrouvera l'érablière rouge et la sapinière en milieu mésique.

Les espèces de mammifères les plus représentatives sont le castor et le cerf de Virginie. Leur abondance est due principalement à la présence du parc de la Gatineau où elles sont protégées contre les interventions humaines.

Le castor occupe la majorité des marais, de même que les principaux cours d'eau: ruisseaux Chelsea, Flynn et Meach, ainsi que les affluents des lacs Brown et Carman. Sur le ruisseau Meach, cette espèce est absente dans la section en aval qui entaille des terres agricoles. Mentionnons que le parc de la Gatineau figure parmi les endroits au Canada où la densité de castor est la plus élevée.

Les activités du castor dans les marais et les ruisseaux du territoire ont contribué à la diversification des milieux et, par conséquent, à la création de nouveaux habitats pour la faune. Les poissons d'eau chaude, les batraciens et les reptiles sont généralement favorisés.

Les étangs à castors représentent également des habitats propices aux oiseaux aquatiques et au rat musqué, en raison de l'augmentation des plantes aquatiques et des herbaçales riveraines.

Outre le rat musqué, les autres mammifères susceptibles de fréquenter les secteurs marécageux du territoire sont la musaraigne cendrée, la grande musaraigne, la petite chauve-souris brune, la chauve-souris argentée, le lièvre

d'Amérique, le campagnol à dos roux de Gapper, le campagnol des champs, le campagnol-lemming de Cooper, le coyote, l'ours noir, le raton laveur, le vison, la loutre et le cerf de Virginie. Soulignons que l'orignal trouve dans les marais une partie importante des plantes aquatiques qui composent son régime estival, mais sa présence sur le territoire est plutôt marginale.

Le cerf de Virginie représente le mammifère terrestre le plus important dans les zones boisées du territoire. Durant la saison estivale, cette espèce fréquente plusieurs types de milieux à la recherche d'une grande variété de plantes herbacées, de ramilles d'arbustes et d'arbres, de fruits et de champignons. Il peut donc être observé sur l'ensemble du territoire dans les boisés feuillus, mixtes et résineux d'âges variés, les terrains en friche, les terrains agricoles et les secteurs marécageux. Par contre, sa distribution sur le territoire est beaucoup plus limitée durant l'hiver puisqu'il doit trouver des sites pouvant lui procurer une bonne quantité de brout et un couvert de résineux adéquat pour le protéger contre le froid.

Dans la zone d'étude, les aires d'hivernement du cerf de Virginie se situent essentiellement dans la portion ouest. Elles sont concentrées davantage en bordure des lacs Meach et Mousseau, dans le secteur des lacs Brown et Carman, de même que le long de la rivière La Pêche. La plupart de ces ravages sont utilisés de façon occasionnelle. Il est important de souligner que le ravage le plus important du parc se situe dans le secteur de l'escarpement de Eardley à environ 4 km au sud-ouest du territoire.

En ce qui a trait aux poissons, la rivière La Pêche comporte le plus grand nombre d'espèces. La majorité sont de petites tailles et représentent peu d'intérêt pour la pêche sportive. Les espèces sportives sont l'omble de fontaine, le meunier noir,

l'achigan à petite bouche et la barbotte brune. Par ailleurs, la zone de rapides dans la section amont représente un site de fraie potentiel pour l'omble de fontaine.

La chute à proximité de l'embouchure de la rivière La Pêche constitue un obstacle naturel pour les espèces de poissons qui fréquentent la rivière Gatineau dont les principales espèces inventoriées sont le doré jaune, le grand brochet, les achigans et la perchaude.

Les espèces sportives capturées dans les lacs Brown et Carman sont le meunier noir, l'achigan à petite bouche, la barbotte brune, le crapet-soleil et la perchaude. Le lac Brown abrite également l'omble de fontaine, sa profondeur maximale de 10 mètres étant favorable à cette espèce.

Les ruisseaux Meach et Chelsea contiennent surtout plusieurs espèces de cyprinidés et quelques espèces d'intérêt sportif dont l'omble de fontaine, le meunier noir et le crapet-soleil.

## 2.2. MILIEU HUMAIN

---

Le milieu bâti est limité dans la zone, puisque le parc de la Gatineau, ayant un statut de réserve naturelle, est soustrait au développement urbain.

Le parc de la Gatineau constitue dans l'Outaouais un élément récréatif et touristique de premier ordre. En plus d'être considéré comme une réserve naturelle, il est le site de plusieurs activités.

Le milieu bâti occupe presque entièrement la bande de terrain linéaire située entre la route 105 et la rivière Gatineau, avec une forte concentration de bâtiments formant le village de Wakefield, situé entre l'extrémité nord-est du parc de la Gatineau et la rivière Gatineau. Ce village, de par sa position géographique le long de la route 105, à proximité de l'intersection avec la route 366 et par les nombreux biens et services qui y sont disponibles, occupe dans la région de l'Outaouais une place stratégique prépondérante.

Dans le reste du territoire, la concentration des bâtiments est faible, à l'exception des localités de Gleneagle, Kirks Ferry, Burnet et Farm Point. Par ailleurs, le développement du milieu bâti qui s'était amorcé entre la rivière Gatineau et la route 105 a maintenant débordé cette bande linéaire, pour occuper une faible concentration des terrains situés à l'ouest de la route 105.

Aucun site archéologique n'est connu dans le secteur. Une zone de potentiel archéologique fort et une de potentiel moyen se situent dans le territoire et sont touchées par la construction, il s'agit respectivement des rives du ruisseau Meach et de la rivière La Pêche.

### 2.3. MILIEU VISUEL

---

La variété du relief à l'intérieur du paysage confère au tracé d'autoroute un intérêt panoramique certain. La première partie du tracé, entre Tenaga et le chemin des Pins, est située sur le plateau et est donc caractérisée par des paysages collinéens naturels. Le franchissement de l'escarpement de Burnet offre des vues sur les paysages agro-forestiers des vallées de la Gatineau et du ruisseau Meach. Un belvédère est d'ailleurs projeté dans ce secteur (escarpement). En se dirigeant vers Wakefield le tracé chemine dans un paysage varié où alternent les nombreuses collines, les secteurs ruraux et agro-fores-

tiers. Dans la région du village de Wakefield, le territoire devient plus urbain en particulier à cause de la présence de la route 105 et de la 366.

La visibilité de l'autoroute pour les observateurs se limite aux endroits suivants:

- . vallée du ruisseau Meach;
- . en bordure du chemin des Pins;
- . en bordure du chemin Cross;
- . en bordure du chemin Carman;
- . en bordure de la route 105;
- . en bordure du chemin du lac Brown;
- . en bordure de la rivière La Pêche;
- . à proximité de la route 105 et du rang McLaren au nord de Wakefield

Quelques points d'observation sont possibles à l'est de l'escarpement Burnet. Il s'agit du chemin Ramezay et des résidences au nord-est de l'escarpement.

### 3. ANALYSE DU TRACE

---

Les éléments significatifs du milieu receveur ont été hiérarchisés en zones de résistance. L'examen du tracé de référence en regard des zones de résistance permet de définir l'insertion du tracé dans le milieu. Cette analyse porte sur deux tronçons distincts du tracé projeté.

#### 3.1. TENAGA - FARM POINT

---

Le tracé semble très bien localisé par rapport à la résistance des milieux traversés. Du point de vue physique, 16% du tracé traverse des zones de très forte et forte résistance. Elles correspondent à l'escarpement de Burnet et à la vallée du ruisseau Meach et ne peuvent être évitées compte tenu de leur orientation est-ouest. Pour le reste, la majorité du tracé croise des zones de faible contrainte.

Du point de vue biologique, les habitats fauniques sont évités quasi systématiquement (75% de faible résistance), à l'exception d'une zone marécageuse au sud, propice à la sauvagine et classée de forte résistance. Il importe de mentionner que les secteurs les plus sensibles au niveau faunique sont situés à l'ouest du tracé. La végétation touchée par le tracé est considérée très sensible au passage d'une route en raison de la dynamique des peuplements traversés (essentiellement des érablières).

Au total, 64% des peuplements situés dans l'axe du tracé sont de forte et très forte résistance. Toutefois, l'examen de la répartition des zones les plus sensibles sur l'ensemble du territoire indique une distribution très étendue dans la zone d'étude à l'exception de la bande urbaine à l'est. Ces zones sont donc virtuellement inévitables.

Pour le milieu humain, 87% du tracé se situe dans des secteurs de résistance faible alors que les zones de résistance moyenne correspondent aux terrains de la S.A.O. et du parc de la Gatineau, qui s'étendent vers l'ouest. Le milieu agricole occupe la partie nord du territoire où 80% du tracé touche les zones de faible résistance.

La carte de synthèse des résistances indique que 20% du tracé traverse des zones de très forte résistance, tandis que 66% se situe dans des zones de résistances moyenne et faible. L'emplacement est bien choisi si l'on considère que du côté est, le milieu bâti est résistant et qu'à l'ouest, les habitats fauniques ainsi que les terrains de la S.A.O. et du parc de la Gatineau comptent parmi les plus résistants.

### 3.2. FARM POINT - NOUVEAU PONT GENDRON

---

Le tracé de référence est très bien localisé par rapport à la résistance des milieux traversés. Du point de vue physique, plus de 65% du tracé chemine dans des zones de résistances moyenne et faible. Les zones de forte (10%) et très forte (22,5%) résistances correspondent à des secteurs de pentes fortes et des secteurs d'érosion potentielle. En particulier, le passage du tracé sur le versant ouest du centre de ski présente une résistance forte.

Du point de vue biologique, les habitats fauniques sont évités (78% de faible résistance), comme pour les groupements forestiers (70%). Par contre, le cheminement du tracé est surtout en milieu non forestier mais les terres traversées présentent un potentiel et un degré d'utilisation agricole qui ne leur confèrent qu'une résistance moyenne dans 20% des cas et faible pour 75%. Seulement 5% des terres du tracé présentent une forte résistance du point de vue agricole.

Le milieu humain est également faiblement résistant puisqu'il n'y a aucune zone de forte ou très forte résistance dans le tracé.

### 3.3. VARIANTES DE TRACE

---

Suite à l'examen de l'insertion du tracé dans le milieu récepteur, des variantes de tracé ont été définies pour les zones de résistances forte et très forte traversées mais pouvant être évitées. L'analyse des variantes a démontré l'apparition de d'autres problèmes tout aussi importants. Il est donc apparu non justifiable de modifier le tracé puisque les bénéfices environnementaux des variantes étaient éliminés par d'autres impacts.

#### 4. IMPACTS, MESURES DE MITIGATION ET IMPACTS RESIDUELS

L'évaluation des impacts repose sur une série de critères: l'intensité, l'étendue, la durée et l'importance relative. La pondération entre ces divers critères permet de déterminer la signification des impacts en trois degrés: fort, moyen ou faible.

Les impacts créés par l'autoroute sont de deux types:

- 1- les impacts difficilement spatialisables ou touchant de grandes portions du tracé;
- 2- les impacts ponctuels.

Dans la première catégorie, on relève en premier lieu les impacts sur la végétation. Le tableau 1 présente l'évaluation des impacts découlant du déboisement de l'emprise en fonction des types de végétation traversés. Entre Tenaga et Farm Point, le tracé traverse le milieu forestier sur 75% de sa longueur (13 km). Cependant, seulement 6% de cette longueur causera des impacts forts. Entre Farm Point et le nouveau pont Gendron, le tracé traverse le milieu forestier sur environ la moitié de sa longueur (8,3 km), et seulement 5% de groupement pour lesquels l'impact est considéré fort.

On relève également dans cette première catégorie des impacts sur l'aménagement du territoire. Tel que déjà mentionné, le projet de prolongement de l'autoroute 5 est connu depuis plusieurs années en région et son tracé figure déjà dans les plans d'aménagement de plusieurs organismes. Cependant, des ajustements aux plans de zonage devront être apportés par les municipalités, afin de permettre des usages compatibles en bordure de l'autoroute. En outre, l'autoroute empiètera sur la bordure est du parc de la Gatineau et brisera la continuité physique pour certaines parcelles de terrain. La limite est du parc pourra être consolidée en s'appuyant sur le tracé de l'autoroute.

TABLEAU 1 - EVALUATION DES IMPACTS SUR LES TYPES DE VEGETATION  
TRAVERSES PAR L'AUTOROUTE

Types de végétation	Intensité	Etendue	Durée	Importance relative	Appréciation globale de l'impact
Erablières à feuillus tolérants	Moyenne	Ponctuelle ou locale	Permanente	Moyenne	Moyen
Chênaie à chêne rouge	Moyenne	Ponctuelle	Permanente	Moyenne	Moyen
Peuplement de feuillus d'essences intolérantes	Moyenne	Ponctuelle	Permanente	Limitée	Faible
Peuplement de feuillus sur station humide	Forte	Locale	Permanente	Elevée	Fort
Sapinière ou pessièrre blanche	Forte	Ponctuelle	Permanente	Elevée	Fort
Pinède à pin blanc	Forte	Ponctuelle	Permanente	Elevée	Fort
Prucheraie	Forte	Ponctuelle	Permanente	Elevée	Fort
Peuplements mixtes	Faible	Ponctuelle	Permanente	Limitée	Faible
Peuplements mixtes sur station humide	Forte	Locale	Permanente	Moyenne	Fort

Le dernier aspect propre aux impacts non spatialisables concerne le climat sonore après construction. L'impact acoustique global du projet peut être considéré comme négligeable à cause du niveau de bruit relativement faible généré par l'autoroute. De plus, les résidants en bordure de la route 105 verront le niveau de bruit diminuer de façon significative lors de la mise en service de l'autoroute 5. L'impact ne peut toutefois pas être considéré comme nul parce qu'il affecte un certain nombre de ménages. La plupart des résidants subiront un impact nul compte tenu que les bruits de la route 105 les affectaient déjà.

Les impacts ponctuels sont présentés sur les cartes accompagnant ce résumé. Ils sont numérotés du sud au nord. Les impacts visuels ont une numérotation distincte. Les caractéristiques des impacts, incluant l'évaluation, l'appréciation globale, les mesures de mitigation proposées et les impacts résiduels sont présentées aux tableaux 2 et 4 pour le tronçon Tenaga/farm Point, et aux tableaux 3 et 5 pour le tronçon Farm Point/Chemin McLaren/Nouveau pont Gendron.

Dans ces tableaux, les mesures de protection particulières sont identifiées par un numéro dont voici la codification.

- 1) Limiter les travaux à la zone d'intervention (chacune des voies);
- 2) S'assurer que le drainage naturel ne soit pas modifié;
- 3) Limiter la zone de déboisement;
- 4) Eviter de réaliser les travaux pendant la période de reproduction de la sauvagine (ceci inclut le choix du site et l'accouplement). Cette période de restriction s'échelonne de la mi-avril à la mi-juin;

- 5) Assurer l'entretien régulier des ponceaux;
- 6) Assurer une déviation convenable du trafic routier avant la phase de construction de la route ou de l'échangeur;
- 7) Interdiction d'effectuer les travaux durant le printemps;
- 8) Vérifier la teneur en eau du sol avant construction;
- 9) Stabiliser les talus des remblais;
- 10) Aménagement d'une voie de desserte;
- 11) Prévoir un détour;
- 12) Conservation ou réaménagement de l'accès;
- 13) Prendre les mesures nécessaires pour empêcher l'érosion des rives et le déversement de particules fines dans le cours d'eau. Après les travaux, les rives devront être stabilisées (végétation);
- 14) Relocalisation;
- 15) Expropriation de l'ensemble de la propriété;
- 16) Expropriation de la parcelle nécessaire.

Les mesures correctives pour les impacts visuels sont:

- 1) Plantation d'arbres en massifs;
- 2) Plantation d'arbres et d'arbustes en alignement;
- 3) Implantation de buttes.

Une série de mesures de protection courantes sera également appliquée le long du tracé. Il s'agit essentiellement de normes en matière de protection de l'environnement pour les emprises routières.

TABLEAU 2 - IMPACTS, MESURES DE MITIGATION ET IMPACTS RESIDUELS POUR LE TRONCON TENAGA/FARM POINT

# d'impact	Nature de l'impact	Intensité	Etendue	Durée	Importance relative	Appréciation globale de l'impact	Mesures de protection	Impact résiduel	Chainage
1	Résidence	Moyenne	Locale	Permanente	Limitée	Moyen	---	Moyen	10+500 (voie nord)
2	Sauvagine-cerf de Virginie/habitat	Moyenne	Ponctuelle	Permanente	Limitée	Faible	1-2-3-4-5-9	Faible	10+100-9+800 (voie sud) 10+000-9+800 (voie nord)
3	Sauvagine-rat musqué-castor/habitat	Moyenne	Locale	Permanente	Limitée	Moyen	1-2-3-4	Faible	8+950-8+450 (voie sud) 8+950-8+400 (voie nord)
4	Castor/habitat	Faible	Locale	Temporaire	Limitée	Faible	2-5-9-13	Nul	8+300 (voie sud) 8+300 (voie nord)
5	Sauvagine/bruit	Moyenne	Locale	Temporaire	Limitée	Faible	1-2-4	Nul	7+600 (voie nord)
6	Castor/habitat	Moyenne	Ponctuelle	Permanente	Limitée	Faible	1-2-3-5-9	Faible	7+250 (voie sud) 7+150 (voie nord)
7	Cerf de Virginie-petits mammifères/habitat	Faible	Ponctuelle	Permanente	Limitée	Faible	1-3	Faible	6+800-6+400 (voie sud) 6+800-6+400 (voie nord)
8	Sauvagine/habitat	Moyenne	Locale	Permanente	Limitée	Faible	---	Faible	6+300 (voie nord)
9	Sauvagine	Faible	Locale	Temporaire	Limitée	Faible	1-2-3-4-5	Nul	5+500 (voie sud)
10	Cerf de Virginie-petits mammifères/habitat	Moyenne	Ponctuelle	Permanente	Limitée	Faible	1-3	Faible	5+050-4+650 (voie nord)
11	Cerf de Virginie/habitat	Moyenne	Ponctuelle	Permanente	Limitée	Faible	1-3	Faible	4+300-4+150

TABLEAU 2 - IMPACTS, MESURES DE MITIGATION ET IMPACTS RESIDUELS  
POUR LE TRONCON TENAGA/FARM POINT (suite)

# d'impact	Nature de l'impact	Intensité	Etendue	Durée	Importance relative	Appréciation globale de l'impact	Mesures de protection	Impact résiduel	Chaînage
12	Sauvagine/bruit	Forte	Locale	Temporaire	Limitée	Faible	1-4	Nul	3+900-4+200
13	Cerf de Virginie- petits mammifères/ habitat	Moyenne	Ponctuelle	Permanente	Limitée	Faible	1-3	Faible	3+200-2+700
14	Résidence	Moyen	Locale	Permanente	Limitée	Moyen	---	Moyen	2+450 (voie nord)
15	Chemin des Pins	Moyenne	Locale	Temporaire	Moyenne	Moyen	6	Nul	1+800 (voie sud) 1+750 (voie nord)
16	Résidence	Faible	Locale	Permanente	Limitée	Faible	---	Faible	1+750 (voie nord)
17	Résidence	Faible	Locale	Permanente	Limitée	Faible	---	Faible	0+800 (voie nord)
18	Résidence	Moyen	Locale	Permanente	Limitée	Moyen	---	Moyen	0+650 (voie nord)
19	Résidence	Faible	Locale	Permanente	Limitée	Faible	---	Faible	0+450 (voie nord)
● 20	Erosion	Forte	Locale	Intermittente	---	Fort	7-8-13	Faible	0+500-0+300 (voie sud)
21	Résidence	Faible	Locale	Permanente	Limitée	Faible	---	Faible	-0+150 (voie nord)
22	Résidence	Moyen	Locale	Permanente	Limitée	Moyen	---	Moyen	-0+560 (voie nord)
● 23	Erosion-Qualité de l'eau	Forte	Locale	Intermittente	Limitée	Fort	7-8-13	Faible	-0+560 (voies sud et nord)
24	Terre agricole	Forte	Locale	Permanente	Moyenne	Fort	---	Fort	-0+600 à 1,200 (voies nord et sud)
25	Résidence	Forte	Locale	Permanente	Limitée	Moyen	Expropriation déjà réalisée	Moyen	-1+050 (voie sud)
26	Chemin Cross	Forte	Locale	Temporaire	Moyenne	Moyen	6	Nul	-1+075 (voie nord)
27	Résidence	Forte	Ponctuelle	Permanente	Limitée	Moyen	Expropriation déjà réalisée	Moyen	-1+275 (voie sud) (voies nord et sud)
● 28	Erosion	Forte	Locale	Intermittente	---	Fort	7-8-13	Faible	-1+225 à -2,275 (voies nord et sud)

TABLEAU 3 - IMPACTS, MESURES DE MITIGATION ET IMPACTS RESIDUELS  
 POUR LE TRONCON FARM POINT/CHEMIN MCLAREN/NOUVEAU  
 PONT GENDRON

# d'impact	Nature de l'impact	Intensité	Etendue	Durée	Importance relative	Appréciation globale de l'impact	Mesures de protection	Impact résiduel	Chainage
29	Chemin d'accès	Moyen	Locale	Permanente	Elevée	Fort	10	Nul	-2+000 (voie nord et sud)
30	Résidence	Faible	Locale	Permanente	Limitée	Faible	---	Faible	-2+000 (voie sud)
31	Résidence	Forte	Ponctuelle	Permanente	Limitée	Moyen	15	Moyen	-2+000 (voie sud)
32	Cerf de Virginie- petits mammifères/ habitat	Faible	Ponctuelle	Permanente	Limitée	Faible	1-3	Faible	-2+500 à -2+800 (voies nord et sud)
33	Bâtiment commercial	Moyenne	Locale	Permanente	Moyenne	Fort	---	Fort	-2+500 (voie nord)
34	Trafic routier	Moyenne	Locale	Temporaire	Moyenne	Moyen	6	Nul	Route 105 (relocalisation)
35	Gravière	Forte	Ponctuelle	Permanente	Limitée	Moyen	15	Moyen	Route 105 (relocalisation)
36	Bâtiment commercial	Forte	Locale	Permanente	Elevée	Fort	12	Moyen	Route 105 (relocalisation)
37	Bâtiment de S.C.O.	Forte	Locale	Permanente	Elevée	Fort	10	Nul	Route 105 (relocalisation)
38	Cerf de Virginie- Petits mammifères/ habitat	Faible	Ponctuelle	Permanente	Limitée	Faible	1-3	Faible	-3+200 à 3+500 (voie sud)
39	Résidences	Faible	Locale	Permanente	Limitée	Faible	-	Faible	-4+700
40	Résidences	Moyenne	Locale	Permanente	Limitée	Moyen	-	Moyen	-4+700
41	Résidence	Forte	Ponctuelle	Permanente	Limitée	Moyen	15	Moyen	-4+850
42	Chemin d'accès	Forte	Ponctuelle	Permanente	Elevée	Fort	10-12	Nul	-4+850

TABLEAU 3 - IMPACTS, MESURES DE MITIGATION ET IMPACTS RESIDUELS  
 POUR LE TRONCON FARM POINT/CHEMIN MCLAREN/NOUVEAU  
 PONT GENDRON (suite)

# d'impact	Nature de l'impact	Intensité	Etendue	Durée	Importance relative	Appréciation globale de l'impact	Mesures de protection	Impact résiduel	Chainage
43-A	Erosion	Faible	Ponctuelle	Intermittente ---		Faible	7-8	Faible	-4+850 à -5+600 (voies nord et sud)
43-B	Ravage occasionnel du cerf de Virginie	Faible	Ponctuelle	Permanente	Limitée	Faible	1-3	Faible	-4+850 à -5+600 (voies nord et sud)
44	Poste de pesée	Forte	Ponctuelle	Permanente	Limitée	Faible	14	Nul	-5+200 (voies nord et sud)
45	Erosion	Forte	Locale	Intermittente ---		Fort	1-3-7-8-13	Faible	-5+750 (voies nord et sud)
46	Stationnement du Parc de la Gatineau	Forte	Locale	Permanente	Moyenne	Fort	10-12	Nul	-5+850 (voie sud)
47	Erosion	Forte	Locale	Intermittente ---		Fort	1-3-7-8-13	Faible	-6+000 à -7+200 (voies nord et sud)
48	Sentier	Forte	Ponctuelle	Permanente	Moyenne	Fort	10-12	Nul	-6+000 (voie sud)
49	Résidence	Forte	Ponctuelle	Permanente	Moyenne	Fort	15	Moyen	-6+200 (voies nord et sud)
50	Habitat du castor- qualité de l'eau	Faible	Ponctuelle	Permanente	Limitée	Faible	1-2-3-13	Nul	-6+300 (voie nord)
51	Chemin "Mill Street"	Moyenne	Ponctuelle	Permanente	Moyenne	Moyen	6-10	Nul	-6+450 (voie nord)
52	Terre agricole	Forte	Locale	Permanente	Moyenne	Fort	16	Moyen	-8+950 à -9+400
53	Résidence	Forte	Locale	Permanente	Moyenne	Fort	10-12	Faible	-9+100
54	Chemin McLaren	Moyenne	Locale	Temporaire	Moyenne	Faible	11	Nul	-9+300
55	Terre agricole	Moyenne	Ponctuelle	Permanente	Moyenne	Moyen	16	Moyen	-9+700 à -9+800

TABLEAU 4 - IMPACTS VISUELS, MESURES DE MITIGATION ET IMPACTS RESIDUELS, TRONCON TENAGA/FARM POINT

Impact	Localisation (segment)	Nature	Intensité	Etendue	Durée	Résistance	Observateur	Appréc. globale de l'impact	Mesures correctives proposées	Impact résiduel
• V1	B (nord de l'escarpement Burnet)	Le paysage naturel de quelques résidences est modifié	Moyenne	Ponctuelle	Permanent	Faible	Rares	Faible	<u>1-2</u>	Nul
V2	B (escarpement Burnet)	Le paysage du talus est modifié; vue du chemin Ramezay	Faible	Locale	Permanente	Faible	Rares	Faible	-	Faible
V3	C	Le paysage est modifié à partir de la route 105	Moyenne	Locale	Permanente	Moyenne	Limités	Moyen	-	Moyen
V4	C	Le paysage est modifié à partir de la route 105	Moyenne	Ponctuelle	Permanente	Moyenne	Nombreux	Moyen	<u>1</u>	Faible
V5	D	Le paysage vu de la route 105 est modifié	Forte	Locale	Permanente	Faible	Nombreux	Fort	<u>2</u>	Moyen
V6	D	L'autoroute est visible à partir du Chemin Cross	Moyenne	Locale	Permanente	Moyenne	Limités	Fort	<u>1</u>	Nul
V7	E	Le paysage de la route 105 est modifié	Moyenne	Locale	Permanente	Forte	Nombreux	Fort	<u>1</u>	Moyen

TABLEAU 5 - IMPACTS VISUELS, MESURES DE MITIGATION ET IMPACTS RESIDUELS, TRONCON FARM POINT/CHEMIN MCLAREN/ NOUVEAU PONT GENDRON

# Impact	Localisation (segment)	Nature	Intensité	Etendue	Durée	Résistance	Observateur	Appréciation globale de l'impact	Mesures correctives proposées	Impact résiduel
V8	F	Le caractère agro-forestier du paysage est modifié	Moyenne	Locale	Permanente	Forte	Rares	Fort	1	Moyen
V9	F	Le caractère agro-forestier du paysage est modifié	Forte	Ponctuelle	Permanente	Forte	Rares	Moyen	1	Faible
V10	G	Paysage de la route 105 modifié	Forte	Locale	Permanente	Moyenne	Nombreux	Fort	1-3	Moyen
V11	G	Ouverture importante du paysage par la relocalisation d'un tronçon de la 105	Forte	Locale	Permanente	Moyenne	Limités	Fort	-	Fort
V12	H	Le caractère champêtre du paysage est modifié par des résidences	Forte	Ponctuelle	Permanente	Moyenne	Rares	Moyen	1	Faible
V13	I	Caractère champêtre et naturel du paysage est modifié	Moyenne	Locale	Permanente	Moyenne	Nombreux	Fort	-	Fort

TABLEAU 5 - IMPACTS VISUELS, MESURES DE MITIGATION ET IMPACTS RESIDUELS, TRONCON FARM POINT/CHEMIN MCLAREN/ NOUVEAU PONT GENDRON (suite)

# Impact	Localisation (segment)	Nature	Intensité	Etendue	Durée	Résistance	Observateur	Appréciation globale de l'impact	Mesures correctives proposées	Impact résiduel
V14	J	Caractère champêtre du paysage est modifié par l'échangeur (remblais importants)	Moyenne	Locale	Permanente	Moyenne	Nombreux	Fort	-	Fort
V15	J	Nouveau pont sur la rivière La Pêche	Forte	Ponctuelle	Permanente	Forte	Rares	Moyen	-	Moyen
• V16	J	L'autoroute longe la 366	Forte	Locale	Permanente	Moyenne	Limités	Fort	1	Moyen
V17	L	Modification du caractère agro-forestier le long du chemin MacLaren	Moyenne	Ponctuelle	Permanente	Moyenne	Rares	Faible	-	Faible
• V18	M	Introduction d'une infrastructure dans un champ visuel ouvert	Moyenne	Locale	Permanente	Forte	Nombreux	Fort	1	Faible

## 5. DESCRIPTION TECHNIQUE DU PROJET

---

### 5.1. DESCRIPTION DU PROJET

---

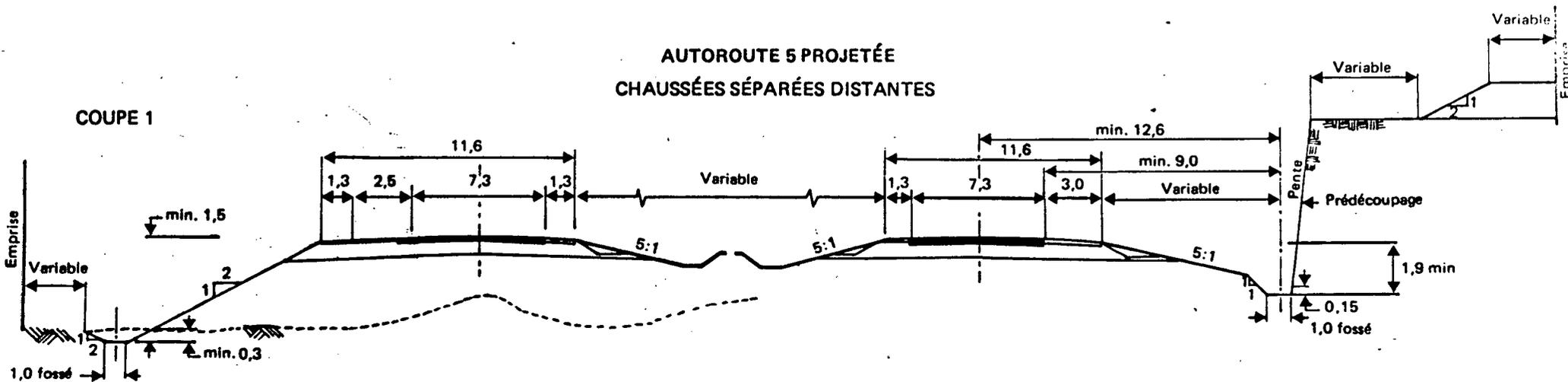
Les coupes types pour l'autoroute 5 sont présentées à la figure 8. L'aménagement envisagé correspond à une autoroute à voies séparées. La distance entre les voies est variable. Entre le point kilométrique 6+000 et les abords du chemin des Pins, en raison des difficultés de franchissement de l'escarpement Burnet, une autoroute à voies séparées mais rapprochées est planifiée (coupe 2). Dans cette option, le séparateur central est un profilé d'acier posé sur blocs et poteaux d'aciers permettant le libre passage de petits animaux et diminuant l'aspect urbain et construit associé à un séparateur de béton. Les fossés sont canalisés par égouttement de surface dans les coupes, un espace est prévu à la limite de l'accotement et sert en même temps à la récupération et l'entreposage de la neige.

Pour le reste du tracé, c'est l'autoroute à voies séparées et distantes qui est prévue. Chacune des voies nécessite le déboisement d'une emprise d'environ trente mètres de largeur, incluant la chaussée, les accotements et les fossés latéraux. La largeur de chaque emprise varie cependant en fonction de la topographie. Elle peut être plus étroite à flanc de colline.

FIGURE 3 - COUPES-TYPES POUR L'AUTOROUTE 5

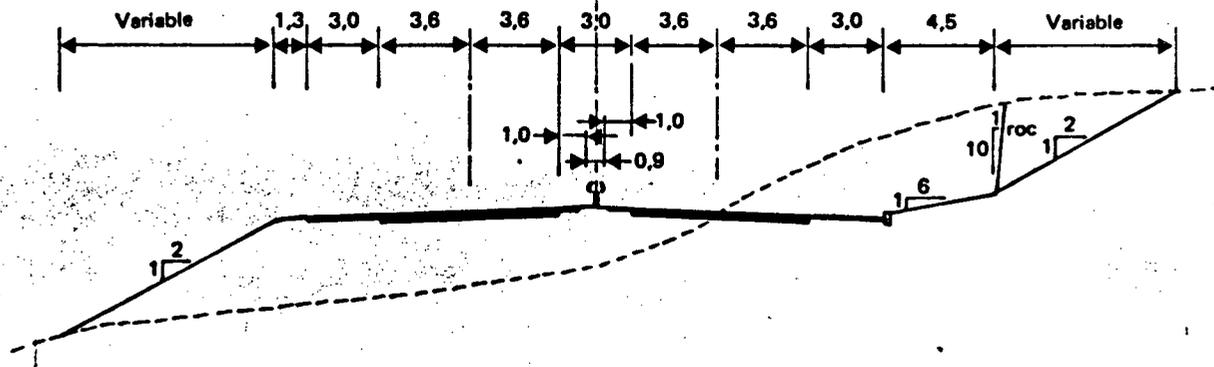
AUTOROUTE 5 PROJETÉE  
CHAUSSÉES SÉPARÉES DISTANTES

COUPE 1



AUTOROUTE 5 PROJETÉE  
CHAUSSÉES SÉPARÉES RAPPROCHÉES

COUPE 2



Le tableau ci-après résume les caractéristiques techniques de l'autoroute 5.

TABLEAU 6 - SOMMAIRE DES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

---

Classe:	Autoroute rurale, chaussées séparées
Vitesse de base:	110 km/h
Déclivité maximale:	3-5%
Distances minimales d'arrêt:	220 m
Distances souhaitables d'arrêt, courbes saillantes:	240 m
Distances de visibilité de dépassement:	-
Devers maximaux	0,006 (m/m)
Rayon minimal de courbure:	475 m
Largeur des voies:	3,65 m
Largeur d'accotement ext.:	3 m
Largeur d'accotement int.:	1,3 m (avec fossé au centre) 1,0 m (avec glissière au centre)
Sur largeur pour les glissières de sécurité:	1,35 m
Dégagement vertical sous les structures	5 m (minimum)

---

Le projet d'autoroute comprend également l'aménagement d'un belvédère. Deux sites sont actuellement à l'étude. Ils sont localisés au sommet de l'escarpement Burnet. Il s'agit de belvédère sans services, dont les détails et les aménagements seront précisés en accord avec la CCN.

## 5.2. LOTS TOUCHES PAR LES TRAVAUX

Les tableaux 7 et 8 énumèrent les lots touchés le long du tracé de l'autoroute 5 pour les deux tronçons définis au chapitre 5, soit: Tenaga/Farm Point et Farm Point/Chemin McLaren/Nouveau pont Gendron.

Tableau 7 - LISTE DES LOTS TOUCHES PAR L'AUTOROUTE 5 ENTRE TENAGA ET FARM POINT

LOT	RANG	CANTON	MUNICIPALITE
14-A	IX	Hull	Hull-Ouest
14	X	Hull	Hull-Ouest
15	X	Hull	Hull-Ouest
16	X	Hull	Hull-Ouest
16-B	XI	Hull	Hull-Ouest
17-B	XI	Hull	Hull-Ouest
17-A	XI	Hull	Hull-Ouest
18-A	XI	Hull	Hull-Ouest
18-B	XII	Hull	Hull-Ouest
17-B	XII	Hull	Hull-Ouest
18-A	XII	Hull	Hull-Ouest
17-A	XII	Hull	Hull-Ouest
18-B	XIII	Hull	Hull-Ouest
19-B	XIII	Hull	Hull-Ouest
20-B	XIII	Hull	Hull-Ouest
20-A	XIII	Hull	Hull-Ouest
21-A	XIII	Hull	Hull-Ouest
22-A	XIII	Hull	Hull-Ouest
22-B	XIV	Hull	Hull-Ouest
23-B	XIV	Hull	Hull-Ouest
23-A	XIV	Hull	Hull-Ouest
24-A	XIV	Hull	Hull-Ouest
24	XV	Hull	Hull-Ouest
25-B	XV	Hull	Hull-Ouest
25-A	XV	Hull	Hull-Ouest
26-B	XV	Hull	Hull-Ouest
26-A	XV	Hull	Hull-Ouest
27-A	XV	Hull	Hull-Ouest
26-B	XVI	Hull	Hull-Ouest
27	XVI	Hull	Hull-Ouest

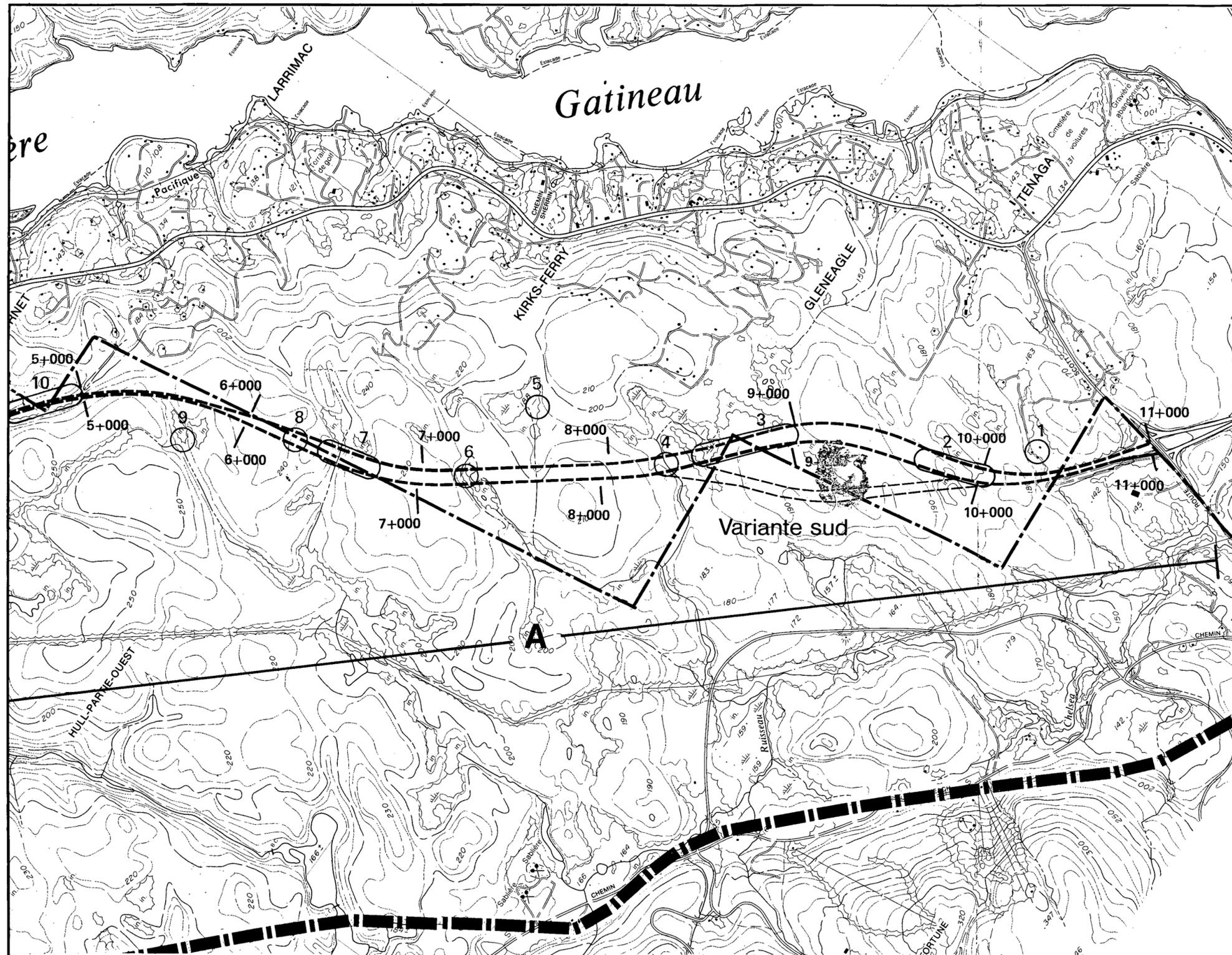
TABLEAU 8 - LISTE DES LOTS TOUCHES PAR L'AUTOROUTE ENTRE FARM POINT/CHEMIN McLAREN/NOUVEAU PONT GENDRON

LOT	RANG	CANTON	MUNICIPALITE
27-A	XVI	Hull	Hull-Ouest
27-B	XVI	Hull	Hull-Ouest
2-B	I	Wakefield	La Pêche
1-D	I	Wakefield	La Pêche
1-A	I	Wakefield	La Pêche
1-C	I	Wakefield	La Pêche
1-B	I	Wakefield	La Pêche
2-C	I	Wakefield	La Pêche
2-B	I	Wakefield	La Pêche
2-B	I	Masham	La Pêche
3-B	I	Masham	La Pêche
2-A	II	Masham	La Pêche
3-A	II	Masham	La Pêche
4-A	II	Masham	La Pêche
3	III	Masham	La Pêche
2	III	Masham	La Pêche
1	III	Masham	La Pêche
1-A	III	Wakefield	La Pêche

### 5.3. CALENDRIER DE REALISATION DES TRAVAUX

Le calendrier envisagé de réalisation des travaux est le suivant:

- 1987-1988 Construction de l'autoroute entre Tenaga et le chemin des Pins
- 1988-1989 Contournement de Wakefield (limite de Hull-partie-ouest)
- 1990-1991 Chemin des Pins - Contournement de Wakefield



PROJET  
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT  
PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 5

TITRE  
IMPACTS DU TRACÉ ET MESURES DE MITIGATION

LÉGENDE

- ■ ■ Limite du territoire à l'étude
- - - Limite du Parc de la Gatineau
- Tracé retenu
- Variante de tracé
- Localisation et numérotation des impacts physique, biologique et humain
- V1↑ Localisation et numérotation des impacts visuels
- A — Segment visuel
- Emplacement des écrans visuels

MESURES DE PROTECTION \*

- 1) Limiter les travaux à la zone d'intervention (chacune des voies)
- 2) S'assurer que le drainage naturel ne soit pas modifié
- 3) Limiter la zone de déboisement
- 4) Éviter de réaliser les travaux pendant la période de reproduction de la sauvagine (mi-avril à la mi-juin)
- 5) Assurer l'entretien régulier des ponceaux
- 6) Assurer une déviation convenable du trafic routier avant la phase de construction de la route ou de l'échangeur
- 7) Interdiction d'effectuer les travaux durant le printemps
- 8) Vérifier la teneur en eau du sol avant construction
- 9) Stabiliser les talus des remblais
- 10) Aménager une voie de desserte
- 11) Prévoir un détour
- 12) Conservation ou réaménagement de l'accès
- 13) Empêcher l'érosion des rives et le déversement de particules fines dans le cours d'eau. Stabiliser les rives
- 14) Relocalisation
- 15) Expropriation de l'ensemble de la propriété
- 16) Expropriation de la parcelle nécessaire

MESURES CORRECTIVES \*\*

- 1) Plantation d'arbres en massifs
- 2) Plantation d'arbres et d'arbustes en alignement
- 3) Implantation de buttes



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'Environnement

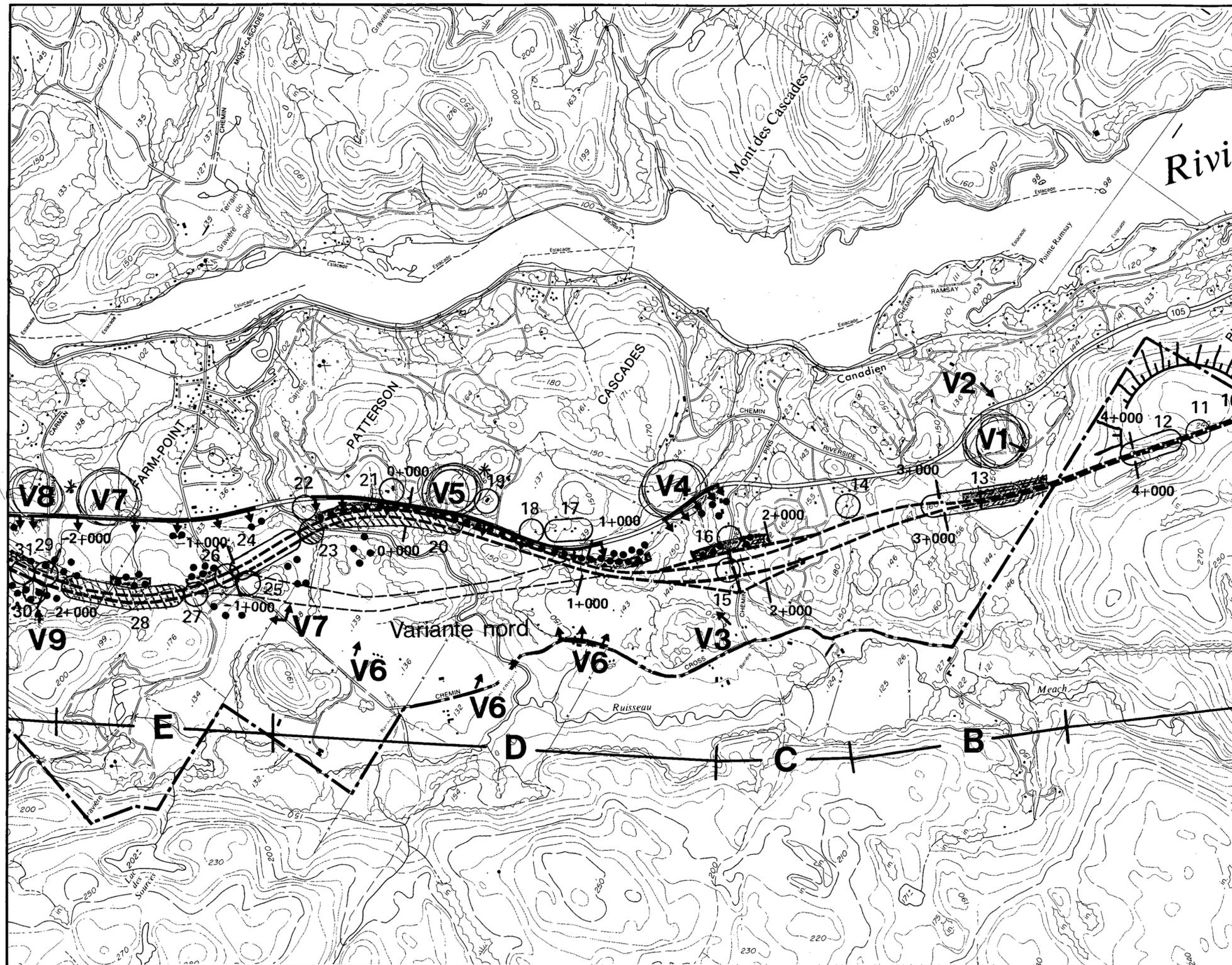
BBL Beauchemin - Beaton - Lapointe Inc.  
CONSULTANTS  
1134 ouest, rue Sainte-Catherine, Montréal, Québec H3B 1H4

Décembre 1986

650-052

FEUILLET 14-1

NO D'IMPACT	NATURE DE L'IMPACT	APPRÉCIATION GLOBALE DE L'IMPACT	MESURES DE PROTECTION*	IMPACT RÉSIDUEL
1	RÉSIDENCE SAUVAGINE-CERF DE VIRGINIE/HABITAT	MOYEN FAIBLE	—	MOYEN FAIBLE
2	SAUVAGINE/RAT MUSQUÉ/CASTOR/HABITAT	MOYEN	1-2-3-4	FAIBLE
3	CASTOR/HABITAT	FAIBLE	2-5-9-13	NUL
4	SAUVAGINE/BRUIT	FAIBLE	1-2-4	NUL
5	CASTOR/HABITAT	FAIBLE	1-2-3-5-9	FAIBLE
6	CERF DE VIRGINIE-PETITS MAMMIFÈRES/HABITAT	FAIBLE	1-3	FAIBLE
7	SAUVAGINE/HABITAT	FAIBLE	—	FAIBLE
8	SAUVAGINE/BRUIT	FAIBLE	1-2-3-4-5	NUL
9	CERF DE VIRGINIE-PETITS MAMMIFÈRES/HABITAT	FAIBLE	1-3	FAIBLE
10				



PROJET  
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT  
PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 5

TITRE  
IMPACTS DU TRACÉ ET MESURES DE MITIGATION

LÉGENDE

- Limite du territoire à l'étude
- - - Limite du Parc de la Gatineau
- - - Tracé retenu
- - - Variante de tracé
- Localisation et numérotation des impacts physique, biologique et humain
- V1↑ Localisation et numérotation des impacts visuels
- A— Segment visuel
- ☀ Emplacement des écrans visuels
- ☀ Belvédère planifié

MESURES DE PROTECTION \*

- 1) Limiter les travaux à la zone d'intervention (chacune des voies)
- 2) S'assurer que le drainage naturel ne soit pas modifié
- 3) Limiter la zone de déboisement
- 4) Éviter de réaliser les travaux pendant la période de reproduction de la sauvagine (mi-avril à la mi-juin)
- 5) Assurer l'entretien régulier des pontceaux
- 6) Assurer une déviation convenable du trafic routier avant la phase de construction de la route ou de l'échangeur
- 7) Interdiction d'effectuer les travaux durant le printemps
- 8) Vérifier la teneur en eau du sol avant construction
- 9) Stabiliser les talus des remblais
- 10) Aménager une voie de desserte
- 11) Prévoir un détournement
- 12) Conservation ou réaménagement de l'accès
- 13) Empêcher l'érosion des rives et le déversement de particules fines dans le cours d'eau. Stabiliser les rives
- 14) Relocalisation
- 15) Expropriation de l'ensemble de la propriété
- 16) Expropriation de la parcelle nécessaire

MESURES CORRECTIVES \*\*

- 1) Plantation d'arbres en massifs
- 2) Plantation d'arbres et d'arbustes en alignement
- 3) Implantation de buttes



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'Environnement

BBL Beauchemin - Beaton - Lapointe Inc.  
CONSULTANTS  
1134 ouest, rue Sainte-Catherine, Montréal, Québec H3B 1H4

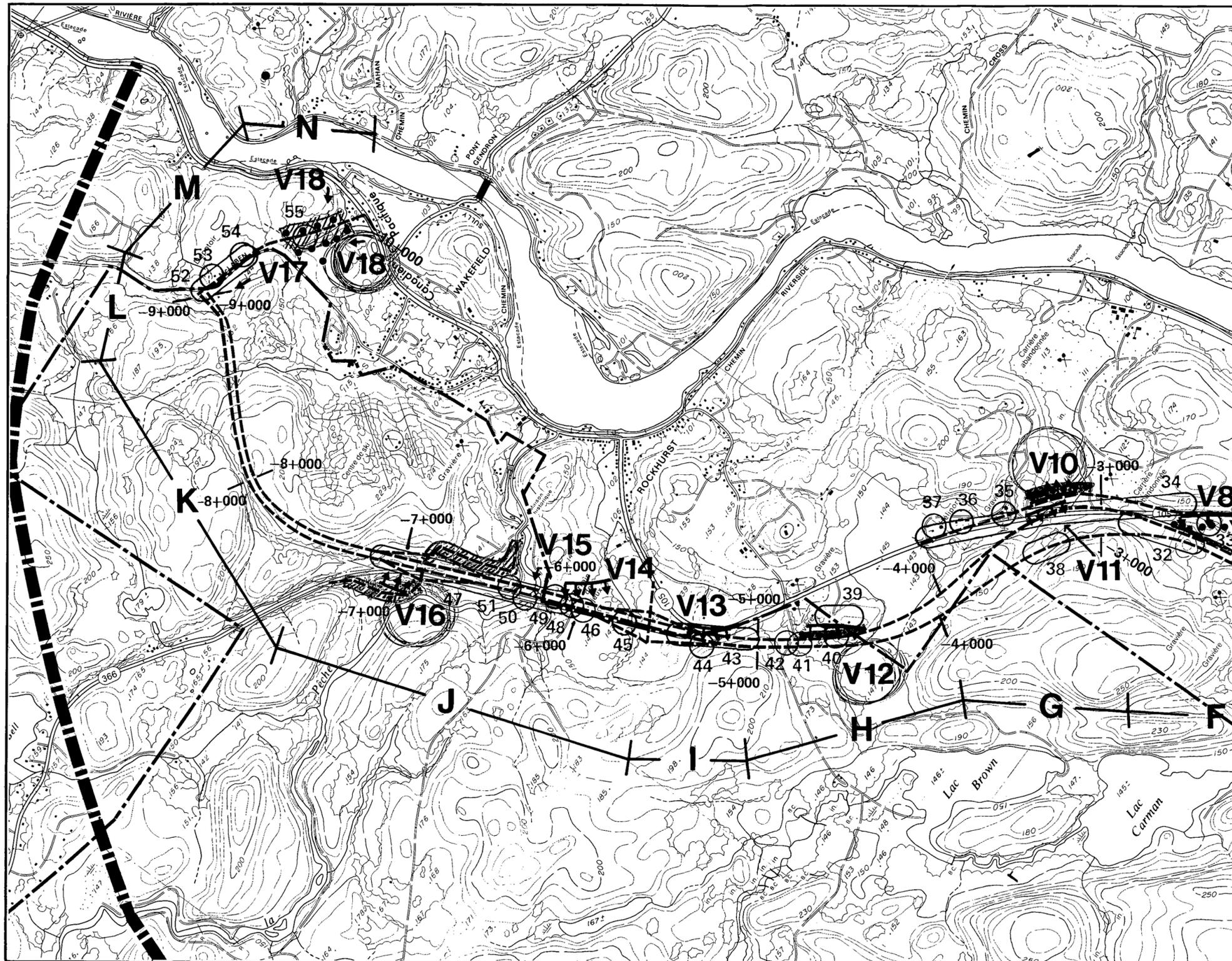
Décembre 1986

650-052

FEUILLET 14-2

NO D'IMPACT	NATURE DE L'IMPACT	APPRÉCIATION GLOBALE DE L'IMPACT	MESURES DE PROTECTION*	IMPACT RÉSIDUEL
11	CERF DE VIRGINIE HABITAT	FAIBLE	1-3	FAIBLE
12	SAUVAGINE/BRUIT	FAIBLE	1-4	NUL
13	CERF DE VIRGINIE- PETITS MAMMIFÈRES/ HABITAT	FAIBLE	1-3	FAIBLE
14	RÉSIDENCE	MOYEN	—	MOYEN
15	CHEMIN DES PINS	MOYEN	6	NUL
16	RÉSIDENCE	FAIBLE	—	FAIBLE
17	RÉSIDENCE	FAIBLE	—	FAIBLE
18	RÉSIDENCE	MOYEN	—	MOYEN
19	RÉSIDENCE	FAIBLE	—	FAIBLE
20	ÉROSION	FORT	7-8-13	FAIBLE
21	RÉSIDENCE	FAIBLE	—	FAIBLE
22	RÉSIDENCE	MOYEN	—	MOYEN
23	ÉROSION	FORT	7-8-13	FAIBLE
24	TERRE AGRICOLE	FORT	—	FORT
25	RÉSIDENCE	MOYEN	EXPROPRIATION DÉJÀ RÉALISÉE	MOYEN
26	CHEMIN CROSS	FAIBLE	6	NUL
27	RÉSIDENCE	MOYEN	EXPROPRIATION DÉJÀ RÉALISÉE	MOYEN
28	ÉROSION	FORT	7-8-13	FAIBLE
29	CHEMIN D'ACCÈS	FORT	10	NUL
30	RÉSIDENCE	FAIBLE	—	FAIBLE
31	RÉSIDENCE	MOYEN	15	MOYEN

NO D'IMPACT VISUEL	NATURE DE L'IMPACT	APPRÉCIATION GLOBALE DE L'IMPACT	MESURES CORRECTIVES**	IMPACT RÉSIDUEL
V1	PAYSAGE DE RÉSIDENCES MODIFIÉ	FAIBLE	1-2	NUL
V2	PAYSAGE DE CHEMIN SECONDAIRE MODIFIÉ	FAIBLE	—	FAIBLE
V3	PAYSAGE DE LA ROUTE 105 MODIFIÉ	MOYEN	—	MOYEN
V4	PAYSAGE DE LA ROUTE 105 MODIFIÉ	MOYEN	1	FAIBLE
* V5	CADRE VISUEL DE LA ROUTE 105 TRANSFORMÉ	FORT	2	MOYEN
V6	AUTOROUTE VISIBLE À PARTIR DU CHEMIN CROSS	FORT	1	NUL
* V7	PAYSAGE DE LA ROUTE 105 ET DE PLUSIEURS PROPRIÉTÉS MODIFIÉ	FORT	1	MOYEN
* V8	PAYSAGE DE LA ROUTE 105 MODIFIÉ	FORT	1	MOYEN
V9	PAYSAGE DE RÉSIDENCES MODIFIÉ	MOYEN	1	FAIBLE



PROJET  
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT  
PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 5

TITRE  
IMPACTS DU TRACÉ ET MESURES DE MITIGATION

LÉGENDE

- Limite du territoire à l'étude
- - - Limite du Parc de la Gatineau
- Tracé retenu
- - - Variante de tracé
- Localisation et numérotation des impacts physique, biologique et humain
- V1↑ Localisation et numérotation des impacts visuels
- A — Segment visuel
- Emplacement des écrans visuels

MESURES DE PROTECTION \*\*

- 1) Limiter les travaux à la zone d'intervention (chacune des voies)
- 2) S'assurer que le drainage naturel ne soit pas modifié
- 3) Limiter la zone de déboisement
- 4) Eviter de réaliser les travaux pendant la période de reproduction de la sauvagine (mi-avril à la mi-juin)
- 5) Assurer l'entretien régulier des ponceaux
- 6) Assurer une déviation convenable du trafic routier avant la phase de construction de la route ou de l'échangeur
- 7) Interdiction d'effectuer les travaux durant le printemps
- 8) Vérifier la teneur en eau du sol avant construction
- 9) Stabiliser les talus des remblais
- 10) Aménager une voie de desserte
- 11) Prévoir un détournement
- 12) Conservation ou réaménagement de l'accès
- 13) Empêcher l'érosion des rives et le déversement de particules fines dans le cours d'eau. Stabiliser les rives
- 14) Relocalisation
- 15) Expropriation de l'ensemble de la propriété
- 16) Expropriation de la parcelle nécessaire

MESURES CORRECTIVES \*\*

- 1) Plantation d'arbres en massifs
- 2) Plantation d'arbres et d'arbustes en alignement
- 3) Implantation de buttes



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'Environnement

BBL Beauchemin-Beaton-Lapointe Inc.  
CONSULTANTS  
1134 ouest, rue Sainte-Catherine, Montréal, Québec H3B 1H4

Décembre 1986

650-052

FEUILLET 14-3

NO D'IMPACT	NATURE DE L'IMPACT	APPRÉCIATION GLOBALE DE L'IMPACT	MESURES DE PROTECTION*	IMPACT RÉSIDUEL
32	CERF DE VIRGINIE- PETITS MAMMIFÈRES/ HABITAT	FAIBLE	1-3	FAIBLE
33	BÂTIMENT COMMERCIAL	FORT		FORT
34	TRAFIC ROUTIER	MOYEN	6	NUL
35	PERTURBATION D'UNE GRAVIÈRE	MOYEN	15	MOYEN
36	BÂTIMENT COMMERCIAL	FORT	12	MOYEN
37	BÂTIMENT DE S.C.O.	FORT	10	NUL
38	CERF DE VIRGINIE- PETITS MAMMIFÈRES/ HABITAT	FAIBLE	1-3	FAIBLE
39	RÉSIDENCE	FAIBLE		FAIBLE
40	RÉSIDENCE	MOYEN		MOYEN
41	RÉSIDENCE	MOYEN	15	MOYEN
42	CHEMIN D'ACCÈS	FORT	10-12	NUL
43a	ÉROSION	FAIBLE	7-8	FAIBLE
43b	RAVAGE OCCASIONNEL	FAIBLE	1-3	FAIBLE
44	POSTE DE PESÉE	FAIBLE	14	NUL
45	ÉROSION	FORT	1-3-7-8-13	FAIBLE
46	STATIONNEMENT DU PARC	FORT	10-12	NUL
47	ÉROSION	FORT	1-3-7-8-13	FAIBLE
48	SENTIER	FORT	10-12	NUL
49	RÉSIDENCE	MOYEN	15	MOYEN
50	HABITAT DU CASTOR	FAIBLE	1-2-3-13	NUL
51	CHEMIN 'MILL STREET'	MOYEN	6-10	NUL
52	TERRE AGRICOLE	FORT	16	MOYEN
53	RÉSIDENCE	FORT	10-12	FAIBLE
54	CHEMIN McLAREN	FAIBLE	11	NUL
55	TERRE AGRICOLE	MOYEN	16	MOYEN

NO D'IMPACT VISUEL	NATURE DE L'IMPACT	APPRÉCIATION GLOBALE DE L'IMPACT	MESURES CORRECTIVES**	IMPACT RÉSIDUEL
→ V10 *	PAYSAGE DE LA ROUTE 105 MODIFIÉ	FORT	1-3	MOYEN
● V11	OUVERTURE IMPORTANTE DU PAYSAGE PAR LA RELOCALISATION DE LA 105	FORT	—	FORT
→ V12	LE CARACTÈRE CHAMPÊTRE DU PAYSAGE EST MODIFIÉ	MOYEN	1	FAIBLE
— V13	LE CARACTÈRE NATUREL ET CHAMPÊTRE DU PAYSAGE EST MODIFIÉ PAR L'ÉCHANGEUR AVEC LA ROUTE 105	FORT	—	FORT
V14	LE CARACTÈRE CHAMPÊTRE DU PAYSAGE EST MODIFIÉ	FORT	—	FORT
V15	CARACTÈRE DU PAYSAGE EST MODIFIÉ	MOYEN	—	MOYEN
→ V16 *	CARACTÈRE DU PAYSAGE MODIFIÉ ROUTE 366	FORT	1	MOYEN
V17	CARACTÈRE DU PAYSAGE MODIFIÉ	FAIBLE	—	FAIBLE
○ V18	CARACTÈRE DU PAYSAGE MODIFIÉ	FORT	1	FAIBLE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 131 705