



INTERPROVINCIAL CROSSINGS
ENVIRONMENTAL
ASSESSMENT



ÉVALUATION
ENVIRONNEMENTALE DES
LIAISONS INTERPROVINCIALES

Évaluation environnementale des liaisons interprovinciales

Rapport sur l'utilisation du sol et les biens fonciers

Final
(Ottawa et Gatineau)

Février 2013 (rév. 2)



Table des matières

1.0	Introduction	1
2.0	Méthode	1
3.0	Lignes directrices municipales et étalement urbain	4
3.1	Ville de Gatineau	5
3.2	Ville d'Ottawa	6
4.0	Corridor 5 (ile Kettle)	6
4.1	Corridor 5 – Gatineau.....	7
4.1.1	Utilisation du sol actuelle	7
4.1.2	Environnement et utilisation des ressources.....	10
4.1.3	Planification de l'utilisation du sol	10
4.1.4	Services d'utilité publique.....	12
4.1.5	Contraintes	12
4.1.6	Possibilités	12
4.2	Corridor 5 – À Ottawa	12
4.2.1	Utilisation du sol actuelle	12
4.2.2	Règlement de zonage	17
4.2.3	Plan officiel	17
4.2.4	Plan directeur des espaces verts	17
4.2.5	Plan directeur de la Ceinture de verdure.....	17
4.2.6	Potentiel agricole des terres.....	18
4.2.7	Services d'utilité publique.....	18
4.2.8	Contraintes	18
4.2.9	Possibilités	18
4.3	Corridor 5 – Évaluation des impacts	18
5.0	Corridor 6 (ile Lower Duck)	20
5.1	Corridor 6 – À Gatineau	22
5.1.1	Utilisation du sol actuelle	22
5.1.2	Environnement et utilisation des ressources.....	22
5.1.3	Plans d'utilisation du sol	22
5.1.4	Services d'utilité publique.....	24
5.1.5	Contraintes	24
5.1.6	Possibilités	24
5.2	Corridor 6 – À Ottawa	24

5.2.1	Utilisation du sol actuelle	24
5.2.2	Règlement de zonage	25
5.2.3	Plan officiel	25
5.2.4	Plan directeur des espaces verts	27
5.2.5	Plan directeur de la Ceinture de verdure.....	27
5.2.6	Potentiel agricole des sols	29
5.2.7	Services d'utilité publique.....	29
5.2.8	Contraintes	29
5.2.9	Possibilités	29
5.3	Corridor 6 – Évaluation des impacts	29
6.0	Corridor 7 – Aéroport de Gatineau-baie McLaurin.....	31
6.1	Corridor 7 – À Gatineau	33
6.1.1	Utilisation du sol actuelle	33
6.1.2	Environnement et utilisation des ressources.....	33
6.1.3	Plans d'utilisation du sol	33
6.1.4	Services d'utilité publique.....	34
6.1.5	Contraintes	34
6.1.6	Possibilités	34
6.2	Corridor 7 – À Ottawa	34
6.2.1	Utilisation du sol actuelle	34
6.2.2	Règlement de zonage	37
6.2.3	Plan officiel	37
6.2.4	Plan directeur des espaces verts	37
6.2.5	Plan directeur de la Ceinture de verdure.....	38
6.2.6	Potentiel agricole des terres.....	39
6.2.7	Services d'utilité publique.....	39
6.2.8	Contraintes	39
6.2.9	Possibilités	39
6.3	Corridor 7 – Évaluation des impacts	39
7.0	Résumé des impacts préliminaires	41
8.0	Références	43
9.0	Glossaire.....	44

Liste des figures

FIGURE 1 ZONES D'ÉTUDE	2
FIGURE 2 CORRIDOR 5 – TRONÇONS DE LA ZONE D'ÉTUDE.....	9
FIGURE 3 CORRIDOR 5 – UTILISATION DU SOL ACTUELLE – GATINEAU	11
FIGURE 4 CORRIDOR 5 – UTILISATION DU SOL ACTUELLE OTTAWA – TRONÇON 1	14
FIGURE 5 CORRIDOR 5 – UTILISATION DU SOL ACTUELLE – OTTAWA – TRONÇON 2	15
FIGURE 6 CORRIDOR 5 – UTILISATION DU SOL ACTUELLE – OTTAWA – TRONÇON 3	16
FIGURE 7 CORRIDOR 6 – TRONÇONS DE LA ZONE D'ÉTUDE.....	21
FIGURE 8 CORRIDOR 6 – UTILISATION DU SOL ACTUELLE – GATINEAU	23
FIGURE 9 CORRIDOR 6 – UTILISATION DU SOL ACTUELLE – OTTAWA – TRONÇONS 1 ET 2.....	26
FIGURE 10 CORRIDOR 7 – TRONÇONS DE LA ZONE D'ÉTUDE.....	32
FIGURE 11 CORRIDOR 7 – UTILISATION DU SOL ACTUELLE – GATINEAU	35
FIGURE 12 CORRIDOR 7 – UTILISATION DU SOL ACTUELLE – OTTAWA – TRONÇONS 1 ET 2.....	36
TABLEAU 1 CORRIDOR 5 – IMPACTS POTENTIELS SUR L'UTILISATION DU SOL ET LES BIENS FONCIERS.....	19
TABLEAU 2 CORRIDOR 6 – IMPACTS POTENTIELS SUR L'UTILISATION DU SOL ET LES BIENS FONCIERS.....	30
TABLEAU 3 CORRIDOR 7 – IMPACTS POTENTIELS SUR L'UTILISATION DU SOL ET LES BIENS FONCIERS.....	40
TABLEAU 4 SOMMAIRE DES IMPACTS POTENTIELS SUR L'UTILISATION DU SOL ET LES BIENS FONCIERS	42

Annexes

Annexe A	Plan d'affectation du territoire public de l'Outaouais du ministère des Ressources naturelles du Québec
Annexe B	Règlement de zonage et planification des transports de la Ville de Gatineau
Annexe C	Règlement de zonage de la Ville d'Ottawa
Annexe D	Désignations contenues dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa
Annexe E	Plan directeur des espaces verts de la Ville d'Ottawa
Annexe F	Plan directeur de la Ceinture de verdure de la CCN
Annexe G	Carte des sols
Annexe H	Corridor 5 – Incidences sur l'utilisation du sol et les biens fonciers
Annexe I	Corridor 6 – Incidences sur l'utilisation du sol et les biens fonciers
Annexe J	Corridor 7 – Incidences sur l'utilisation du sol et les biens fonciers

1.0 Introduction

La Commission de la capitale nationale (CCN) a lancé l'Étude d'évaluation environnementale des liaisons interprovinciales en 2006. 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 autorités fédérales, provinciales et municipales en matière de transport dans la région de la capitale nationale (RCN). Elle a pour but d'évaluer les emplacements potentiels d'un pont interprovincial ainsi que les corridors permettant d'y aller et d'en revenir. Le présent rapport a pour objet de résumer l'utilisation du sol actuelle et future à l'intérieur des Corridors 5, 6 et 7 à Ottawa et Gatineau.

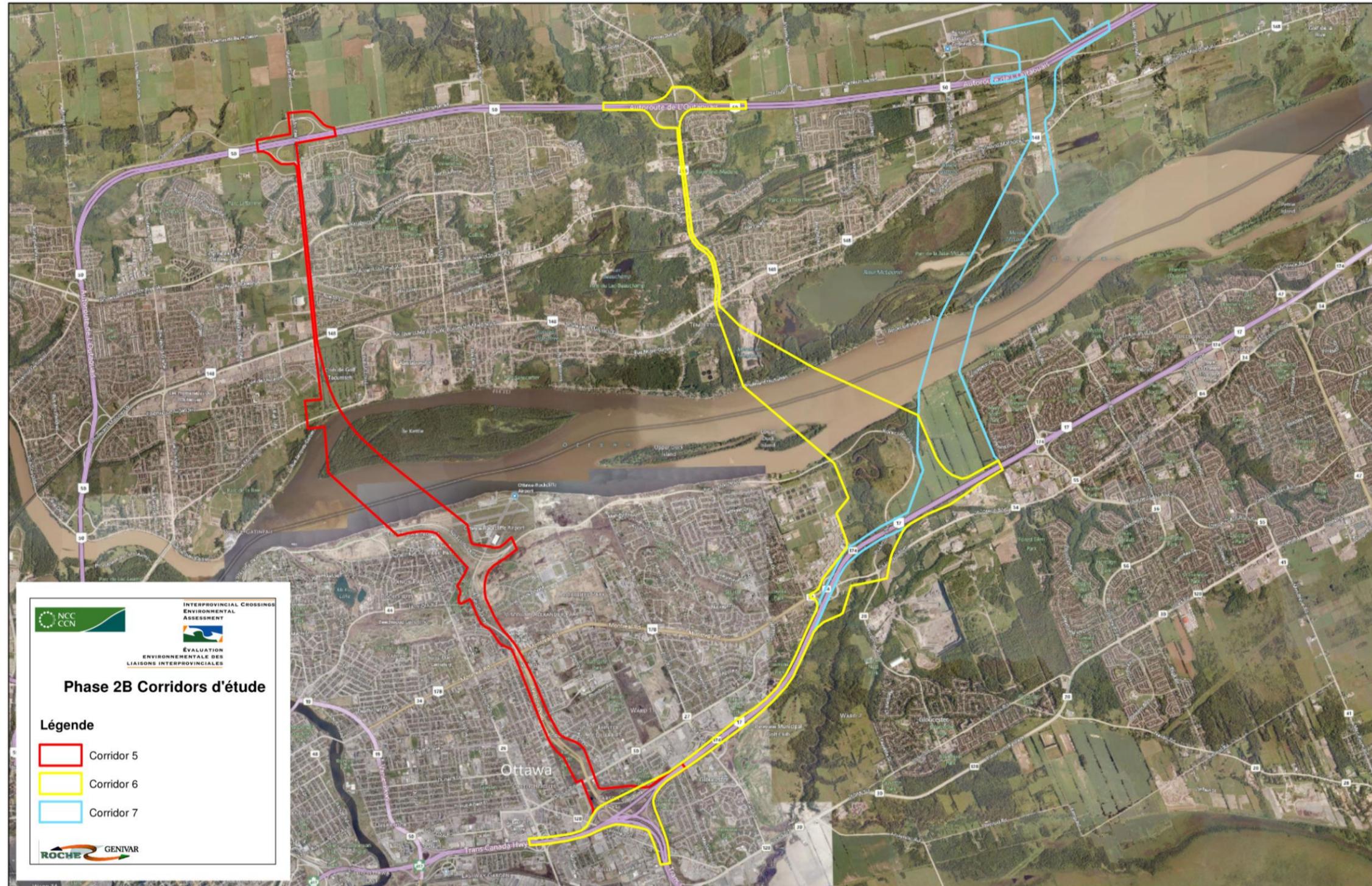
2.0 Méthode

Les zones d'Étude de chaque corridor ont été délimitées à la Phase 2A (**figure 1**).

Les cartes d'utilisation du sol dans les zones d'Étude constituent l'un des principaux outils d'analyse des impacts du projet sur l'environnement local. La détermination des types d'utilisation du sol aidera plus particulièrement à évaluer :

- la conformité du projet avec les règlements d'urbanisme de la Ville de Gatineau et de la Ville d'Ottawa et avec l'actuelle révision du plan d'aménagement et de développement de la Ville de Gatineau;
- les pertes financières potentielles liées aux aménagements futurs prévus;
- le développement économique potentiel à proximité du nouveau tracé;
- le nombre et le coût global des propriétés résidentielles, commerciales, industrielles, institutionnelles ou agricoles qui seront requises;
- les terrains potentiellement contaminés;
- les installations et activités de loisir;
- l'équipement et l'infrastructure qui constitueraient des contraintes ou des possibilités relativement à la construction d'une future liaison interprovinciale;
- les utilisations actuelles susceptibles d'être touchées par le bruit, les vibrations et la poussière;
- les édifices et les lieux du patrimoine bâtis, culturels ou naturels que le public et les autorités pertinentes jugent nécessaires de conserver et de préserver.

Figure 1
Zones d'Étude



Le relevé de l'utilisation du sol présente un bilan des documents suivants et des visites des lieux :

- le plan d'aménagement et de développement, le plan stratégique, le règlement de plan d'urbanisme 500-2005, le règlement de zonage 502-2005 et les désignations d'urbanisme de la Ville de Gatineau;
- le *Plan d'affectation de l'Outaouais* du ministère des Ressources naturelles (MRN) du Québec;
- les relevés sur l'utilisation du sol à Gatineau faits en 2000, ainsi que deux enquêtes sur le terrain, en novembre 2007 et en novembre 2011;
- le site Web de la Ville de Gatineau;
- *Aménageons le futur*, document produit par la Ville de Gatineau dans le cadre de l'actuelle révision de son schéma d'aménagement et de développement;
- les plans de la zone agricole de la Commission de protection du territoire agricole du Québec;
- le Plan officiel, le Plan directeur des espaces verts, le règlement de zonage et le service de cartographie interactive eMap de la Ville d'Ottawa;
- le plan directeur de la Ceinture de verdure de la Commission de la capitale nationale;
- à Ottawa, des visites sur les lieux ont été faites à l'automne 2007 et à l'été 2012 pour chaque corridor et pour les routes s'y raccordant, et on a aussi consulté les cartes aériennes créées en 2011 avec des données sur l'utilisation du sol.

Trois corridors ont été retenus pour la Phase 2A de l'évaluation environnementale des liaisons interprovinciales. Tous sont situés entre l'autoroute de l'Outaouais (A-50) au nord et les autoroutes 471 et de la route régionale 174 au sud. Ils se trouvent aussi à l'intérieur des limites urbaines de la Ville de Gatineau et de la Ville d'Ottawa, à l'est des centres-villes. D'ouest en est, les Corridors 5, 6 et 7 se succèdent avec une orientation générale nord-sud. Du côté québécois, les collectivités associées aux corridors sont celles des quartiers Du Moulin et Rivière-Blanche, alors que les quartiers les plus densément peuplés du secteur urbanisé, La Cité et Rivière-Gatineau, bordent le Corridor 5 à l'ouest. Du côté ontarien, les collectivités associées au Corridor 5 sont celles des quartiers Manor Park, Forbes, Carson Grove, Cummings et Pineview. Les Corridors 6 et 7 sont associés aux quartiers Orléans et Beacon Hill.

Des terrains affectés aux activités agricoles se trouvent juste à l'est du Corridor 7 au Québec et dans la Ceinture de verdure en Ontario.

Du côté québécois, les particularités communes aux trois corridors se succédant d'est en ouest sont l'autoroute 50, qui délimite la zone d'étude au nord, la voie ferrée des Chemins de fer Québec-Gatineau et le boulevard Maloney, une importante artère de Gatineau. Les Corridors 6 et 7 croisent le boulevard Hurtubise, qui longe la rive nord de la rivière des Outaouais. Ce boulevard est caractérisé par des maisons habitées à l'année longue ou en saison. Des lignes de transport aériennes à haute tension se trouvent dans les trois corridors ou à proximité de ceux-ci.

Le plan d'urbanisme de la Ville de Gatineau et le Plan de transport de l'Outaouais du MTQ font valoir la nécessité de construire une nouvelle liaison interprovinciale entre Ottawa et Gatineau. Quant à leurs projections au-delà de 2011, la Ville de Gatineau et le MTQ ont décidé de protéger le Corridor de l'île Kettle (Corridor 5). Le conseil municipal de Gatineau a accepté de ne prendre aucune décision concernant ce corridor avant la conclusion de la présente étude. En outre, le plan d'urbanisme de la Ville de Gatineau prévoit des pôles de développement à certains endroits le long de l'autoroute 50. Ces pôles

comportent de grands débits de circulation et un important potentiel d'aménagement en raison de leur proximité avec les grandes installations de transport. Les échangeurs de la montée Paiement (Corridor 5) et du boulevard Lorrain (Corridor 6) se trouvent à l'intérieur de ces pôles de développement. Enfin, le plan d'urbanisme de la Ville de Gatineau désigne le Corridor 5 comme une future porte d'entrée et favorise la l'exécution de projets d'aménagement le long de ce corridor.

En Ontario, les trois corridors passent sur des terrains fédéraux administrés par la CCN, à l'exception de l'emprise de l'autoroute 417, qui appartient au ministère des Transports de l'Ontario, et de celle de la route régionale 174 (ou route 174 d'Ottawa), qui appartient à la Ville d'Ottawa. Les routes transversales, comme le chemin de Montréal et le chemin Ogilvie, appartiennent à la Ville d'Ottawa. La promenade de l'Aviation et la promenade Rockcliffe appartiennent à la CCN. La Ville d'Ottawa et le ministère des Transports de l'Ontario appuient le besoin d'une nouvelle liaison interprovinciale et d'un plan à long terme (section 2 [« Orientations stratégiques »] du Plan officiel de la Ville d'Ottawa et Déclaration de principes provinciale de 2005).

3.0 Lignes directrices municipales et étalement urbain

La présente section donne un aperçu des lignes directrices en matière d'urbanisme et d'étalement urbain. Le premier élément réside dans la position prise par les municipalités, telle que définie dans leur plan d'urbanisme, en ce qui a trait à l'emplacement de la nouvelle liaison interprovinciale entre Ottawa et Gatineau. Le second élément se rattache à l'effet global que l'emplacement du nouveau pont interprovincial peut avoir sur la forme urbaine quant aux objectifs plus larges de développement durable des deux villes. Une forme urbaine caractérisée par des usages mixtes de plus forte densité et par un aménagement adjacent est probablement plus efficace eu égard au développement durable. Ces particularités permettent de réduire la consommation de terrain et de préserver davantage d'espaces naturels et agricoles; d'accroître l'utilisation du transport en commun et des modes de déplacement non motorisés, qui consomment moins d'énergie par déplacement; de diversifier le stock de logements; de rehausser la vitalité sociale et culturelle des quartiers existants; de créer des pôles d'emploi diversifiés et de diminuer les coûts d'aménagement pour les citoyens.

Certains éléments du développement durable sont analysés dans les différents rapports produits dans le cadre du processus d'évaluation environnementale relativement aux impacts locaux directs du projet. Toutefois, en raison du changement d'accessibilité qu'entraîne la présence et de l'emplacement de la nouvelle liaison interprovinciale, le projet influera sur les choix d'implantation future des ménages et des activités et aura donc un impact indirect sur les objectifs de développement durable. Davantage de logements et d'autres fonctions s'établiront dans la zone d'influence du corridor retenu, donnant lieu à une urbanisation plus ou moins dense, mixte et compacte selon l'emplacement du pont franchissant la rivière. L'emplacement le plus souhaitable du futur pont se trouve à proximité du cœur des secteurs centraux voués à un aménagement de haute densité et à être desservis par un important corridor de transport en commun. Par contre, un corridor qui induirait davantage d'étalement urbain a un rendement inférieur sous l'angle de l'urbanisme et du développement durable.

3.1 Ville de Gatineau

La Ville de Gatineau met présentement à jour son schéma d'aménagement et de développement (équivalent au Plan officiel). Le plan de 2000 a été mis à jour en 2005, puis modifié ultérieurement. La première ébauche du schéma d'aménagement et de développement révisé sera présentée au public au cours de l'hiver et du printemps 2013. On se servira entretemps du schéma d'aménagement et de développement de 2000 pour évaluer de manière générale les impacts de chacun des corridors sur l'utilisation du sol.

Une revue des documents d'urbanisme actuels de la Ville de Gatineau a permis de relever les stratégies suivantes :

1. Énoncés particuliers au sujet d'une nouvelle liaison franchissant la rivière des Outaouais :
 - a. L'actuel plan d'urbanisme (art. 545) prévoit une nouvelle liaison interprovinciale dans le Corridor 5. L'emplacement figure dans le schéma d'aménagement et de développement et est confirmé par la résolution CM-2009-48. En ce qui concerne la conformité aux énoncés officiels en matière d'urbanisme, le Corridor 5 est plus souhaitable que les Corridors 6 et 7.
2. Principes généraux relatifs à l'impact global sur la forme urbaine :
 - a. L'actuel plan d'urbanisme définit les priorités d'aménagement à l'intérieur du périmètre urbain. Des densités plus élevées sont d'abord souhaitées au centre-ville, puis dans le « centre d'activités » et les « noyaux urbains » et enfin dans les « centres de village ». Le « centre d'activités » correspond au secteur La Cité (art. 353), à l'intérieur de la zone d'influence du Corridor 5. Ce secteur doit donc être densifié avec des logements, des emplois et des services, dans cet ordre. L'agglomération de Buckingham et le Vieux-Aylmer sont les deux « noyaux urbains ». Les « centres de village » aux abords des trois corridors sont : Rivière-Gatineau et Du Moulin près du Corridor 5 et Rivière-Blanche près du corridor 6 (PU-05-04 Structure urbaine). Les environs du Corridor 7 ne possèdent pas de « centre de village », mais plutôt un parc industriel ou une zone rurale (zone rurale et agricole de l'Est). Plus un corridor est près de ces noyaux, selon leur hiérarchie, plus il est approprié (article 350). On peut aussi se servir des densités actuelles et prévues pour déterminer les corridors dans lesquels il convient davantage de construire un pont. Les densités prévues au Plan d'urbanisme de la Ville de Gatineau sont principalement fortes et moyennes dans la zone d'influence du Corridor 5, moyennes et basses aux abords du Corridor 6, et très basses et basses aux abords du Corridor 7 (PU-05-11 – Densités et intensités d'occupation des sols). Selon le principe des pôles et des densités, le Corridor 5 est le plus souhaitable, suivi du Corridor 6, puis du Corridor 7.
 - b. Le plan vise à intensifier les activités le long du corridor du Rapibus. Le Rapibus (un système de transport en commun rapide et à haute fréquence), qui est dans sa première phase, relie le centre-ville de Gatineau (Hull) au centre d'activités de Gatineau (La Cité) jusqu'au boulevard Labrosse (énoncé 5; art. 311). Le Plan décrit aussi les mesures à prendre pour densifier l'habitation et l'emploi à proximité du corridor du Rapibus (dans un rayon de 500 m de chaque côté de l'infrastructure). Le Corridor 5 passe en plein dans le corridor du Rapibus, alors que le corridor 6 croise l'extrémité de la phase 1, et le Corridor 7, un tronçon qui sera construit lors d'une phase ultérieure et dans un secteur rural où aucune construction n'est permise. Par conséquent, l'ordre de préférence des corridors selon cet aspect serait le même que ci-dessus, à savoir, le Corridor 5, suivi du Corridor 6, puis du Corridor 7.

La première ébauche du schéma d'aménagement révisé montre le besoin d'une densité plus élevée et de davantage d'aménagement urbain dans les secteurs centraux et le long des principaux corridors de

transport en commun, comme le Rapibus. Ce scénario montre un aménagement plus intense dans La Cité et ses alentours. Le Corridor 5 est encore préféré.

Le Corridor 5 favoriserait une urbanisation plus intense dans le secteur de La Cité et les environs du centre métropolitain, dans un pôle multifonctionnel dense et bien desservi par le Rapibus. Le Corridor 7 est situé dans un secteur rural, mais pourrait favoriser la construction à l'est du noyau urbain, qui est moins dense et non desservi par le Rapibus à moyen terme ou avec un niveau de service élevé. Le Corridor 5 se révèle le plus souhaitable en ce qui concerne la conformité avec les politiques d'urbanisme et la forme urbaine durable. Le Corridor 7 est le moins souhaitable et le Corridor 6 se place entre les Corridors 5 et 7.

3.2 Ville d'Ottawa

La Ville d'Ottawa révisé présentement le contenu de son Plan officiel et de ses plans directeurs et s'attache à réaliser le projet « Une collectivité viable à Ottawa 2031 ». L'exercice comprend un examen des politiques en matière d'utilisation du sol, de transport et d'infrastructure dans l'optique de faire d'Ottawa une ville plus animée, plus saine et plus durable. L'objectif clé consiste à doter la ville d'un système de transport durable qui procurera des bénéfices aux générations à venir. On ne craint pas que la construction d'un pont dans l'un ou l'autre des corridors crée une pression supplémentaire pour agrandir les secteurs urbains d'Ottawa et entraîne de l'étalement urbain. On prévoit plutôt que la nouvelle liaison interprovinciale appuiera les objectifs de transport durable de la Ville. Une nouvelle liaison interprovinciale appuie de plus les objectifs de transport durable suivants :

- prévoir des voies réservées au transport en commun;
- accorder la priorité aux cyclistes et aux piétons;
- réduire la consommation de combustibles fossiles en offrant un lien efficace et en améliorant la connectivité entre les deux réseaux autoroutiers provinciaux;
- réduire la congestion de la circulation dans le centre-ville;
- améliorer l'accès aux emplois et aux logements et les possibilités pour les personnes de tous âges et de tous revenus; et
- favoriser un centre-ville propice à la marche.

Du côté ontarien, les trois corridors appuient l'objectif de la Ville d'Ottawa d'un avenir durable et viable, et tous sont situés en-deçà ou en dedans de la Ceinture de verdure, dans des secteurs où les politiques d'aménagement visent essentiellement soit l'intensification ou le réaménagement (p. ex., Société immobilière du Canada), soit la conservation ou la préservation (Ceinture de verdure de la CCN). Les Corridors 6 et 7 contribuent à un moindre degré au développement durable lorsque examiné à un niveau local en raison des impacts anticipés sur les écosystèmes naturels du ruisseau Green et de la perte de ressources agricoles de la Ceinture de verdure.

4.0 Corridor 5 (île Kettle)

Le Corridor 5 a une longueur de 11,3 km qui a été scindée en six tronçons pour faciliter un examen détaillé de la route et des particularités environnementales (**figure 2**). Partant du nord, le Corridor 5 suit la montée Paiement, à Gatineau, jusqu'à l'autoroute 417 en suivant la promenade de l'Aviation, en Ontario. Les six (6) tronçons sont les suivants :

- **Gatineau – Tronçon 1** : montée Paiement, de l'autoroute 50 jusqu'au boulevard La Vérendrye (1,5 km). Ce tronçon est caractérisé par une pente raide dans un secteur principalement résidentiel sur les deux côtés du boulevard.
- **Gatineau – Tronçon 2** : montée Paiement, du boulevard La Vérendrye au centre commercial d'envergure régionale au sud du boulevard Maloney (1,6 km). Ce tronçon traverse un paysage ouvert à l'ouest, qui consiste principalement en des parcs de stationnement de grands centres commerciaux et des espaces institutionnels.
- **Gatineau – Tronçon 3** : prolongement de la montée Paiement jusqu'à la rivière des Outaouais à travers l'actuel terrain de golf Tecumseh et l'île Kettle (2,8 km). Ce tronçon présente le plus haut niveau d'impact sur l'environnement naturel dans le corridor. Un réaménagement du terrain de golf en un écoquartier polyvalent est envisagé.
- **Ottawa – Tronçon 1** : promenade de l'Aviation, de la rivière des Outaouais au chemin de Montréal (2,5 km). Ce tronçon est caractérisé par des zones récréatives, des zones résidentielles de densité moyenne et de vastes utilisations institutionnelles, comme le Musée de l'aviation.
- **Ottawa – Tronçon 2** : promenade de l'Aviation, du chemin de Montréal au chemin Ogilvie (2,0 km). Ce tronçon est caractérisé par des utilisations du sol résidentielles et institutionnelles.
- **Ottawa – Tronçon 3** : promenade de l'Aviation, du chemin Ogilvie à l'échangeur de l'autoroute 417 – nouvelles bretelles; y compris des modifications à l'échangeur de la route régionale 174 et de l'autoroute 417 et au carrefour du chemin Ogilvie. Ce secteur est caractérisé par une diversité d'utilisations du sol, notamment commerciale, institutionnelle, récréative et résidentielle de haute densité.

4.1 Corridor 5 – Gatineau

4.1.1 Utilisation du sol actuelle

Principalement utilisés à des fins agricoles il y a environ quarante ans, les terrains du Corridor 5 se caractérisent présentement par une urbanisation active (**figure 3**). Le Corridor 5 longe des secteurs bâtis de basse à moyenne densité, à l'exception du côté ouest du carrefour de la montée Paiement et du boulevard Maloney, où la densité est élevée en raison d'un grand centre commercial d'envergure régionale. De grands centres commerciaux alternent avec des zones résidentielles de différentes densités. Ces deux types d'utilisation du sol prédominants s'étendent sur les derniers terrains vacants au sud, au centre et au nord du corridor.

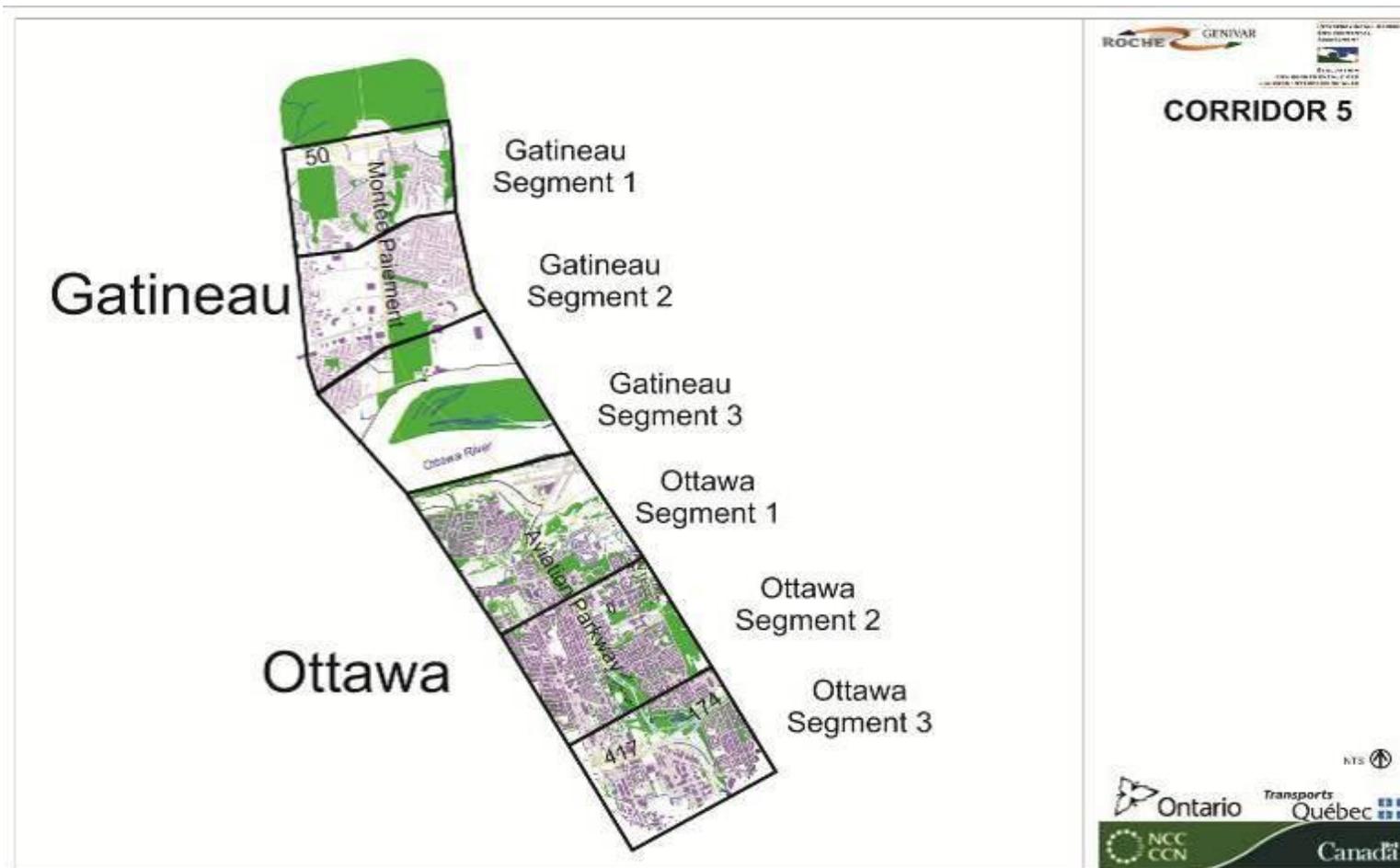
La montée Paiement est une route à quatre voies séparée par un terreplein central, bordée par des terrains à usages mixtes et par un sentier cyclable en site propre sur toute sa longueur. Sur ses abords, construits à 80 %, s'alignent des commerces, des maisons unifamiliales et des immeubles d'habitation. Il s'y trouve le Centre de préservation de Bibliothèque et Archives Canada, dont la fonction, l'échelle et l'architecture contrastent avec les constructions commerciales et résidentielles voisines en bordure de la montée Paiement. Le corridor comprend aussi un lieu de culte, et la cour d'une école secondaire borde le corridor du côté ouest. Le corridor comprend un tronçon du Rapibus, un nouveau système de transport en commun rapide visant à desservir les secteurs La Cité et Gatineau vers les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa.

Le Corridor 5 couvre une grande partie de l'actuel terrain de golf privé Tecumseh et traverse l'éventuelle zone de conservation de l'île Kettle. Voisine du terrain de golf, une usine de traitement d'eau est située sur la rue Saint-Louis. De petits espaces verts et de petits bois s'étendent à l'intérieur des quartiers

résidentiels, et un terrain de jeu gazonné a été aménagé sous les lignes de transmission d'électricité qui croisent le corridor diagonalement en son centre. Deux tours de communication sont situées aux extrémités nord et sud du Corridor 5.

Il reste des terrains inoccupés à trois endroits. Le premier est situé dans une zone commerciale près de l'échangeur de l'autoroute de l'Outaouais 50 et de la montée Paiement. Le second est situé dans une autre zone commerciale à l'ouest de la montée Paiement, entre le boulevard La Vérendrye et le boulevard Maloney.

Figure 2
Corridor 5 – Tronçons de la zone d'étude



Enfin, le terrain surplombant la rivière des Outaouais est réservé pour la construction d'un échangeur et de l'approche de l'éventuel pont interprovincial. Toutefois, la construction résidentielle continue de s'étendre rapidement vers le nord de ce terrain et du côté ouest de la montée Paiement, dont le prolongement est prévu par la Ville de Gatineau et le ministère des Transports pour la future liaison menant à Ottawa.

4.1.2 Environnement et utilisation des ressources

Mis à part le terrain de golf privé, la principale utilisation récréative est la Route verte, qui longe le terrain de golf avec une orientation est-ouest en bordure du boulevard Maloney, puis passe sur le terrain vacant au sud de la montée Paiement. Le réseau cyclable métropolitain hors rue suit la montée Paiement sur toute sa longueur, du côté est entre les boulevards Gréber (échangeur de l'autoroute 50) et La Vérendrye, puis du côté ouest entre les boulevards La Vérendrye et Maloney.

À l'extrémité sud-ouest du corridor et à l'ouest de l'île Kettle se trouve l'extrémité de la panoramique rue Jacques-Cartier, où la Ville de Gatineau et la Commission de la capitale nationale prévoient améliorer la berge en 2012.

Une zone inondable (correspondant aux intervalles de récurrence de 20 et 100 ans) s'étend au sud du corridor, le long de la rivière des Outaouais, et comprend l'île Kettle. Le bras nord de la rivière des Outaouais accueille des utilisations comme la navigation de plaisance, la pêche sportive, l'observation de la sauvagine et la contemplation de la rivière des Outaouais. L'île Kettle est en voie d'être reconnue comme une zone de conservation.

4.1.3 Planification de l'utilisation du sol

Le Plan d'affectation de l'Outaouais du ministère des Ressources naturelles (MRN) du Québec comprend une aire de conservation dans la partie est de l'île Kettle. Le côté ouest, où le Corridor 5 est situé, ne nécessite pas de zonage supplémentaire au niveau provincial (**annexe A**).

Le plan d'urbanisme de la Ville de Gatineau prévoit une porte d'entrée à aménager vers le sud, en bordure de la rivière des Outaouais et sur la montée Paiement. Cette porte d'entrée sera sujette à un aménagement approprié en rapport avec un éventuel pont dans cet axe. À l'extrémité nord, l'échangeur avec l'autoroute 50 est reconnu comme un pôle de développement dans le plan d'urbanisme, bien que la partie juste au nord de l'autoroute soit affectée à des fins agricoles. Comme il est indiqué dans le plan d'urbanisme, la Ville de Gatineau vise aussi à accroître la densité dans le secteur La Cité et sur les terrains en bordure du corridor du Rapibus (**annexe B**).

Pour l'ensemble du corridor, les affectations des terrains dans le plan d'urbanisme sont variées et concordent avec les utilisations du sol actuelles, c'est-à-dire à des fins résidentielles ou mixtes, pour l'emploi et comme parc ou zone inondable (île Kettle). Au nord du boulevard La Vérendrye, le corridor coupe perpendiculairement un secteur marqué par une pente abrupte susceptible à l'érosion.

Figure 3
Corridor 5 – Utilisation du sol actuelle – Gatineau



Les possibilités d'aménagement sont les suivantes :

- au nord (agrandissement des secteurs commerciaux vers le nord et vers l'ouest, le long de l'autoroute 50);
- dans la partie centrale (terrains vacants ou terrains en construction de part et d'autre du boulevard La Vérendrye ou au sud du boulevard du Carrefour, dans une zone commerciale);
- au sud du corridor (construction résidentielle actuelle dans le secteur de la rue Fontenelle, en bordure du prolongement de la montée Paiement).

Le Club de golf Tecumseh a été vendu à League Assets le 31 août 2012. Le terrain de golf restera ouvert aux golfeurs jusqu'en 2013. Les nouveaux propriétaires prévoient poursuivre les discussions avec le conseil municipal afin de changer l'affectation récréative du terrain à une affectation mixte, commerciale et résidentielle, et de permettre un écoquartier certifié LEED.

Tous les usages liés à l'érection d'une tour de télécommunications ont été ajoutés à la zone récréative (R-05-220) au sud du boulevard Maloney en 2010 par le biais d'un règlement municipal. Dans cette zone récréative, le corridor passe près d'une petite zone de glissement de terrain sur les terrains du Club de golf Tecumseh (**annexe B**).

L'île Kettle est vouée à devenir une zone de conservation.

L'infrastructure indiquée sur la carte de l'utilisation du sol est la suivante : une voie ferrée et ses abords, comprenant la zone tampon d'une réserve d'eau potable. Enfin, l'autoroute 50 et la montée Paiement appartiennent au ministère des Transports et à la Ville de Gatineau respectivement, et sont protégées aux fins d'une éventuelle liaison interprovinciale.

4.1.4 Services d'utilité publique

L'infrastructure des services d'utilité publique indiquée sur la carte de l'utilisation du sol consiste en une ligne de transmission d'électricité et une usine de traitement d'eau et les terrains voisins, y compris une zone tampon de réserve d'eau potable. Une tour a été érigée au nord de la rue Saint-Louis en 2011.

4.1.5 Contraintes

Les contraintes relatives à l'utilisation du sol sont jugées mineures et peuvent être atténuées.

4.1.6 Possibilités

La montée Paiement et son prolongement vers le sud réduisent les incidences sur l'utilisation du sol et procurent un lien direct vers l'autoroute 50. Il y a aussi suffisamment d'espace pour ajouter un sentier polyvalent.

4.2 Corridor 5 – À Ottawa

4.2.1 Utilisation du sol actuelle

Sur le côté ontarien, le Corridor 5 suit l'actuelle promenade de l'Aviation de la rivière des Outaouais à l'autoroute 417. L'utilisation du sol aux abords du corridor comprend des secteurs résidentiels de haute à basse densité constitués de maisons isolées, jumelées et en rangée ainsi que d'appartements. Des commerces se trouvent le long des grandes artères transversales, comme le chemin de Montréal et le chemin Ogilvie. Les grandes institutions sont l'hôpital Montfort, les écuries de la Gendarmerie royale du

Canada, le siège social de la Société canadienne d'hypothèques et de logement et le Musée de l'aviation du Canada.

Les particularités importantes sont le boisé Montfort, l'aéroport de Rockcliffe et l'ancienne base des Forces canadiennes de Rockcliffe. L'utilisation du sol actuelle est décrite dans la présente section en partant de la rivière des Outaouais et en allant vers l'échangeur de la route régionale 174 et l'autoroute 417 (« la Fourche »). Se reporter aux **figures 4, 5 et 6**.

Ottawa - Tronçon 1

En bordure de la rivière des Outaouais se trouvent la promenade Rockcliffe de la CCN ainsi que des sentiers polyvalents et un parc de stationnement. Au sud-ouest de la promenade sont situées les écuries de Rockcliffe de la GRC, et à l'est, le Musée de l'aviation et de l'espace du Canada et l'aéroport de Rockcliffe.

Les terrains à l'ouest de la promenade de l'Aviation et à proximité de la promenade Rockcliffe présentent des utilisations résidentielles mixtes et sont notamment occupés par les parcs London Terrace et Hemlock et par l'école Queen Elizabeth. À l'est de la promenade de l'Aviation se trouve l'ancienne base des Forces canadiennes de Rockcliffe, dont le réaménagement est prévu.

Plus au sud, le côté ouest de la promenade de l'Aviation est occupé par un secteur résidentiel mixte de haute densité, et des commerces bordent le chemin de Montréal. L'hôpital Montfort est situé au nord-est du chemin de Montréal et est bordé du côté nord par le boisé Montfort.

Ottawa - Tronçon 2

Au sud-est du chemin de Montréal se trouvent les bureaux de la Société canadienne d'hypothèques et de logement et des secteurs résidentiels de plus haute densité.

Les institutions et parcs suivants sont situés au sud du chemin de Montréal, du côté est de la promenade : le Collège catholique Samuel-Genest, le Centre Éducatif Brin de Soleil, La Cité collégiale, l'École élémentaire catholique Montfort ainsi que les parcs Dr-John-Hopps et Whiterock. L'utilisation du sol à l'ouest de la promenade et près de l'avenue Cummings comprend les parcs Trojan et Cumming, l'école Notre-Dame-du-Mont-Carmel et l'école secondaire Rideau. Plus au sud, le parc Ken-Steele est situé à l'ouest de la promenade, sur le chemin Ogilvie.

Ottawa - Tronçon 3

Les terrains situés au sud-est du carrefour du chemin Ogilvie et de la promenade de l'Aviation sont occupés par l'église anglicane Epiphany, les parcs Palmerston et City Centre ainsi que le centre communautaire Cyrville. Un funérarium se trouve au sud-ouest du chemin Ogilvie, et des unités de logement de haute densité, au sud de la place Beaulieu.

Des commerces et des bureaux occupent les côtés nord et sud du chemin Cyrville et l'ouest de la fourche de autoroute 417 et de la route régionale 174. Des maisons et les parcs Cedarcroft, Marchand et Meadowbrook sont situés au sud-est de la « Fourche ». Les terrains à l'intérieur de la « Fourche » constituent un espace ouvert.

Figure 4
Corridor 5 – Utilisation du sol actuelle Ottawa – Tronçon 1

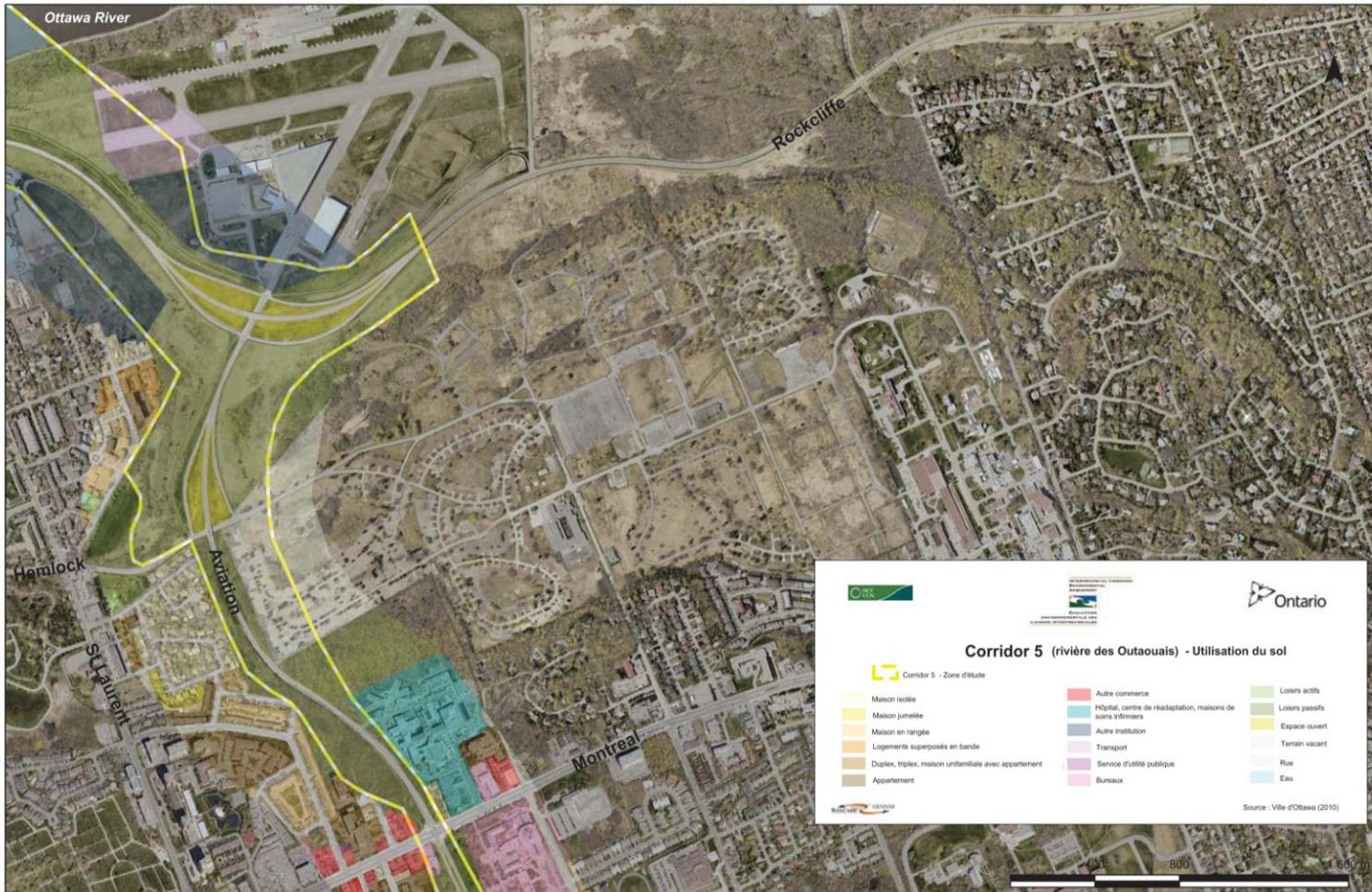


Figure 5
 Corridor 5 – Utilisation du sol actuelle – Ottawa – Tronçon 2



Figure 6
 Corridor 5 – Utilisation du sol actuelle – Ottawa – Tronçon 3



4.2.2 Règlement de zonage

La carte de zonage pertinente du Corridor 5 est donnée à l'**annexe C**, et les définitions, à la **section 9.0**.

4.2.3 Plan officiel

Le Plan officiel d'Ottawa 20/20 a été adopté par le conseil municipal en 2003, puis modifié en 2009. Les cartes du Plan officiel pertinentes du Corridor 5 sont données à l'**annexe D**.

Sur la carte de la Ville intitulée « Plan des politiques en milieu urbain », tout l'intérieur du Corridor 5 est désigné comme un secteur urbain. La carte « Plan des politiques en milieu urbain », identifie les terrains boisés situés au nord et à l'ouest de l'hôpital Montfort comme une caractéristique naturelle urbaine; les terrains ainsi désignés préservent des caractéristiques naturelles qui sont gérées à des fins de conservation ou de récréation passive. Les promenades et les terrains contigus sont désignés comme un espace vert d'importance, qui comprend des utilisations récréatives, comme des sentiers, et qui est à l'usage du public. À côté de l'espace vert d'importance associé à la promenade et au sud-ouest de la « Fourche » se trouve la désignation de secteur urbain général, qui permet, outre l'aménagement d'habitations de tous types et densités, des lieux de travail, des commerces de détail, des services, des utilisations industrielles, culturelles, récréatives et institutionnelles ainsi que des espaces verts et des lieux de divertissement.

L'ancienne base des Forces canadiennes de Rockcliffe est désignée comme une collectivité en développement afin de correspondre aux plans de réaménagement. Un centre d'utilisations polyvalentes situé du côté ouest de la « Fourche » présente un aménagement compact et polyvalent, alors que du côté est se trouve un secteur d'emploi comportant des activités administratives et industrielles.

La carte de la Ville intitulée « Plan du réseau urbain de pistes cyclables principales » montre les sentiers polyvalents hors chemin longeant la promenade de l'Aviation et la rivière des Outaouais ainsi que les sentiers cyclables hors chemin longeant la promenade Rockcliffe. Celle intitulée « Sentiers polyvalents et routes d'entrées-panoramiques (urbain) » désigne le sentier polyvalent hors chemin longeant les promenades comme faisant partie du réseau principal et celui de la promenade de l'Aviation vers l'est jusqu'à la rivière des Outaouais comme faisant partie du réseau communautaire.

4.2.4 Plan directeur des espaces verts

Le Plan directeur des espaces verts de la Ville d'Ottawa (1996) présente une vision d'avenir des espaces verts en milieu urbain. La carte pertinente du Plan directeur des espaces verts est donnée à l'**annexe E**.

La rive de la rivière des Outaouais et le terrain au nord du chemin Ogilvie sont désignés comme des « terrains primaires » qui incluent des paysages naturels et une importante rivière reconnue pour la grande qualité de leur environnement ou la rareté des espèces qu'ils abritent, ainsi que les parcs et les espaces libres publics expressément conçus pour des fonctions sportives et récréatives.

Les terrains situés au nord et à l'ouest de l'hôpital Montfort et au nord de la « Fourche » sont désignés comme des « terrains de soutien », qui s'ajoutent aux terrains primaires et les enrichissent. Les terrains de soutien comprennent les corridors des promenades, les alentours du Musée de l'aviation et de l'espace du Canada et les environs de l'hôpital Montfort.

4.2.5 Plan directeur de la Ceinture de verdure

Sans objet.

4.2.6 Potentiel agricole des terres

Le Corridor 5 ne contient pas d'activités agricoles.

4.2.7 Services d'utilité publique

Un important égout sanitaire est situé dans les environs du chemin Hemlock, et d'importantes canalisations d'adduction d'eau, le long du chemin Ogilvie, de la route régionale 174 et de l'autoroute 417. Un corridor de transport d'électricité orienté est-ouest croise la promenade de l'Aviation au sud du chemin Ogilvie.

4.2.8 Contraintes

Les contraintes que présente le Corridor 5 sont ses incidences potentielles sur l'exploitation de l'aéroport de Rockcliffe (atténuables), l'hôpital Montfort et les secteurs résidentiels de haute densité dans les environs du corridor. Des secteurs naturels, comme des espaces verts prévus au Plan officiel et des terrains primaires prévus au Plan directeur des espaces verts de la Ville d'Ottawa risquent aussi d'être touchés.

4.2.9 Possibilités

La plus grande possibilité qu'offre le Corridor 5 réside dans le fait que la promenade de l'Aviation offrira un lien direct entre la rivière des Outaouais et l'échangeur de la route régionale 174 et de l'autoroute 417, tout en réduisant les incidences sur l'utilisation du sol.

4.3 Corridor 5 – Évaluation des impacts

L'étude fonctionnelle du Corridor 5 a suffisamment avancé pour permettre d'établir les besoins fonciers et les impacts prévus sur l'utilisation du sol actuelle et future. Ces impacts ont été retenus comme des sous-facteurs d'évaluation des corridors, principalement dans le groupe de facteurs Utilisation du sol et biens fonciers. La méthode d'évaluation est décrite dans le *Rapport final sur les méthodes*.

Tous les corridors comportent une route à 4 voies avec des voies réservées aux véhicules à plusieurs passagers et des installations piétonnières et cyclables.

Le tracé proposé aura des incidences sur les promenades de l'Aviation et Rockcliffe, dans la partie nord du tronçon 1. La promenade de l'Aviation sera élargie à 4 voies et dotée de passages inférieurs au chemin Hemlock et à la promenade Rockcliffe. La promenade se poursuivra après le Musée de l'aviation et de l'espace du Canada vers Gatineau et comportera un nouveau carrefour donnant accès au musée et à la promenade Rockcliffe. La longueur des modifications à la promenade de l'Aviation est environ 2,5 km (du chemin Hemlock à la rivière des Outaouais). La promenade Rockcliffe sera déplacée vers l'ouest et dotée d'un carrefour giratoire à l'entrée du musée. La longueur des modifications à la promenade Rockcliffe est d'environ 1,4 km. La longueur totale de l'impact sur les promenades sera d'environ 3,9 km, y compris de nouveaux carrefours à la promenade Rockcliffe et à la promenade de l'Aviation.

Les impacts prévus dans le Corridor 5 sont indiqués à l'**annexe H (« Corridor 5 – Impacts potentiels sur l'utilisation du sol et les biens fonciers »)** et résumés au **tableau 1 (« Corridor 5 – Impacts potentiels sur l'utilisation du sol et les biens fonciers »)**.

Tableau 1
Corridor 5 – Impacts potentiels sur l'utilisation du sol et les biens fonciers

Utilisation du sol actuelle / future	Risque pour l'usine de traitement d'eau de Gatineau	Impact sur les plans d'urbanisme, l'étalement urbain, le développement durable	Promenades panoramiques	Impact sur les terrains de loisirs actifs (reliés à l'affectation du terrain seulement)	Impact sur les terrains consacrés aux loisirs passifs*	Fragmentation de terrains consacrés aux loisirs passifs*	Impact sur les terrains à aménager dans l'avenir	Impact sur les propriétés résidentielles		Impacts sur les terrains commerciaux et industriels	Impact sur les terrains institutionnels (à l'excl. de la Ceinture de verdure et de la baie McLaurin)	Impact sur les sentiers polyvalents	Impact sur les terres agricoles de classe 1 à 3	Impact sur les terres agricoles de classe 4 à 7	Fragmentation de terres agricoles	Contribution aux effets cumulatifs sur la Ceinture de verdure
Mesure	Oui ou non	Fort (mauvais), modéré ou faible (bon)	Longueur / nombre de carrefours	Superficie totale / nombre de propriétés	Superficie totale / nombre de propriétés	Oui ou non	Superficie totale / nombre de propriétés	Impact partiel (terrain requis, mais aucun bâtiment touché) : superficie totale / nombre de propriétés	Impact total (bâtiment touché justifiant un achat) : superficie totale / nombre de propriétés	Superficie totale / nombre de propriétés	Superficie totale / nombre de propriétés	Longueur nette en km **	Superficie	Superficie	Oui ou non	Forte, modérée ou faible
Corridor 5 – À Gatineau	Oui	Faible	0	5,07 ha / 1	2,26 ha / 1 (île Kettle)	Oui	7,43 ha / 7 (incluant le terrain de golf Tecumseh [7,2 ha])	0,55 ha / 76	0,72 ha / 3	0,82 ha / 16	2,43 ha / 5	3,55 net km	0	0	Non	S.O.
Corridor 5 – À Ottawa	Oui	S.O.	3,08 / 2	0 ha / 0	17,1 ha / 1 (impact net sur les propriétés fédérales)	Oui	0,34 ha / 2	0 ha / 0	0 ha / 0	0 ha / 0	0,07 ha / 1	4,0 km net km	0	0	Non	Faible
TOTAL / RÉSULTATS	Oui	Faible	3,08 / 2	5,07 ha / 1	19,36 ha / 2	Oui	7,77 ha / 9	0,55 ha / 76	0,72 ha / 3	0,82 ha / 16	2,5 ha / 6	7,55 net km	0 ha	0 ha	Non	Faible

- * terrains protégés ou affectés à des fins spéciales dans les plans directeurs fédéraux ou provinciaux (reliés à l'affectation du terrain seulement)
- ** longueur nette en km : augmentation globale, en kilomètres de pistes cyclables (somme des pistes supprimés et ajoutés dans le corridor)
- S.O. : sans objet

5.0 Corridor 6 (île Lower Duck)

La zone d'Étude à l'extrémité nord débute à l'autoroute de l'Outaouais 50 au Québec et suit le boulevard Lorrain vers le sud jusqu'à la rivière des Outaouais, au Québec, puis la promenade Rockcliffe jusqu'à la route régionale 174, et enfin vers l'ouest jusqu'à l'autoroute 417, en Ontario. Le boulevard Lorrain est une route vallonnée à deux (2) voies traversant un milieu bâti relativement dense et discontinu, représentatif des modes d'aménagement du territoire des années 1950 et 1960. La route régionale 174 est une route à quatre (4) voies orientée est-ouest, entre l'autoroute 417 et Orléans, et pourvue d'échangeurs au croisement avec le chemin de Montréal et le boulevard Jeanne-D'Arc.

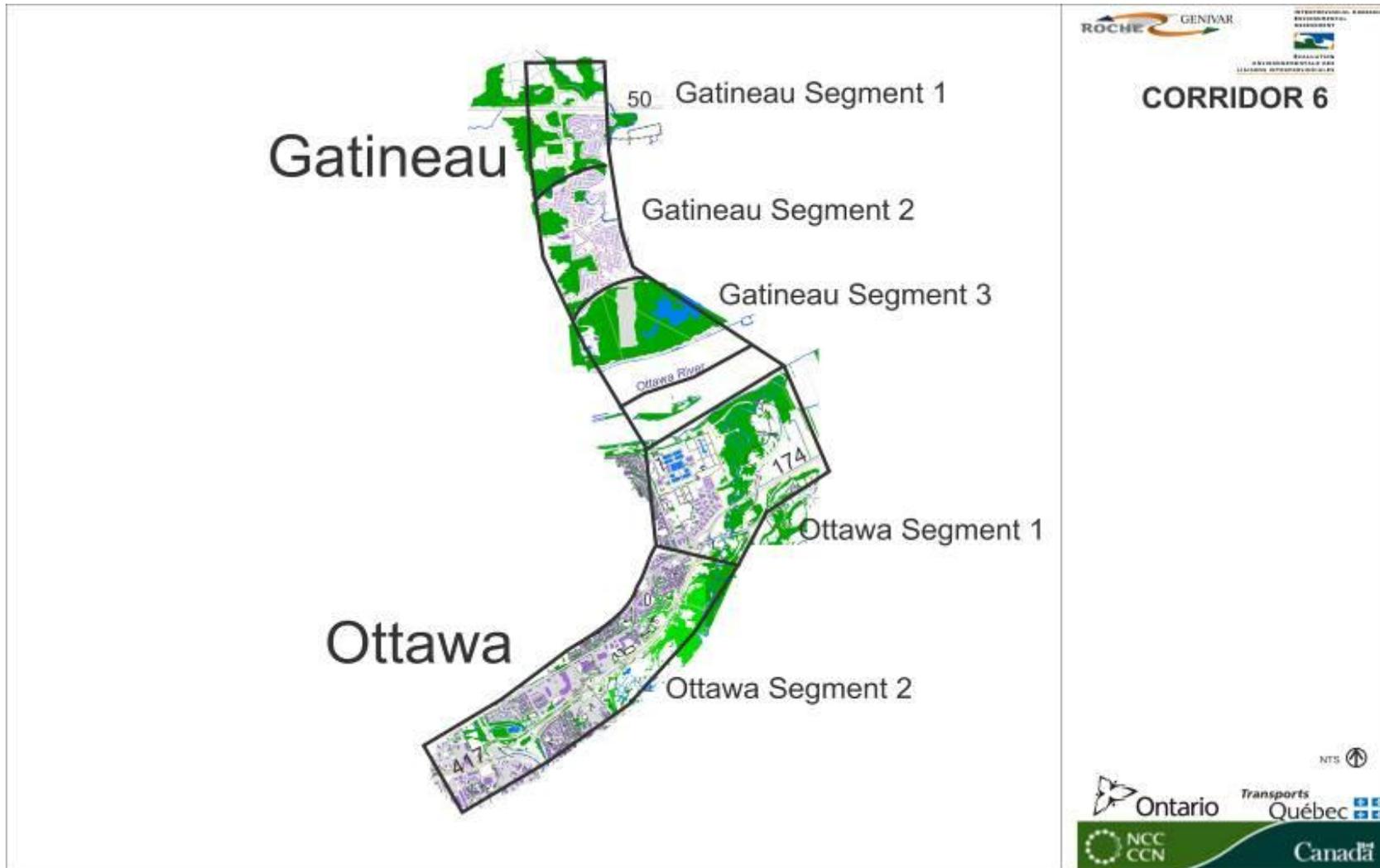
Du côté québécois, le relief s'abaisse généralement du nord au sud et présente une dépression au centre, au croisement de la voie ferrée. Une seconde dépression, moins profonde, se présente plus au sud, au croisement du boulevard Maloney. Le boulevard Lorrain se termine à la rue Notre-Dame. Au sud de cette rue, le Corridor 6 traverse la plaine inondable de la rivière des Outaouais entre une grande carrière et un terrain boisé à l'est et une usine de traitement d'eau à l'ouest. Près de la rive nord de la rivière, le Corridor 6 croise le boulevard Hurtubise, puis franchit la rivière des Outaouais en direction sud-est vers le côté ontarien.

Du côté ontarien, le sol est principalement occupé par un secteur naturel le long du ravin du ruisseau Green et une aire d'activités récréatives le long de la rivière. Le relief s'élève vers la rive de la rivière des Outaouais, présente un profond ravin contenant le ruisseau Green, puis s'aplanit vers la route régionale 174. Au sud de la route régionale 174, le relief s'élève de nouveau et comporte un escarpement au nord du boulevard Saint-Joseph.

Le Corridor 6 a une longueur de 7,75 km. Aux fins de l'analyse des impacts environnementaux, la zone d'étude a été divisée en les cinq tronçons (5) suivants possédant des caractéristiques semblables (figure 7) :

- **Gatineau – Tronçon 1 – De l'autoroute de l'Outaouais 50 à la rue Forget** : secteur en construction et terrains vacants vers le nord-ouest (environ 0,9 km).
- **Gatineau – Tronçon 2 – De la rue Forget à la rue Notre-Dame** : vieux noyau villageois offrant peu de souplesse dans le tracé sinueux et comportant des utilisations du sol traditionnelles et denses (environ 1,75 km).
- **Gatineau – Tronçon 3 – De la rue Notre-Dame à la rivière des Outaouais** : vastes terrains vagues ou affectés aux services d'utilité publique, à l'industrie ou à la conservation de la nature, dépourvus de routes (environ 1,8 km).
- **Ottawa – Tronçon 1 – De la rivière des Outaouais à la sortie Chemin de Montréal de la route régionale 174** : Ceinture de verdure de la CCN, y compris l'île Lower Duck, la promenade Rockcliffe et la route régionale 174 (environ 2 km).
- **Ottawa – Tronçon 2 – De la sortie Chemin de Montréal de la route régionale 174 à l'autoroute 417** : la route régionale 174 est une autoroute à quatre (4) voies qui est pourvue d'échangeurs à l'autoroute 417, au chemin Blair et au chemin de Montréal (environ 4,5 km).

Figure 7
Corridor 6 – Tronçons de la zone d'Étude



5.1 Corridor 6 – À Gatineau

5.1.1 Utilisation du sol actuelle

Le boulevard Lorrain est situé dans un milieu résidentiel de haute densité, plus vieux, parsemé de commerces, de parcs et de plusieurs institutions, dont une garderie, deux écoles (de niveaux primaire et secondaire), une église (Sainte-Rose), un cimetière, un foyer pour personnes âgées (ancien couvent Sainte-Marie) et un centre de services (bibliothèque) de la Ville de Gatineau. Par contre, au nord de l'échangeur de l'autoroute de l'Outaouais 50 se trouvent des lotissements résidentiels plus récents, constitués de maisons unifamiliales construites en 2010 (**figure 8**).

Un nouveau parc de stationnement incitatif (« parc-o-bus ») de la Société de transport de l'Outaouais (STO) est situé dans le quadrant nord-ouest de l'intersection du boulevard Lorrain et de la voie ferrée des Chemins de fer Québec-Gatineau.

Au sud du boulevard Lorrain, le Corridor 6 croise une mince bande d'immeubles d'habitation en bordure de la rue Notre-Dame, puis traverse un vaste terrain vacant entre une installation de services d'utilité publique (usine d'épuration des eaux usées de Gatineau) et une grande carrière. Le corridor passe à côté de la baie McLaurin et du marais de Templeton, des terres humides reconnues pour leurs habitats fauniques de grande qualité. Des maisons unifamiliales bordent le boulevard Hurtubise longeant la rivière des Outaouais.

La présence d'un échangeur à la jonction du boulevard Lorrain et de l'autoroute 50 offre la possibilité d'un accès direct au réseau routier provincial.

Bien que le cadre bâti soit généralement un vieux noyau urbain présentant une succession de maisons, de commerces et de petites industries, il existe de grandes étendues de terrains vacants et de terrains boisés du côté ouest du corridor et le long de l'autoroute de l'Outaouais 50.

5.1.2 Environnement et utilisation des ressources

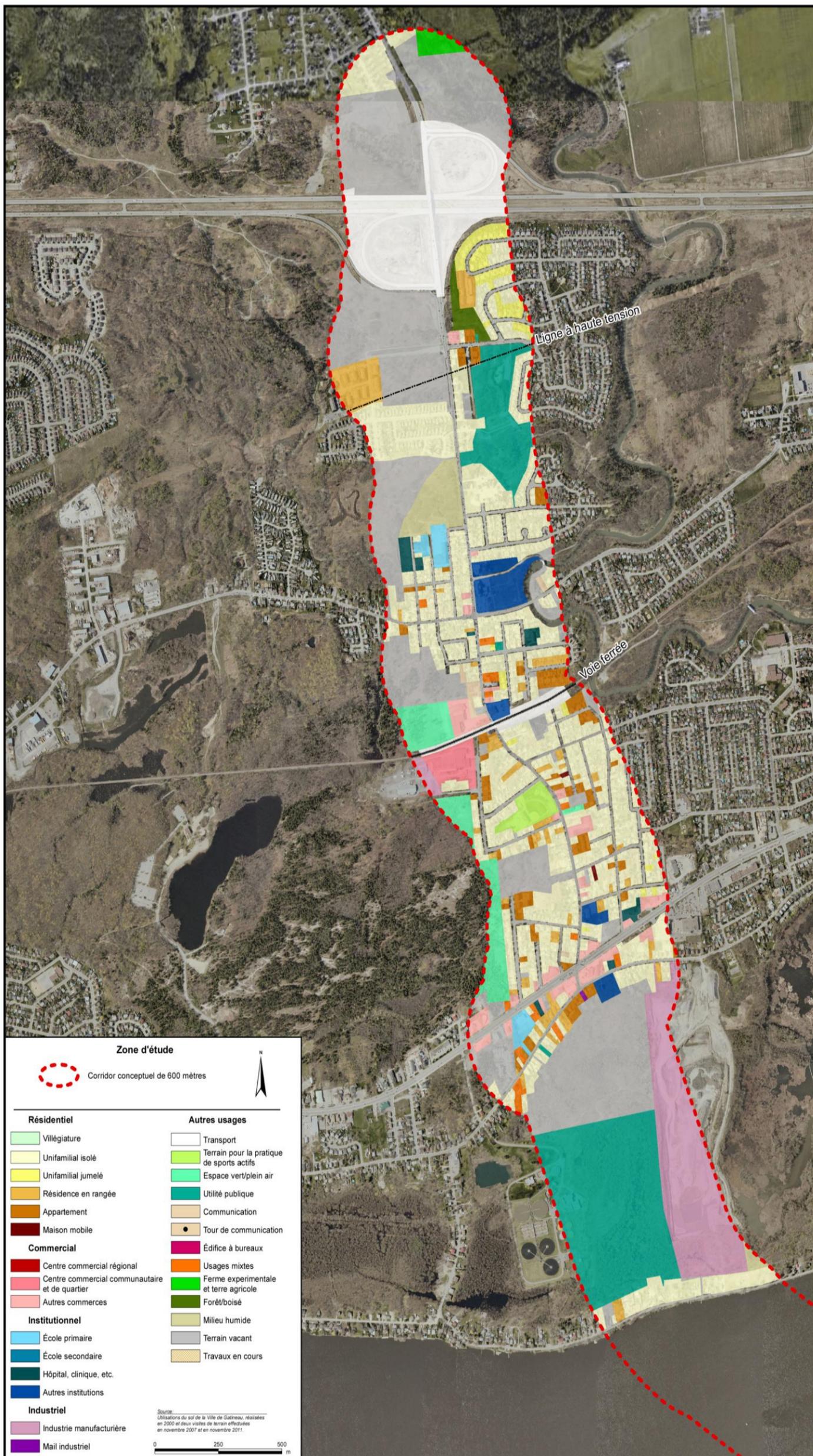
La section de la rivière des Outaouais que traverse le Corridor 6 est un secteur de navigation de plaisance et de pêche sportive situé entre deux marinas dont l'une sert aussi pour l'amarrage et le remisage d'hydravions.

Le sentier d'interprétation de la baie McLaurin, aménagé par Canards Illimités et le ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec, donne accès au marais de Templeton et à la baie McLaurin, situés en bordure du corridor. Ce sentier sert à l'observation de la faune. Enfin, la Route verte traverse le Corridor 6 en empruntant la rue Notre-Dame.

5.1.3 Plans d'utilisation du sol

Les terrains situés entre la rivière des Outaouais et la rue Notre-Dame, à l'est du boulevard Lorrain, sont compris dans un projet de refuge faunique du ministère des Ressources naturelles (MRN) du Québec dans le Plan d'affectation du territoire public de l'Outaouais. Ce zonage procure une conservation stricte aux fins d'un refuge faunique, tel que décrit à l'**annexe A**. Le Corridor 6 n'est toutefois pas visé par cette affectation en bordure de la rivière des Outaouais.

Figure 8
Corridor 6 – Utilisation du sol actuelle – Gatineau



Les terrains à l'intérieur du Corridor 6 sont principalement affectés à des usages résidentiels et mixtes, ces derniers s'étendant de l'intersection avec le boulevard Maloney jusqu'à la voie ferrée des Chemins de fer Québec-Gatineau, qui est le corridor devant être utilisé par le Rapibus, un réseau de transport en commun rapide par autobus, maintenant construit dans le Corridor 5 et qui sera prolongé jusqu'au Corridor 6. La densité urbaine devrait être augmentée aux abords du corridor du Rapibus. Les terrains vacants au sud de la rue Notre-Dame sont affectés à des installations publiques, comme un vaste parc, un parc riverain, un terrain de golf ou une zone de conservation. Toutefois, une large bande de terrain située entre la rue Notre-Dame et la rivière des Outaouais, voisine de la baie McLaurin, est aussi indiquée comme une zone inondable (aux intervalles moyens de récurrence de 20 et 100 ans).

Le plan de désignation des terrains montre que le corridor traverse deux zones de glissement de terrain entre l'autoroute de l'Outaouais 50 et le boulevard Saint-René, dont l'une est présentement couverte par un petit réseau de parcs publics et des terrains boisés dans un milieu humide.

Il reste des possibilités d'aménagement résidentiel sur certains terrains vacants situés à l'ouest de la rue Maurice-Beaudoin et entre les rues Beauchamp et de Calumet. Le plan d'urbanisme désigne le secteur au sud-ouest de la jonction du boulevard Lorrain et de l'autoroute de l'Outaouais 50 comme un pôle de développement commercial (**annexe B**).

5.1.4 Services d'utilité publique

L'équipement collectif relevé dans le Corridor 6 est situé au sud-ouest du corridor, sur la carte de l'utilisation du sol, et comprend une ligne de transport d'électricité et une usine de traitement d'eau.

5.1.5 Contraintes

Il existe dans les environs du boulevard Lorrain deux églises avec leur cimetière adjacent qui seront évitées.

5.1.6 Possibilités

Le Corridor 6 n'offre aucune possibilité particulière à Gatineau.

5.2 Corridor 6 – À Ottawa

Le Corridor 6 suit la route régionale 174 et la promenade Rockcliffe vers le nord jusqu'à la rivière des Outaouais. Les terrains voisins du corridor sont occupés par des maisons isolées de densité variable, des exploitations agricoles, des installations de loisirs, des commerces, des industries et des institutions. Les particularités dans les environs du corridor 6 sont notamment l'île Lower Duck, le Centre environnemental Robert-O.-Pickard, le ruisseau Green, la Ceinture de verdure de la CCN, le terrain de golf municipal Pine View, des sentiers polyvalents et le quartier Beacon Hill.

5.2.1 Utilisation du sol actuelle

La description de l'utilisation du sol actuelle dans la présente section est faite du nord (de la rivière des Outaouais) au sud-ouest, puis le long de la route régionale 174 et jusqu'à l'échangeur de la route régionale 174 et de l'autoroute 417, communément appelé « la Fourche » (**figure 9**).

Ottawa – Tronçon 1

Les terrains à l'ouest de la promenade Rockcliffe sont principalement occupés par le Centre environnemental Robert-O.-Pickard, le parc d'affaires Canotek et l'aréna J.-B.-Potvin. Des activités agricoles prennent place à l'est du ruisseau Green, qui s'écoule au nord-est de la route régionale 174 vers la rivière des Outaouais.

Ottawa – Tronçon 2

Les terrains au sud de la route régionale 174 sont notamment occupés par des maisons unifamiliales à faible densité, la maison de soins infirmiers Madonna, la Ferme Fruitière d'Orléans, les terrains de golf et d'exercice White Sands et une garderie sur le boulevard Saint-Joseph.

Du chemin de Montréal à l'aréna Earl-Armstrong, au nord-est du chemin Blair, l'utilisation du sol est surtout résidentielle et comprend les parcs Jasmine et Trillium et des institutions comme l'école secondaire de Gloucester et la bibliothèque de Gloucester Nord. Des commerces et des logements se trouvent à l'ouest de la « Fourche » et, au sud-est de celle-ci, le terrain de golf de Pine View.

5.2.2 Règlement de zonage

La carte de zonage pertinente au Corridor 6 est donnée à l'**annexe C**, et les définitions, à la **section 9.0**.

5.2.3 Plan officiel

Les désignations des terrains reposent sur le Plan officiel d'Ottawa 20/20 adopté par le conseil municipal en 2003, puis modifié en 2009. Les cartes du Plan officiel pertinentes du Corridor 6 sont données à l'**annexe D**.

La carte intitulée « Plan des politiques en milieu urbain » désigne l'île Lower Duck comme une terre humide d'importance au sud et à l'est du Bouclier canadien. Les terrains situés au nord de la route régionale 174 et à l'est du ruisseau Green sont désignés comme un secteur de ressources agricoles, qui protège des terres agricoles et d'autres terres propices à l'agriculture en empêchant leur conversion à d'autres usages.

Un secteur écologique naturel s'étend de la rive de la rivière des Outaouais jusqu'au sud de la route régionale 174 et de la promenade Rockcliffe, à l'est du terrain de golf municipal Pine View. Les secteurs écologiques naturels visent à assurer la protection et la préservation des caractéristiques naturelles et des fonctions inhérentes à chaque zone.

Figure 9
Corridor 6 – Utilisation du sol actuelle – Ottawa – tronçons 1 et 2



Les terrains à l'ouest du ruisseau Green constituent un secteur d'emploi comportant des activités administratives et industrielles. Au sud de la route régionale 174, dans les environs du boulevard Saint-Joseph et au sud-est de l'échangeur du chemin Blair, les terrains font partie de la zone rurale de la Ceinture de verdure, constituée de fermes et de forêts.

Le secteur urbain général est situé du côté nord de la route régionale 174 entre le chemin de Montréal et le chemin Blair. Cette désignation permet, outre l'aménagement d'habitations de tous types et densités, des lieux de travail, des commerces de détail, des services, des utilisations industrielles, culturelles, récréatives et institutionnelles, ainsi que des espaces verts et des lieux de divertissement.

La carte intitulée « Plan du réseau urbain de pistes cyclables principales » montre les sentiers polyvalents hors chemin adjacents à la rivière des Outaouais et au quadrant nord-est de la promenade Rockcliffe. La promenade Rockcliffe comprend des pistes cyclables sur chemin. La carte intitulée « Sentiers polyvalents et routes d'entrée-panoramiques (urbain) » désigne le sentier longeant la rivière des Outaouais comme faisant partie du réseau principal.

5.2.4 Plan directeur des espaces verts

Le Plan directeur des espaces verts de la Ville d'Ottawa (2006) présente une vision d'avenir des espaces verts en milieu urbain. La carte pertinente du Plan directeur des espaces verts au Corridor 6 est donnée à l'**annexe E**.

Le Plan désigne l'île Lower Duck, la rive de la rivière des Outaouais et le ravin du ruisseau Green comme des « terrains primaires ». Les terrains primaires comprennent les paysages naturels et les principales rivières reconnus pour la grande qualité de leur environnement, ainsi que les parcs et les espaces libres publics expressément conçus pour des fonctions sportives et récréatives.

Les « terrains de soutien » s'ajoutent aux terrains primaires et les enrichissent. Les « terrains de contribution » mettent en valeur les terrains primaires et de soutien ou en augmentent l'étendue; ils s'en trouvent au sud de la route régionale 174, dans les environs du boulevard Saint-Joseph.

5.2.5 Plan directeur de la Ceinture de verdure

Le plan directeur de la Ceinture de verdure (1996) guide la préservation de la Ceinture de verdure de la capitale nationale de la CCN.

La limite de la Ceinture de verdure suit la rive de la rivière des Outaouais à l'est du Centre environnemental Robert-O.-Pickard au sud de la route régionale 174. Partant de la route régionale 174, la limite s'étend au sud de l'échangeur du chemin Blair. La Ceinture de verdure comprend aussi l'île Lower Duck, dans la rivière des Outaouais. Les cartes du plan directeur de la Ceinture de verdure pertinentes au Corridor 6 sont données à l'**annexe F**.

Les éléments particuliers de la Ceinture de verdure à l'intérieur du Corridor 6 sont le ruisseau Green, des sentiers polyvalents, parallèles à la rivière des Outaouais et au ruisseau Green, des forêts feuillues et mixtes, des terres agricoles en friche et des exploitations agricoles. Au sud de la route régionale 174 se trouve le boulevard Saint-Joseph, qui longe un escarpement et offre des panoramas sur les collines de la Gatineau.

Le plan directeur de la Ceinture de verdure désigne l'île Lower Duck comme un « principal secteur naturel »; les secteurs ainsi désignés protègent de vastes et importants écosystèmes naturels. Le ravin du ruisseau Green est désigné comme un « principal secteur naturel ». Une « zone tampon naturelle » qui le borde s'étend au sud-ouest de la route régionale 174 jusqu'au terrain de golf municipal Pine View, où la désignation est celle de « paysage rural ». Les principaux secteurs naturels protègent de vastes et importants écosystèmes naturels, alors que les paysages ruraux assurent la conservation d'espaces qui soulignent le caractère rural et ouvert de la Ceinture de verdure.

Le secteur à l'est du ravin du ruisseau Green et au nord de la route régionale 174 est désigné comme « paysage cultivé » afin de conserver des terres propices à la production agricole et forestière. La route régionale 174 est désignée comme « couloir d'infrastructure » afin de concentrer l'équipement collectif et d'en réduire les intrusions.

Le Plan directeur de la Ceinture de verdure désigne la promenade Rockcliffe comme un « corridor panoramique », et un panorama révèle le caractère de la Ceinture de verdure et son contexte dans la capitale à la hauteur de la route régionale 174, à l'ouest de la promenade Rockcliffe, vers le nord-ouest.

En 2012, la CCN et la Ville d'Ottawa ont réalisé une étude des effets cumulatifs de l'infrastructure de transport sur la Ceinture de verdure de la capitale nationale. Cette étude a examiné les corridors existants et a déterminé leur impact global net sur les éléments essentiels de la Ceinture de verdure. Un projet est considéré comme ayant « *une forte contribution aux effets cumulatifs* » s'il répond aux critères suivants¹ :

- *risquent d'entraîner une perte directe à l'intérieur d'un Principal Secteur Naturel(PSN);*
- *risquent d'entraîner de nouvelles interruptions d'une voie de liaison naturelle ou d'une connexion à un corridor régional;*
- *contribuent de manière importante aux effets cumulatifs globaux sur la Ceinture de verdure.*

L'ajout d'une liaison interprovinciale dans le Corridor 6 devrait contribuer fortement aux effets cumulatifs globaux sur la Ceinture de verdure en raison de son impact sur le principal secteur naturel du ruisseau Green². On anticipe toutefois qu'il ne contribuera pas à la perte de voies de liaison naturelle, car la route sera surélevée.

¹ *Étude conjointe d'évaluation des effets cumulatifs des infrastructures de transport sur la Ceinture de verdure de la capitale nationale*, novembre 2012, p. 71.

² « [...] les projets ayant une "forte" contribution risquent de modifier les formes, les fonctions, les services et les bénéfices sociaux écologiques de la Ceinture de verdure, outre les pertes cumulatives de superficie des principaux secteurs naturels et de connectivité à l'intérieur de la Ceinture de verdure ». *Étude conjointe d'évaluation des effets cumulatifs des infrastructures de transport sur la Ceinture de verdure de la capitale nationale*, novembre 2012, p. 71.

5.2.6 Potentiel agricole des sols

Au nord de la route régionale 174, les terrains juste à l'ouest du ruisseau Green contiennent des sols de classe 4 présentant de graves limitations qui restreignent la gamme des cultures ou nécessitant des pratiques de conservation spéciales. Les sols deviennent ensuite des sols de classe 7 n'offrant aucune possibilité pour la culture ni pour le pâturage permanent, puis de classe 3 présentant des limitations assez sérieuses. Le secteur de ressources agricoles au nord de la route régionale 174 et à l'est du ruisseau Green contient des sols de classe 2 présentant des limitations modérées. Les secteurs de ressources agricoles cartographiés au sud de la route régionale 174 contiennent des sols de classe 3 présentant des limitations assez sérieuses. Les terrains en bordure de la rivière des Outaouais contiennent des sols de classe 7.

Se reporter à la carte des sols du Corridor 6 donnée à l'**annexe G**.

5.2.7 Services d'utilité publique

Deux égouts sanitaires collecteurs partent des secteurs sud de la ville et traversent le corridor de la route régionale 174 entre le chemin de Montréal et le chemin Blair jusqu'au Centre environnemental Robert-O.-Pickard. Un corridor de transport d'électricité longe le côté sud de l'emprise de la route régionale 174 à l'ouest du chemin Tenth Line, et l'égout collecteur d'Orléans traverse le corridor d'est en ouest au nord de la route régionale 174. L'égout sanitaire collecteur de Forest Valley est orienté nord-sud, puis tourne pour longer le côté ouest d'Orléans, et un corridor de transport d'électricité suit le côté sud de l'emprise de la route régionale 174 à l'ouest du chemin Tenth Line. Une importante canalisation d'adduction d'eau est située au sud de la route régionale 174.

5.2.8 Contraintes

Les contraintes sont le franchissement du ruisseau Green et la fragmentation potentielle de la Ceinture de verdure et du territoire agricole dans le Corridor 6. Des secteurs naturels, comme les terrains primaires du Plan directeur des espaces verts de la Ville et les principaux secteurs naturels de la Ceinture de verdure, risquent aussi d'être touchés.

5.2.9 Possibilités

Les possibilités comprennent le maintien du tracé actuel de la promenade Rockcliffe.

5.3 Corridor 6 – Évaluation des impacts

L'étude fonctionnelle du Corridor 6 a suffisamment avancé pour permettre d'établir les besoins fonciers et les impacts prévus sur l'utilisation du sol actuelle et future. Ces impacts ont été retenus comme des sous-facteurs d'évaluation des corridors, principalement dans le groupe de facteurs Utilisation du sol et biens fonciers. La méthode d'évaluation est décrite dans le *Rapport sur les méthodes*. Tous les corridors comportent une route à quatre (4) voies avec des voies réservées aux véhicules à plusieurs passagers et des installations piétonnières et cyclables. Les impacts prévus dans le Corridor 6 sont indiqués à l'**annexe I** (« **Corridor 6 – Impacts potentiels sur l'utilisation du sol et les biens fonciers** ») et résumés au **Tableau 2** (« **Corridor 6 – Impacts potentiels sur l'utilisation du sol et les biens fonciers** »).

Tableau 2
Corridor 6 – Impacts potentiels sur l'utilisation du sol et les biens fonciers

Utilisation du sol actuelle	Risque pour l'usine de traitement d'eau de Gatineau	Impact sur les plans d'urbanisme, l'étalement urbain, le développement durable	Promenades panoramiques	Impact sur les terrains de loisirs actifs	Impact sur les terrains consacrés aux loisirs passifs*	Fragmentation de terrains consacrés aux loisirs passifs*	Impact sur les terrains à aménager dans l'avenir	Impact sur les propriétés résidentielles		Impacts sur les terrains commerciaux et industriels	Impact sur les terrains institutionnels (à l'excl. de la Ceinture de verdure et de la baie McLaurin)	Impact sur les sentiers polyvalents	Impact sur les terres agricoles de classe 1 à 3	Impact sur les terres agricoles de classe 4 à 7	Fragmentation de terres agricoles	Contribution aux effets cumulatifs sur la Ceinture de verdure
Mesure	Oui ou non	Fort (mauvais), modéré ou faible (bon)	Longueur en km / nombre de carrefours	Superficie / nombre de propriétés	Superficie totale / nombre de propriétés	Oui ou non	Superficie totale / nombre de propriétés	Impact partiel (terrain requis, mais aucun bâtiment touché) : superficie totale / nombre de propriétés	Impact total (bâtiment touché justifiant un achat) : superficie totale / nombre de propriétés	Superficie / nombre de propriétés	Superficie totale / nombre de propriétés	Longueur nette en km**	Superficie	Superficie	Oui ou non	Forte, modérée ou faible
Corridor 6 – À Gatineau	Non	Modéré	0	2,66 ha / 1	0 ha / 0	Non	4,13 ha / 7	0,52 ha / 66	9,41 ha / 89	2,5 ha / 25	6,12 ha / 8	0	0	0	S.O.	S.O.
Corridor 6 – À Ottawa	Non	NA	0	0 ha	Ceinture de verdure : 29,7 ha (emprise de 100 m) 2,96 ha (superficie réelle de l'impact) (île Lower Duck : 1,26 ha [emprise de 100 m]) 0 ha [superficie réelle de l'impact] / 1	Oui	0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	(0,42 de nouveaux sentiers)	6,92 ha	0,49 ha	Oui	Forte
TOTAL/ RÉSULTATS	Non	Modéré	0	2,66 ha / 1	29,7 ha (emprise de 100 m) / 1	Oui	4,13 ha / 7	0,52 / 66	9,41 ha / 89	2,5 ha / 25	6,12 ha / 8	(0,42 de nouveaux sentiers)	6,92 ha	0,49 ha	Oui	Forte

- * terrains protégés ou affectés à des fins spéciales dans les plans directeurs fédéraux ou provinciaux
- ** longueur nette en km : augmentation globale, en kilomètres de pistes cyclables (somme des pistes supprimées et ajoutées dans le corridor)
- S.O. : sans objet

6.0 Corridor 7 – Aéroport de Gatineau-baie McLaurin

Situé aux limites de l'espace urbain de Gatineau, le Corridor 7 s'étend au sud de l'aéroport de Gatineau. Il ne suit pas une route existante, ni au Québec ni en Ontario. Il commence au nord de l'emprise de l'autoroute de l'Outaouais 50 et forme un large corridor qui mène à la rivière des Outaouais en obliquant vers l'ouest près de la rivière Blanche.

Empiétant légèrement sur l'Agroparc qui borde l'aéroport et l'autoroute de l'Outaouais 50, le Corridor 7 traverse une partie des terrains industriels de l'aéroport et le « parc industriel ». Il croise ensuite un secteur en voie de transformation, où il ne reste qu'une seule ferme menacée par le développement industriel. Au sud, il franchit la rivière Blanche, dont la rive gauche est occupée par des commerces ayant besoin de grands espaces d'entreposage, ou des commerces de récréation extensive.

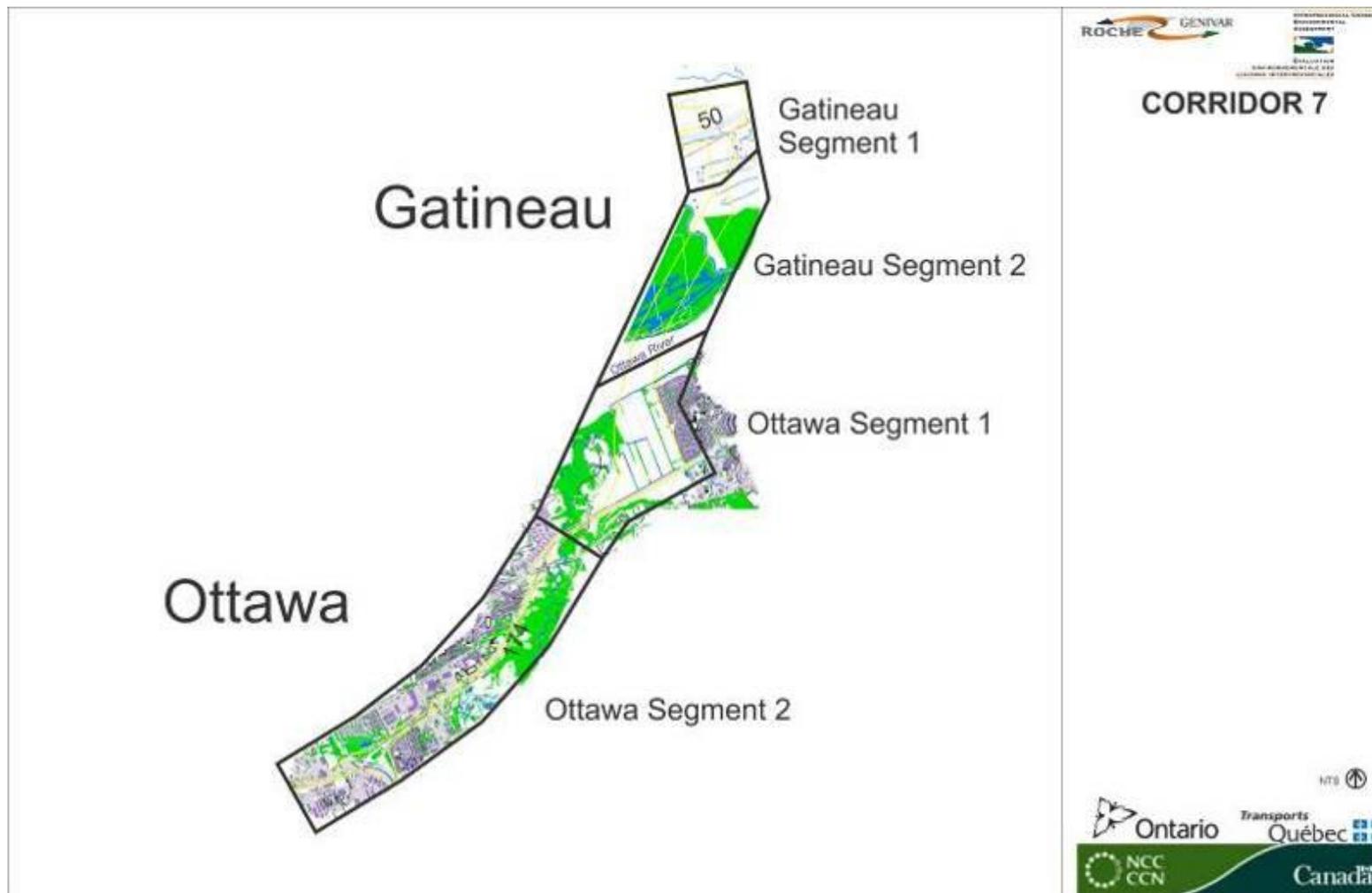
Partant de la rivière Blanche, le corridor s'allonge vers le sud-ouest et traverse la baie McLaurin, reconnue pour la richesse de ses habitats fauniques. À la limite sud du Corridor 7, des maisons unifamiliales riveraines bordent le boulevard Hurtubise, qui longe la rivière des Outaouais.

Du côté ontarien, le sol sert principalement à l'agriculture, mais aussi à des activités de loisir le long de la rivière. Le relief s'élève à la rive de la rivière des Outaouais, comprend un profond ravin contenant le ruisseau Green, et s'aplanit vers la route régionale 174. Au sud de la route régionale 174, le relief s'élève de nouveau et présente un escarpement au nord du boulevard Saint-Joseph.

Le Corridor 7 a une longueur d'environ 12,5 km. Aux fins de l'analyse des impacts environnementaux, il est divisé en quatre (4) tronçons ayant des caractéristiques semblables (**figure 10**), qui sont les suivants :

- **À Gatineau – Tronçon 1 – De l'aéroport de Gatineau au boulevard Maloney** : secteur principalement affecté au développement industriel, mais utilisé aussi à des fins agricoles, commerciales et résidentielles (environ 0,94 km).
- **À Gatineau – Tronçon 2 – Du boulevard Maloney à la rivière des Outaouais** : vaste secteur d'espaces verts, de terrains vacants et d'espaces naturels, zone inondable et zone de conservation (environ 3,3 km).
- **À Ottawa – Tronçon 1 – De la rivière des Outaouais au ruisseau Green** : Ceinture de verdure de la CCN, y compris des terres agricoles, la promenade Rockcliffe et la route régionale 174 (environ 3,18 km).
- **À Ottawa – Tronçon 2 – Du ruisseau Green à l'échangeur de la route régional 174 et de l'autoroute 417** : la route régionale 174 est une autoroute à quatre voies pourvue d'échangeurs à l'autoroute 417, au chemin Blair et au chemin de Montréal, à l'intérieur de la zone d'Étude (environ 5,1 km).

Figure 10
Corridor 7 – Tronçons de la Zone d'Étude



6.1 Corridor 7 – À Gatineau

6.1.1 Utilisation du sol actuelle

La densité des bâtiments dans le Corridor 7 est faible, et les terrains situés près de l'autoroute de l'Outaouais 50 sont principalement des terrains vacants. Le corridor compte deux parcs industriels : l'Aéroparc et le parc Salubrité. Ces derniers ne sont toutefois pas entièrement construits et plusieurs terrains y sont encore vacants (**figure 11**).

Les terrains longeant le boulevard Maloney servent à des usages résidentiels et mixtes (commerciaux et résidentiels). Les activités commerciales qui y prennent place, comme un cinéparc, un commerce de pièces d'automobile usagées, une piste de go-karts et un terrain de jeu de guerre aux balles de peinture, utilisent de grands espaces.

Bordant la rivière des Outaouais, le boulevard Hurtubise se termine en cul-de-sac avec ses dernières maisons.

6.1.2 Environnement et utilisation des ressources

Le Corridor 7 traverse le parc naturel du marais des Laïches et la baie McLaurin, dont le réseau de sentiers piétonniers est utilisé pour marcher, observer la nature et se rendre à des sites de chasse au canard.

La rivière des Outaouais et le système aquatique de la baie McLaurin conviennent à la pêche sportive, à la navigation de plaisance ainsi qu'au décollage et à l'amerrissage d'hydravions.

6.1.3 Plans d'utilisation du sol

Les terrains situés entre la rivière des Outaouais et le boulevard Maloney sont inclus dans le projet de refuge faunique décrit dans le Plan d'affectation de l'Outaouais du MRN, ce qui correspond à une affectation à protection restrictive.

Le plan d'urbanisme de Gatineau prévoit l'urbanisation des terrains présentement vacants près de l'autoroute 50 et voisins de l'Agroparc. Le plan d'urbanisme vise à créer un secteur d'emploi avec des industries lourdes et des commerces ou à aménager ces terrains à des fins commerciales. Une gare de triage et un centre de transbordement sont prévus à l'intérieur du corridor, de part et d'autre de la voie ferrée des Chemins de fer Québec-Gatineau. Une expansion du réseau routier est aussi prévue pour desservir le cœur d'un parc industriel d'envergure régionale semblable au parc Salubrité (**annexe B**).

Les terrains longeant le boulevard Maloney sont affectés à des usages commerciaux du côté nord et à des usages mixtes du côté sud. L'équipement collectif indiqué sur la carte d'utilisation du sol consiste en une voie ferrée et un dépôt de matériaux secs.

La rivière Blanche et la baie McLaurin sont entièrement situées dans une zone inondable (aux intervalles moyens de récurrence de 20 et 100 ans) et sont vouées à un grand parc riverain et à une zone de conservation.

6.1.4 Services d'utilité publique

L'équipement public relevé dans le Corridor 7 et indiqué sur la carte de l'utilisation du sol consiste en une ligne de transmission d'électricité près de l'aéroport et un accès à des conduites de gaz naturel des deux côtés du boulevard Maloney.

6.1.5 Contraintes

Aucune contrainte n'est à signaler.

6.1.6 Possibilités

Le Corridor 7 offre les meilleures possibilités de développement industriel dans un secteur où des terrains industriels sont encore disponibles et où le renforcement de la fonction industrielle est souhaitable. La présence de la voie ferrée des Chemins de fer Québec-Gatineau, d'installations aéroportuaires et d'une route importante reliant les deux côtés de la rivière des Outaouais pourrait rehausser l'attrait du secteur et en stimuler la mise en valeur.

6.2 Corridor 7 – À Ottawa

6.2.1 Utilisation du sol actuelle

La description de l'utilisation du sol actuelle dans la présente section est faite du nord (de la rivière des Outaouais) au sud-ouest, puis le long de la route régionale 174 et jusqu'à l'échangeur de la route régionale 174 et de l'autoroute 417, communément appelé « la Fourche » (**figure 12**).

Ottawa – Tronçon 1

Partant du nord, le Corridor 7 est situé dans la Ceinture de verdure, à côté du quartier Convent Glen. Les terrains voisins sont occupés notamment par des maisons unifamiliales, des parcs, des institutions, comme des installations scolaires, des exploitations agricoles et des commerces. Les particularités à l'intérieur du Corridor 7 sont des sentiers polyvalents, la Ceinture de verdure de la CCN, les terrains de golf et d'exercice White Sands, la Ferme Fruitière d'Orléans, la maison de soins infirmiers Madonna et une garderie sur le boulevard Saint-Joseph.

Ottawa – Tronçon 2

Du chemin de Montréal à l'aréna Earl-Armstrong, au nord-est du chemin Blair, l'utilisation du sol est surtout résidentielle et comprend les parcs Jasmine et Trillium et des institutions comme l'école secondaire de Gloucester et la bibliothèque de Gloucester Nord. Des commerces et des logements se trouvent à l'ouest de la « Fourche » et, au sud-est de celle-ci, le terrain de golf Pine View.

Figure 11
Corridor 7 – Utilisation du sol actuelle – Gatineau

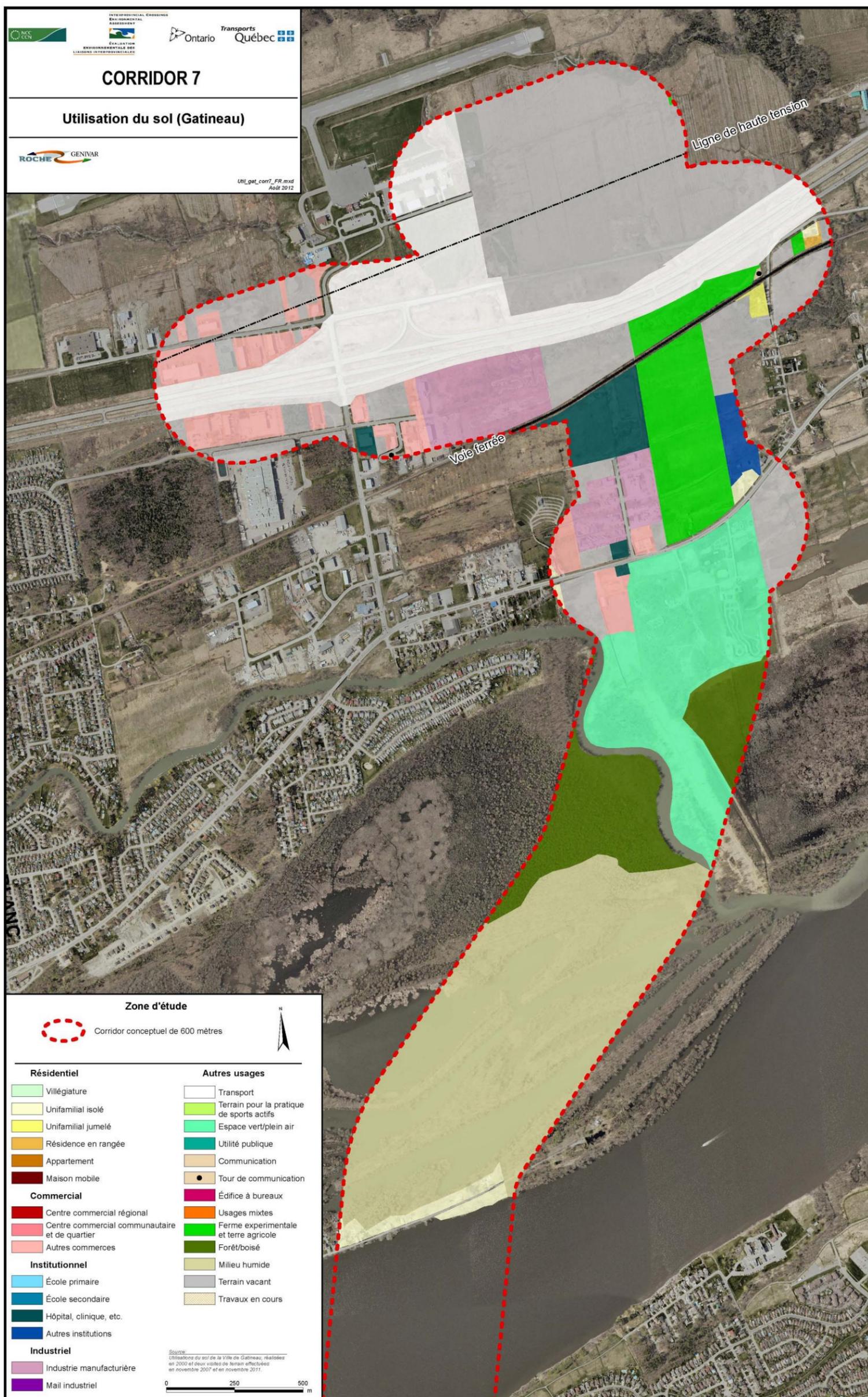
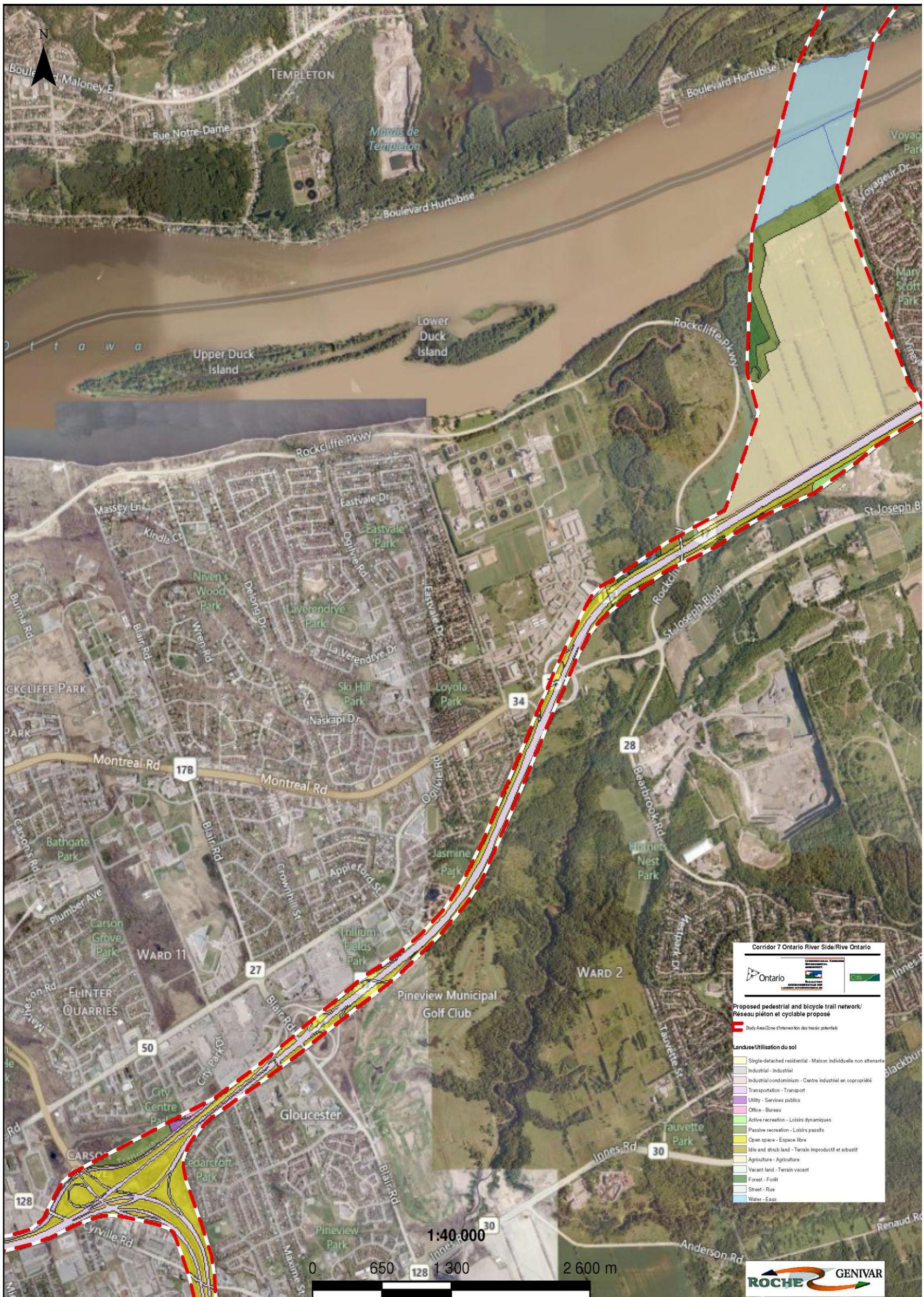


Figure 12
Corridor 7 – Utilisation du sol actuelle – Ottawa – Tronçons 1 et 2



6.2.2 Règlement de zonage

La carte de zonage pertinente au Corridor 7 est donnée à l'**annexe C**, et les définitions, à la **section 9.0**.

6.2.3 Plan officiel

Les désignations des terrains reposent sur le Plan officiel d'Ottawa 20/20 adopté par le conseil municipal en 2003, puis modifié en 2009. Les cartes du Plan officiel pertinentes au Corridor 7 sont données à l'**annexe D**.

Sur la carte intitulée « Plan des politiques en milieu urbain », les terrains situés au nord de la route régionale 174 et à l'est du ruisseau Green sont désignés comme un secteur de ressources agricoles, qui protège des terres agricoles et d'autres terres propices à l'agriculture en empêchant leur conversion à d'autres usages.

Un secteur écologique naturel s'étend de la rive de la rivière des Outaouais jusqu'au sud de la route régionale 174 et de la promenade Rockcliffe jusqu'à l'est du terrain de golf municipal Pine View. Les secteurs écologiques naturels visent à assurer la protection et la préservation des caractéristiques naturelles et des fonctions inhérentes à chaque zone. Au sud de la route régionale 174, dans les environs du boulevard Saint-Joseph et au sud-est de l'échangeur du chemin Blair, les terrains font partie de la zone rurale de la Ceinture de verdure, constituée de fermes et de forêts.

Le secteur urbain général est situé sur le côté nord de la route régionale 174 entre le chemin de Montréal et le chemin Blair, ainsi que des deux côtés du boulevard Jeanne-D'Arc. Il permet, outre l'aménagement d'habitations de tous types et densités, des lieux de travail, des commerces de détail, des services, des utilisations industrielles, culturelles, récréatives et institutionnelles, ainsi que des espaces verts et des lieux de divertissement. Les terrains situés à l'ouest du chemin Blair sont désignés comme un centre d'utilisations polyvalentes et sont aménagés de manière compacte et polyvalente.

La carte intitulée « *Plan du réseau urbain de pistes cyclables principales* » montre les sentiers polyvalents hors chemin en bordure de la rivière des Outaouais. Celle intitulée « *Sentiers polyvalents et routes d'entrées-panoramiques (urbain)* » désigne le sentier longeant la rivière des Outaouais comme faisant partie du réseau principal.

6.2.4 Plan directeur des espaces verts

Le Plan directeur des espaces verts de la Ville d'Ottawa (2006) présente une vision d'avenir des espaces verts en milieu urbain. La carte pertinente du Plan directeur des espaces verts est donnée à l'**annexe E**.

Le Plan désigne la rive de la rivière des Outaouais comme des « terrains primaires ». Les terrains primaires comprennent les paysages naturels et les principales rivières reconnus pour la grande qualité de leur environnement, ainsi que les parcs et les espaces libres publics expressément conçus pour des fonctions sportives et récréatives.

Les « terrains de soutien » s'ajoutent aux terrains primaires et les enrichissent. Les « terrains de contribution » mettent en valeur les terrains primaires et de soutien ou en augmentent l'étendue; ils s'en trouvent au sud de la route régionale 174, dans les environs du boulevard Saint-Joseph.

6.2.5 Plan directeur de la Ceinture de verdure

Le plan directeur de la Ceinture de verdure de 1996 guide la préservation de la Ceinture de verdure de la capitale nationale de la CCN. La Ceinture de verdure part de la rive de la rivière des Outaouais et s'étend à l'est du Centre environnemental Robert-O.-Pickard et au sud de la route régionale 174 jusqu'au sud de l'échangeur du chemin Blair. La carte du plan directeur de la Ceinture de verdure vers le Corridor 7 est reproduite à l'**annexe F**.

Les éléments essentiels de la Ceinture de verdure à l'intérieur du Corridor 7 sont des sentiers polyvalents, parallèles à la rivière des Outaouais, et des terres agricoles au nord de la route régionale 174. Au sud de la route régionale 174 se trouve le boulevard Saint-Joseph, qui longe un escarpement et qui offre des panoramas sur les collines de la Gatineau.

Le ravin du ruisseau Green est désigné comme un « principal secteur naturel ». Une « zone tampon naturelle » qui le borde s'étend au sud-ouest de la route régionale 174 jusqu'au terrain de golf municipal Pine View, où la désignation est celle de « paysage rural ». Les principaux secteurs naturels protègent de vastes et importants écosystèmes naturels, alors que les paysages ruraux assurent la conservation d'espaces qui soulignent le caractère rural et ouvert de la Ceinture de verdure.

Le secteur à l'est du ravin du ruisseau Green et au nord de la route régionale 174 est désigné comme « paysage cultivé » afin de conserver des terres propices à la production agricole et forestière. La route régionale 174 est désignée comme « couloir d'infrastructure » afin de concentrer l'équipement collectif et d'en réduire les intrusions.

Le Plan directeur de la Ceinture de verdure désigne la promenade Rockcliffe comme un « corridor panoramique », et un panorama révèle le caractère de la Ceinture de verdure et son contexte dans la capitale à la hauteur de la route régionale 174, à l'ouest de la promenade Rockcliffe, vers le nord-ouest.

En 2012, la CCN et la Ville d'Ottawa ont réalisé une étude des effets cumulatifs de l'infrastructure de transport sur la Ceinture de verdure de la capitale nationale. Cette étude a examiné les corridors existants et a déterminé leur impact global net sur les éléments essentiels de la Ceinture de verdure. *Un projet est considéré comme ayant une forte contribution aux effets cumulatifs s'il répond aux critères suivants³ :*

- *risquent d'entraîner une perte directe à l'intérieur d'un principal secteur naturel;*
- *risquent d'entraîner de nouvelles interruptions d'une voie de liaison naturelle ou d'une connexion à un corridor régional;*
- *contribuent de manière importante aux effets cumulatifs globaux sur la Ceinture de verdure.*

L'ajout d'un pont dans le Corridor 7 devrait contribuer de façon modérée aux effets cumulatifs globaux des transports sur la Ceinture de verdure de la capitale nationale et ne devrait pas avoir d'impact direct sur le principal secteur naturel et les voies de liaison naturelle du ruisseau Green. On anticipe toutefois qu'il contribuera à la dégradation du paysage culturel à l'intérieur de la Ceinture de verdure en raison de la fragmentation et de la perte de sols agricoles productifs et des impacts sur les paysages.

³ Étude conjointe d'évaluation des effets cumulatifs des infrastructures de transport sur la Ceinture de verdure de la capitale nationale – Rapport d'étude, novembre 2012, p. 71.

6.2.6 Potentiel agricole des terres

Les sols dans le Corridor 7 sont principalement des sols de classe 2 présentant des limites modérées qui restreignent la diversité des cultures ou exigeant l'application des pratiques de conservation ordinaires. Les sols en bordure de la rivière des Outaouais sont des sols de classe 7 n'offrant aucune possibilité pour la culture ni pour le pâturage permanent (**annexe G**).

6.2.7 Services d'utilité publique

Deux égouts sanitaires collecteurs partent des secteurs sud de la ville et traversent le corridor de l'autoroute 174 entre le chemin de Montréal et le chemin Blair jusqu'au Centre environnemental Robert-O.-Pickard. Un corridor de transport d'électricité longe le côté sud de l'emprise de la route régionale 174 à l'ouest du chemin Tenth Line, et l'égout sanitaire collecteur d'Orléans traverse en direction est-ouest le secteur au nord de la route régionale 174. L'égout sanitaire collecteur de Forest Valley est orienté nord-sud, puis tourne pour longer le côté ouest d'Orléans, et un corridor de transport d'électricité suit le côté sud de l'emprise de la route régionale 174 à l'ouest du chemin Tenth Line. Une importante canalisation d'adduction d'eau est située au sud de la route régionale 174.

6.2.8 Contraintes

Les contraintes sont la fragmentation potentielle de la Ceinture de verdure et la perte de terres agricoles. Des secteurs naturels, comme les terrains primaires du Plan directeur des espaces verts de la Ville et les principaux secteurs naturels de la Ceinture de verdure, peuvent aussi être touchés.

6.2.9 Possibilités

Aucune possibilité particulière n'est à signaler.

6.3 Corridor 7 – Évaluation des impacts

L'étude fonctionnelle du Corridor 7 a suffisamment avancé pour permettre d'établir les besoins fonciers et les impacts prévus sur l'utilisation du sol actuelle et proposée. Ces impacts ont été retenus comme des sous-facteurs d'évaluation des corridors, principalement dans le groupe de facteurs Utilisation du sol et biens fonciers. La méthode d'évaluation est décrite dans le Rapport sur les méthodes. Tous les corridors comportent une route à quatre (4) voies avec des voies réservées aux véhicules à plusieurs passagers et des installations piétonnières et cyclables. Les impacts prévus sont indiqués à l'**annexe J (« Corridor 7 – Impacts potentiels sur l'utilisation du sol et les biens fonciers »)** et résumés au **Tableau 3 (« Corridor 7 – Impacts potentiels sur l'utilisation du sol et les biens fonciers »)**.

Tableau 3
Corridor 7 – Impacts potentiels sur l'utilisation du sol et les biens fonciers

Utilisation du sol actuelle	Risque pour l'usine de traitement d'eau de Gatineau	Impact sur les plans d'urbanisme, l'étalement urbain, le développement durable	Promenades panoramiques	Impact sur les terrains de loisirs actifs	Impact sur les terrains consacrés aux loisirs passifs*	Fragmentation de terrains consacrés aux loisirs passifs*	Impact sur les terrains à aménager dans l'avenir	Impact sur les propriétés résidentielles		Impacts sur les terrains commerciaux et industriels	Impact sur les terrains institutionnels (à l'excl. de la Ceinture de verdure et de la baie McLaurin)	Impact sur les sentiers polyvalents	Impact sur les terres agricoles de classe 1 à 3	Impact sur les terres agricoles de classe 4 à 7	Fragmentation de terres agricoles	Contribution aux effets cumulatifs sur la Ceinture de verdure
Mesure	Oui ou non	Fort (mauvais), modéré ou faible (bon)	Longueur en km / nombre de carrefours	Superficie / nombre de propriétés	Superficie totale / nombre de propriétés	Oui ou non	Superficie totale / nombre de propriétés	Impact partiel (terrain requis, mais aucun bâtiment touché) : superficie totale / nombre de propriétés	Impact total (bâtiment touché justifiant un achat) : superficie totale / nombre de propriétés	Superficie totale / nombre de propriétés	Superficie totale / nombre de propriétés	Longueur nette en km**	Superficie	Superficie	Oui ou non	Forte, modérée ou faible
Corridor 7 – À Gatineau	Non	Fort	0	2,43 ha / 1	Baie McLaurin : 21,46 ha (emprise de 100 m) 11,22 ha (superficie réelle de l'impact) / 4	Oui	6,78 ha / 9	0,18 ha / 1	0 / 0	8,72 ha / 9	0 / 0	0 km	4,83 ha	2,33 ha	Non	S.O.
Corridor 7 – À Ottawa	Non	S.O.	0	0 ha	Ceinture de verdure : 39,09 ha (emprise de 100 m) 6,93 ha (superficie réelle de l'impact) / 1	Oui	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 km	13,29 ha	0,46 ha	Oui	Modérée
TOTAL / RÉSULTAT	Non	Fort	0	2,43 ha / 1	60,55 ha (emprise de 100 m) 18,15 ha (superficie réelle de l'impact) / 5	Oui	6,78 ha / 9	0,18 ha / 1	0 / 0	8,72 ha / 9	0 / 0	0 km	18,12 ha	2,79 ha	Oui	Modérée

- * terrains protégés ou affectés à des fins spéciales dans les plans directeurs fédéraux ou provinciaux
- ** longueur nette en km : augmentation globale, en kilomètres de pistes cyclables (somme des pistes supprimées et ajoutées dans le corridor)
- S.O. : sans objet

7.0 Résumé des impacts préliminaires

Le **tableau 4 (« Résumé des impacts potentiels sur l'utilisation du sol et les biens fonciers »)** présente les impacts prévus sur l'utilisation du sol et les biens fonciers dans chacun des corridors. Les impacts globaux sont les suivants :

- Corridor 5 : Nombre de propriétés touchées : 104.
 Superficie totale des propriétés touchées : 32,1 ha.
- Corridor 6 : Nombre de propriétés touchées : 189.
 Superficie totale des propriétés touchées : 58,32 ha.
- Corridor 7 : Nombre de propriétés touchées : 16.
 Superficie totale des propriétés touchées : 92,79 ha.

Le corridor dont les impacts touchent le plus grand nombre de personnes est le Corridor 6, suivi du Corridor 5, puis du Corridor 7. Bien que le Corridor 7 touche le plus petit nombre de parcelles de terrain, ses impacts sont les plus étendus, alors que les impacts du Corridor 5 sont les moins étendus et touchent un nombre modéré de parcelles de terrain. En outre, le Corridor 5 cadre davantage avec les plans stratégiques du côté de Gatineau, à la fois parce qu'il favorise moins l'étalement urbain et parce qu'il n'est pas inclus dans le projet de refuge faunique du MRN. ***Les chiffres ci-dessus continueront d'être précisés au fur et à mesure de l'avancement de la conception du lien routier et du pont après le choix du corridor recommandé et l'achèvement de l'avant-projet sommaire.***

Tableau 4
Sommaire des incidences potentielles sur l'utilisation du sol et les biens fonciers

Utilisation du sol actuelle	Risque pour l'usine de traitement d'eau de Gatineau	Impact sur les plans d'urbanisme, l'étalement urbain, le développement durable	Promenades panoramiques	Impact sur les terrains de loisirs actifs	Impact sur les terrains consacrés aux loisirs passifs*	Fragmentation de terrains consacrés aux loisirs passifs*	Impact sur les terrains à aménager dans l'avenir	Impact sur les propriétés résidentielles		Impacts sur les terrains commerciaux et industriels	Impact sur les terrains institutionnels (à l'excl. de la Ceinture de verdure et de la baie McLaurin)	Impact sur les sentiers polyvalents	Impact sur les terres agricoles de classe 1 à 3	Impact sur les terres agricoles de classe 4 à 7	Fragmentation de terres agricoles	Contribution aux effets cumulatifs sur la Ceinture de verdure	Nombre total de propriétés touchées, n'incluant pas l'aménagement future
								Impact partiel (terrain requis, mais aucun bâtiment touché) : superficie totale / nombre de propriétés	Impact total (bâtiment touché justifiant un achat) : superficie totale / nombre de propriétés								
Mesure	Oui ou non	Fort (mauvais), modéré ou faible (bon)	Longueur en km / nombre de carrefours	Superficie totale / nombre de propriétés	Superficie totale / nombre de propriétés	Oui ou non	Superficie totale / nombre de propriétés	Impact partiel (terrain requis, mais aucun bâtiment touché) : superficie totale / nombre de propriétés	Impact total (bâtiment touché justifiant un achat) : superficie totale / nombre de propriétés	Superficie totale / nombre de propriétés	Superficie totale / nombre de propriétés	Longueur nette en km**	Superficie	Superficie	Oui ou non	Forte, modérée ou faible	Superficie totale / nombre de propriétés
Corridor 5	Oui	Fort	3,08	5,07 ha / 1	19,36 ha / 2	Oui	7,77 ha / 9	0,55 ha / 76	0,72 ha / 3	0,82 ha / 16	2,5 ha / 6	0 km	0 ha	0 ha	Non	Faible	32,1 ha / 104 propriétés
Corridor 6	Non	Modéré	0	2,66 ha	29,70 ha (emprise de 100 m) / 1	Oui	4,13 ha / 7	0,52 / 66	9,41 ha / 89	2,5 ha / 25	6,12 ha / 8	(0,42 km de nouveaux sentiers)	6,92 ha	0,49 ha	Oui	Forte	58,32 ha / 189 propriétés (à l'excl. des terres agricoles)
Corridor 7	Non	Fort	0	2,43 ha / 1	60,55 ha (emprise de 100 m) / 18,15 ha (superficie réelle de l'impact) / 5	Oui	6,78 ha / 9	0,18 ha / 1	0 / 0	8,72 ha / 9	0 / 0	0 km	18,12 ha	2,79 ha	Oui	Modérée	92,79 ha / 16 propriétés

- *terrains protégés ou affectés à des fins spéciales dans les plans directeurs fédéraux ou provinciaux
- ** Longueur nette en km: augmentation globale, en kilomètres de pistes cyclables (somme des pistes supprimées et ajoutées dans le corridor)
- S.O. : sans objet

8.0 Références

1. Agriculture et Agro-alimentaire Canada. (1979). *Soils, Capability and Land Use in Ottawa Urban Fringe*, consulté sur le site <http://www.agr.gc.ca>.
2. Ville de Gatineau. *Aménageons le future*, consulté sur le site www.gatineau.ca.
3. Ville de Gatineau (2000). Schéma d'aménagement et de développement, consulté sur le site www.gatineau.ca.
4. Ville de Gatineau (2005). Plan d'urbanisme (n° 500-2005), consulté sur le site www.gatineau.ca.
5. Ville de Gatineau (2005). Désignations du Plan d'urbanisme, consulté sur le site www.gatineau.ca.
6. Ville de Gatineau (2003 et 2010). Plan stratégique de la Ville de Gatineau, consulté sur le site www.gatineau.ca.
7. Ville de Gatineau (2005). Règlement de zonage (n° 502-2005), consulté sur le site www.gatineau.ca.
8. Ville d'Ottawa (2003). *Plan officiel d'Ottawa 20/20*, modifié en 2009, consulté sur le site <http://www.ottawa.ca>.
9. Ville d'Ottawa (2012). Emaps, consulté sur le site <http://www.ottawa.ca>.
10. Ville d'Ottawa (2006). *Plan directeur des espaces verts - Stratégies visant les espaces verts urbains d'Ottawa*, consulté sur le site <http://www.ottawa.ca>.
11. Ville d'Ottawa (2003). *Plan directeur de l'infrastructure*, consulté sur le site <http://www.ottawa.ca>.
12. Le Droit (2012). « La vente du club de golf est conclue », consulté sur le site www.lapresse.ca.
13. Ministère des Ressources naturelles du Québec (2012). Plan d'affectation du territoire public de l'Outaouais, consulté sur le site <http://mrn.gouv.qc.ca/territoire/planification/planification-affectation-outaouais.jsp>.
14. Commission de la capitale nationale (1996). *Plan directeur de la Ceinture de verdure*, consulté sur le site <http://www.canadacapital.gc.ca>.
15. Commission de protection du territoire agricole du Québec (1990). Plans de la zone agricole.
16. Commission de la capitale nationale et Ville d'Ottawa. Étude conjointe d'évaluation des effets cumulatifs des infrastructures de transport sur la Ceinture de verdure de la capitale nationale, préparé par AECOM, novembre 2012.

9.0 Glossaire

Terme	Description
Caractéristiques naturelles urbaines	Préservent des caractéristiques naturelles qui sont gérées actuellement à des fins de conservation ou de récréation passive. Ces caractéristiques, des paysages naturels, incluent des boisés, des terres humides, des cours d'eau et des ravins.
Ceinture de verdure	La Ceinture de verdure de la capitale nationale, zone rurale de 20 000 hectares, constitue une caractéristique distinctive d'Ottawa, et a pour effet de séparer la zone urbaine située à l'intérieur des limites de la Ceinture de verdure et les collectivités urbaines établies juste en dehors de ses limites.
Centre d'utilisations polyvalentes	Se trouvent à des endroits stratégiques par rapport au réseau de transport et sont accessibles par transport en commun, à pied, à bicyclette et en automobile. Ils sont centrés sur des stations de transport en commun rapide et comprennent une ou plusieurs artères où un service de transport en commun est offert fréquemment, toute la journée. Ces secteurs présentent des possibilités considérables de nouvel aménagement ou de réaménagement.
Collectivité en développement	Secteurs qui sont entièrement vacants ou vacants dans une large mesure, qui offrent non seulement des possibilités considérables en matière d'aménagement résidentiel nouveau à des intensités accrues mais aussi d'importantes possibilités de créer des collectivités complètes et durables dans le cadre d'un mode d'aménagement qui accorde la préférence à la marche, au cyclisme et au transport en commun plutôt qu'à l'utilisation de l'automobile.
Couloir d'infrastructure	Minimiser les intrusions de l'infrastructure dans la Ceinture de verdure en regroupant les principaux éléments d'infrastructure dans des couloirs communs et faciliter l'accès du public la Ceinture de verdure et ses déplacements à l'intérieur de celles-ci.
Espace vert d'importance	Protéger les espaces verts ayant une plus grande superficie à Ottawa auxquels le public a généralement accès, notamment à des fins de récréation.
Études sur les AACT dans les secteurs de station TLR (Cyrville)	<p>Études sur les aménagements axés sur le transport en commun (AACT) dans les secteurs de station TLR</p> <p>Le Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance de la Ville d'Ottawa entreprend une série d'études visant à examiner les possibilités d'intensifier l'aménagement des terrains situés à moins d'environ 600 mètres des futures stations du train léger sur rail (TLR). Les trois premières études sur les aménagements axés sur le transport en commun (AATC) portent sur les terrains autour des stations de transport en commun rapide par autobus d'OC Transpo à la gare d'Ottawa de VIA Rail, au centre commercial St. Laurent et sur le chemin Cyrville.</p>
Panorama	Révéler et exprimer le caractère de la Ceinture de verdure et du contexte de la capitale.
Paysage cultivé	Conserver des terres qui conviennent à la production de produits agricoles et forestiers.
Paysage rural	Conserver les paysages qui mettent en valeur le caractère d'espace rural ouvert de la Ceinture de verdure et le cachet qui la distingue des secteurs urbains environnants. Offrir des services touristiques et de loisirs dans un contexte rural. Prévoir ici et là de grands espaces destinés à accueillir, par exemple, des champs d'antennes si c'est nécessaire pour appuyer des installations.
Principal secteur naturel	Améliorer la santé écologique, l'intégrité et la diversité des milieux naturels d'importance et protéger ces écosystèmes de sorte qu'ils puissent continuer de remplir leurs fonctions écologiques et à exécuter leurs processus naturels tel que prévu pour chaque type d'écosystème.
Secteur d'emploi	Représentent une concentration d'au moins 2 000 emplois dans une brochette de densités et répondent aux besoins prévus dans l'horizon de planification.

Évaluation environnementale des liaisons interprovinciales
Rapport sur l'utilisation du sol et les biens fonciers (février 2013)

Secteur de ressources agricole	Éviter l'utilisation des principales zones agricoles et d'autres terrains propices à l'agriculture à d'autres fins que la production agricole. Faire en sorte que les utilisations incompatibles avec les activités agricoles ne soient pas autorisées dans les zones fertiles.
Secteur écologique naturel	Assurer la protection et la préservation des caractéristiques naturelles et des fonctions inhérentes à chaque zone.
Secteur urbain général	Permettre, outre l'aménagement d'habitations de tous types et densités, des lieux de travail, des commerces de détail, des services, des utilisations industrielles, culturelles, récréatives et institutionnelles, ainsi que des espaces verts et des lieux de divertissement.
Terres humides d'importance	Terres humides évaluées par le ministère des Richesses naturelles comme étant d'importance selon les critères provinciaux.
Terrains de contribution	Mettent en valeur les terrains primaires ou de soutien ou en augmentent l'étendue. Ce sont des pentes raides, des espaces naturels ou des boisés de peu de valeur ou encore des terrains institutionnels, commerciaux, récréatifs ou autres permettant des degrés variés d'accès public et d'utilisation.
Terrains primaires	Les paysages naturels et les principales rivières reconnus comme pour la grande qualité de leur environnement ou la rareté des espèces qu'ils abritent, ainsi que les parcs et les espaces libres publics expressément conçus pour des fonctions sportives et récréatives.
Terrains de soutien	S'ajoutent aux terrains primaires et les enrichissent. Il s'agit notamment des affluents, des caractéristiques naturelles isolées et des habitats reliant les terrains primaires. Dans le réseau d'espaces libres et de terrains de loisirs, il s'agit de terrains publics susceptibles d'offrir des possibilités récréatives en raison de l'accès qu'ils permettent au public.
Zone agricole	Permettre les utilisations agricoles dans le secteur désigné « ressources agricoles » dans le Plan.
Zone d'aménagement futur	Tenir compte des biens-fonds destinés à un aménagement urbain futur dans les secteurs désignés « secteur urbain général » et « collectivité en développement » dans le Plan officiel, ainsi que des biens-fonds destinés à un aménagement futur de village dans les secteurs désignés « village » dans le Plan officiel.
Zone d'artère principale	Permettre un grand éventail d'utilisations, notamment des magasins de détail, des utilisations commerciales de services, des bureaux, des utilisations résidentielles et institutionnelles, dans des bâtiments polyvalents ou côte à côte dans des bâtiments séparés dans les secteurs désignés « artère principale » dans le Plan officiel.
Zone de centres polyvalents	Assurer que dans les secteurs désignés « centres polyvalents » dans le Plan officiel soit permise une concentration d'utilisations encourageant l'utilisation des transports en commun, notamment les bureaux, les établissements d'enseignement secondaire et postsecondaire, les hôtels, les hôpitaux, les grandes institutions, les centres de loisirs et de récréation communautaires, les centres de jour, les magasins de détail, les lieux de divertissement, les restaurants, les entreprises de services personnels et les aménagements résidentiels à forte et à moyenne densité.
Zone de grande installation de loisirs	Tenir compte des grandes installations sportives, récréatives et culturelles qui ont un rayonnement à l'échelle de la ville et qui font l'objet des politiques sur les grandes installations urbaines du Plan officiel.
Zone de grandes institutions	Grandes institutions — hôpitaux, collèges, universités, etc. — sont situées sur des emplacements appropriés dans les secteurs désignés « secteur urbain général », « secteur central » et « centre polyvalent » dans le Plan officiel.
Zone de parc et d'espace vert	Permettre des utilisations de parc et d'espace vert ainsi que d'autres utilisations connexes et compatibles dans les secteurs désignés « secteur urbain général », « secteur rural général, espace vert d'importance », « centre polyvalent », « village », « ceinture de verdure secteur rural », « secteur

Évaluation environnementale des liaisons interprovinciales
Rapport sur l'utilisation du sol et les biens fonciers (février 2013)

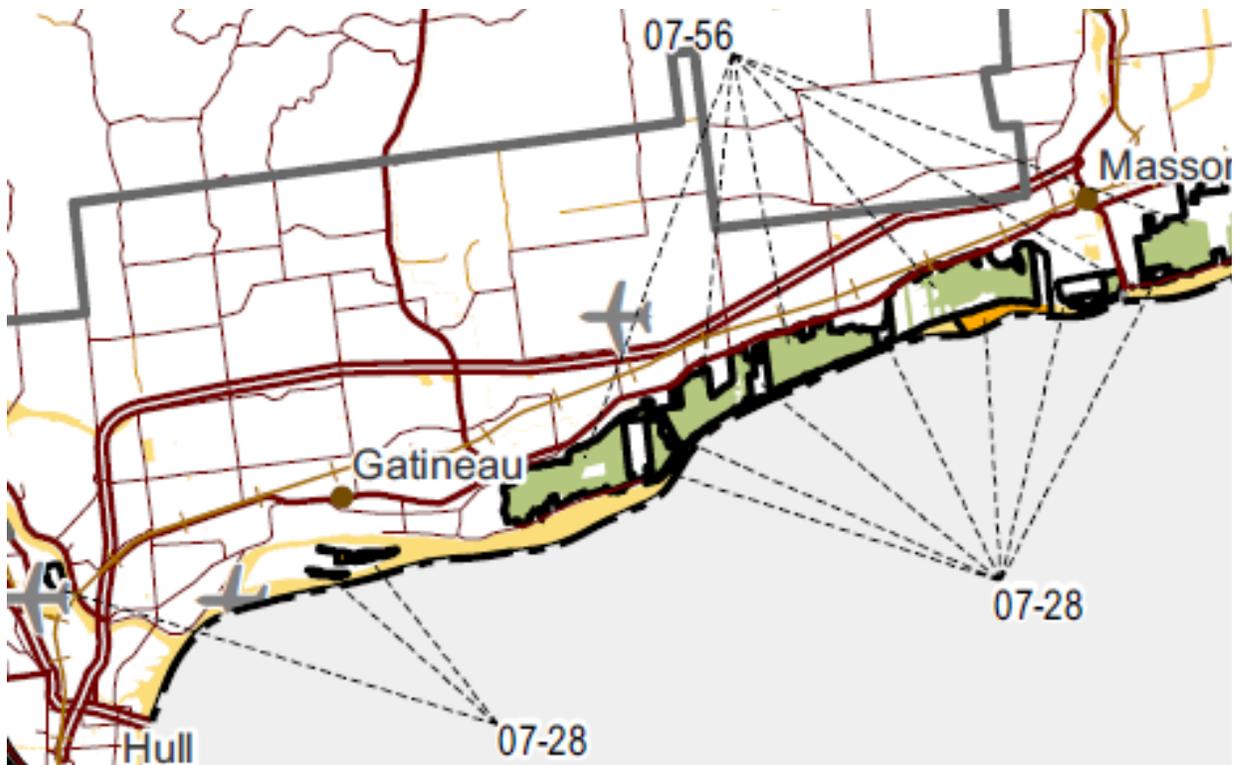
	central » et « sentier récréatif d'importance » et le long d'un « couloir de rivière » dans le Plan officiel.
Zone de petites institutions	Éventail d'utilisations communautaires et institutionnelles ainsi que des services d'urgence dans le secteur désigné « secteur urbain général » ou « secteur central » dans le Plan officiel.
Zone de protection de l'environnement	Tenir compte des biens-fonds désignés terres humides d'importance aux secteurs écologiques naturels et caractéristiques naturelles urbaines dans le Plan officiel, qui contiennent d'importants éléments du patrimoine naturel devant être protégés en tant que ressources écologiques, éducatives et récréatives.
Zone d'espace rural	Répondre au besoin de lots agricoles, boisés et résidentiels ruraux issus de disjonctions et d'autres utilisations du sol caractéristiques de l'espace rural d'Ottawa dans les secteurs désignés « secteur rural général », « caractéristiques naturelles rurales » et « ceinture de verdure secteur rural » dans le Plan officiel.
Zone d'industrie légère	Permettre un grand éventail d'utilisations d'industrie légère à incidences légères, ainsi que des bureaux ou des utilisations similaires, dans un cadre de parc industriel de type campus, conformément à la désignation de « secteur d'emploi » dans le Plan officiel, et, lorsque cela s'avère approprié, dans le secteur désigné « secteur urbain général ».
Zone d'industrie lourde	Permettre un large éventail d'utilisations industrielles, y compris celles qui, de par leur nature, produisent du bruit, de la fumée et des odeurs et comportent un élément de danger et de nuisance, dans le secteur désigné « secteur d'emploi » dans le Plan officiel et, lorsque cela s'avère approprié, dans le « secteur urbain général ».
Zone d'installation de loisirs communautaire	Permettre des utilisations de loisirs qui répondent aux besoins de la communauté environnante dans les secteurs désignés « secteur urbain général », « espace vert d'importance », « centre polyvalent » et « secteur central » dans le Plan officiel.
Zone polyvalente générale	Permettre des utilisations résidentielles, commerciales et institutionnelles ou des aménagements polyvalents dans les secteurs désignés « secteur urbain général » et « secteurs à caractère pittoresque » de la haute-ville, de la basse-ville et de la Côte-de-Sable Ouest dans le secteur central, conformément au Plan officiel.
Zone résidentielle de densité primaire	Habitations isolées dans les secteurs désignés « secteur urbain général » dans le Plan officiel.
Zone résidentielle de densité secondaire	Habitations isolées et bâtiments composés de deux logements principaux dans les secteurs désignés « secteur urbain général » dans le Plan officiel.
Zone résidentielle de troisième densité	Mélange de formes bâties résidentielles allant des habitations isolées aux habitations en rangée dans les secteurs désignés « secteur urbain général » dans le Plan officiel.
Zone résidentielle de quatrième densité	Mélange de formes bâties résidentielles allant des habitations isolées aux immeubles d'appartements de faible hauteur, parfois limités à quatre unités, en aucun cas supérieurs à quatre étages, dans les secteurs désignés « secteur urbain général » dans le Plan officiel.
Zone résidentielle de cinquième densité	Mélange de formes bâties résidentielles allant des habitations isolées aux immeubles d'appartements de moyenne à grande hauteur dans les secteurs désignés « secteur urbain général », « centre polyvalent » ou « secteur central » dans le Plan officiel.

Évaluation environnementale des liaisons interprovinciales
Rapport sur l'utilisation du sol et les biens fonciers (février 2013)

Zone rurale de la Ceinture de verdure	Doivent servir à l'exploitation agricole, à l'exploitation forestière, à des activités récréatives, à des utilisations commerciales de petite envergure qui sont directement liées à des activités rurales dans la Ceinture de verdure comme les chambres d'hôte, les ventes à la ferme, les marchés en plein air et les marchés consacrés aux œuvres d'art. La création de lots n'y est pas autorisée.
Zone tampon naturelle	Protéger l'intégrité écologique des principaux secteurs naturels adjacents et contribuer à la santé et à la diversité des habitats qui abritent la flore et la faune et offrir des activités publiques et d'interprétation dans un milieu naturel, à l'extérieur des principaux secteurs naturels fragiles.

Annexe A

**Ministère des Ressources naturelles du Québec
Plan d'affectation du territoire public de l'Outaouais**



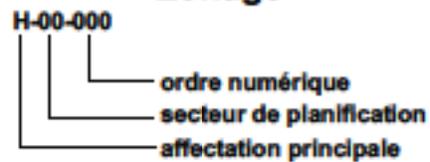
Protection
 Protection d'un élément du patrimoine naturel ou culturel - remplace d'autres activités



Protection stricte
 Conservation des zones rares, exceptionnelles ou représentatives du patrimoine naturel, de la biodiversité ou du patrimoine culturel

Légende

Zonage

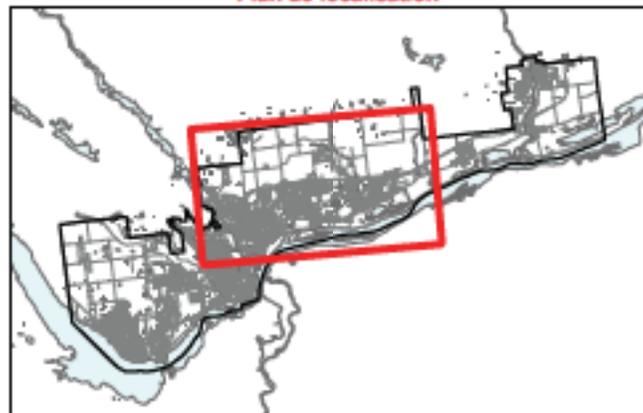


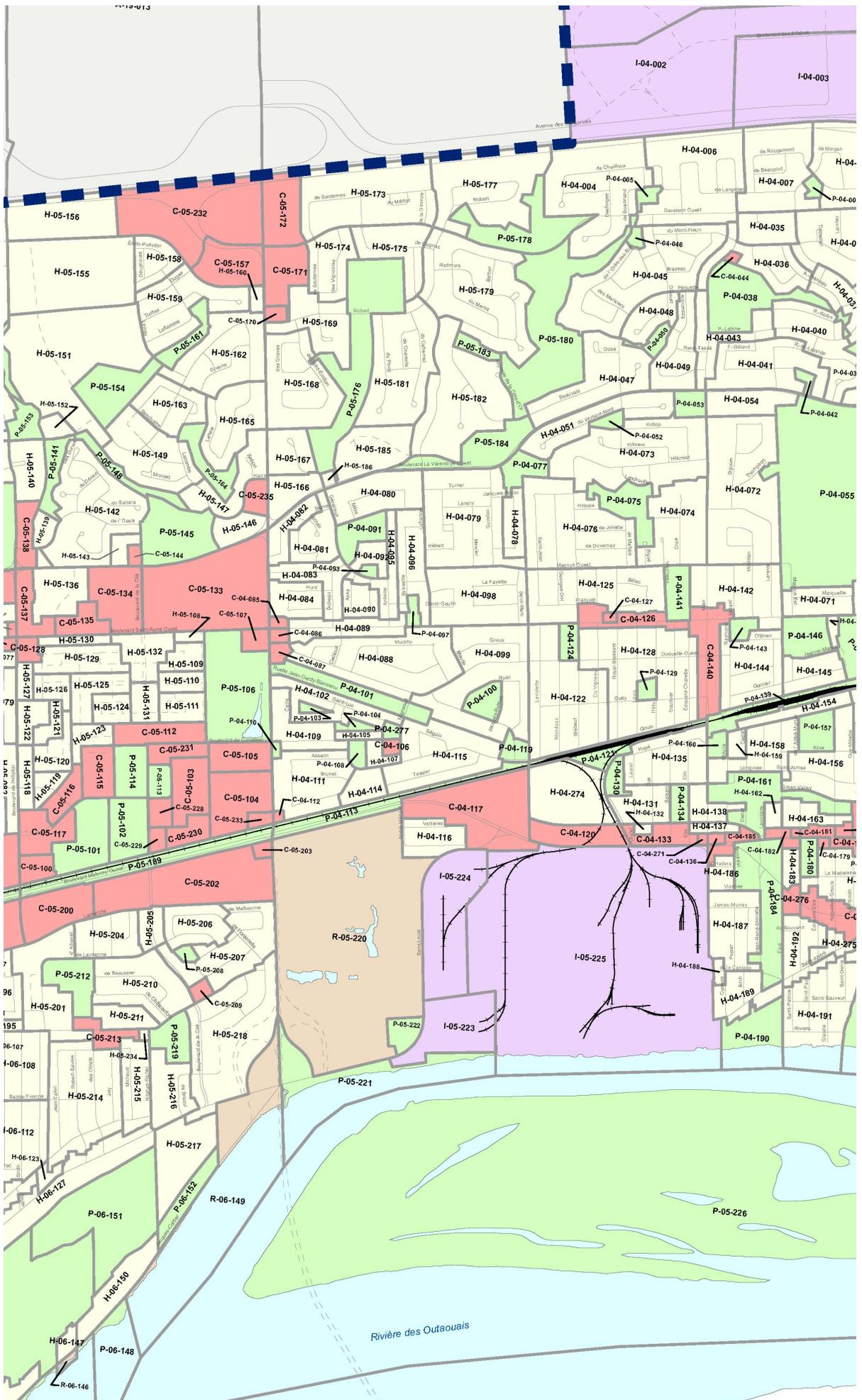
Affectation du sol

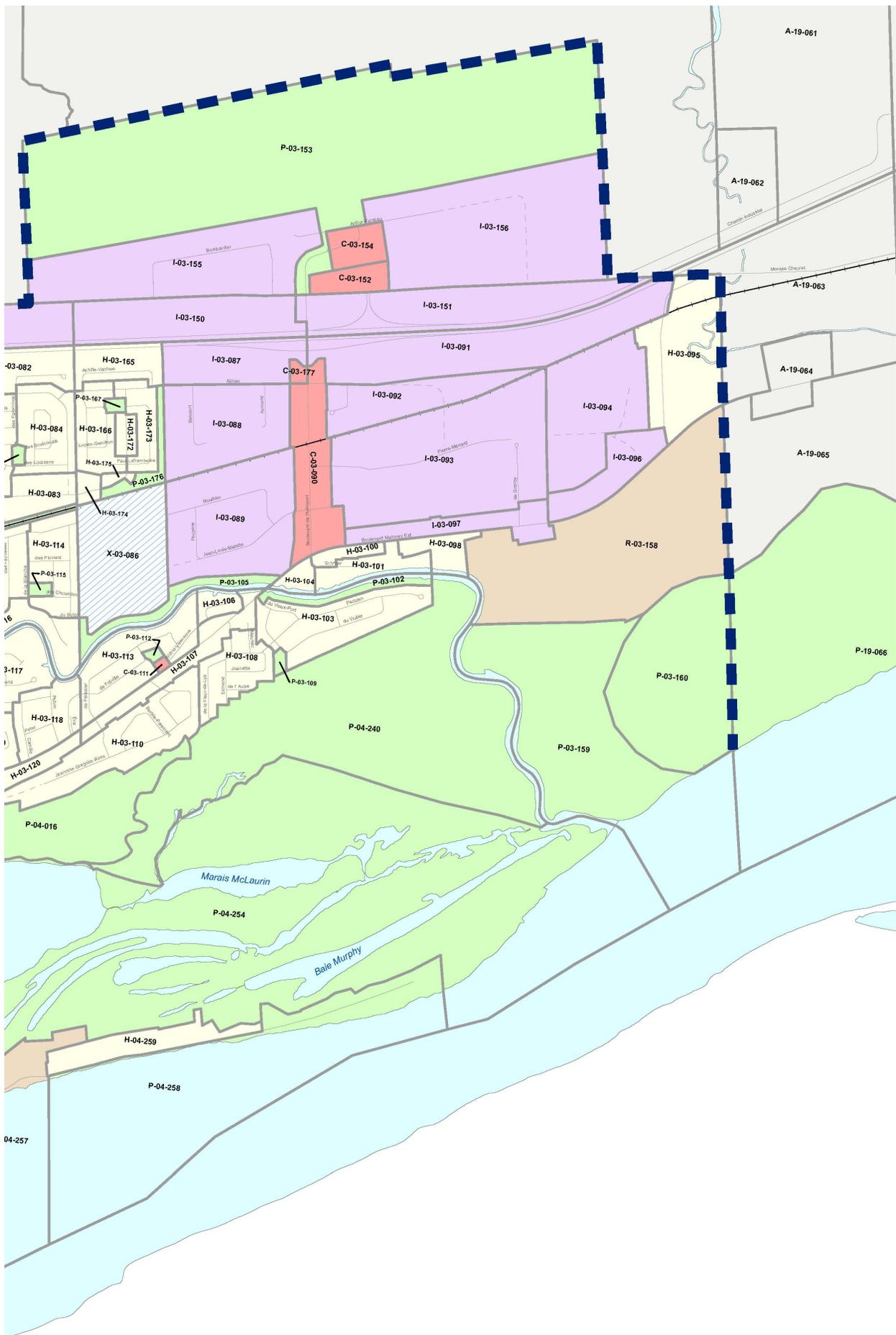
	habitation
	commerciale
	industrielle
	communautaire
	récréative
	agricole
	aménagement différé
	périmètre d'urbanisation

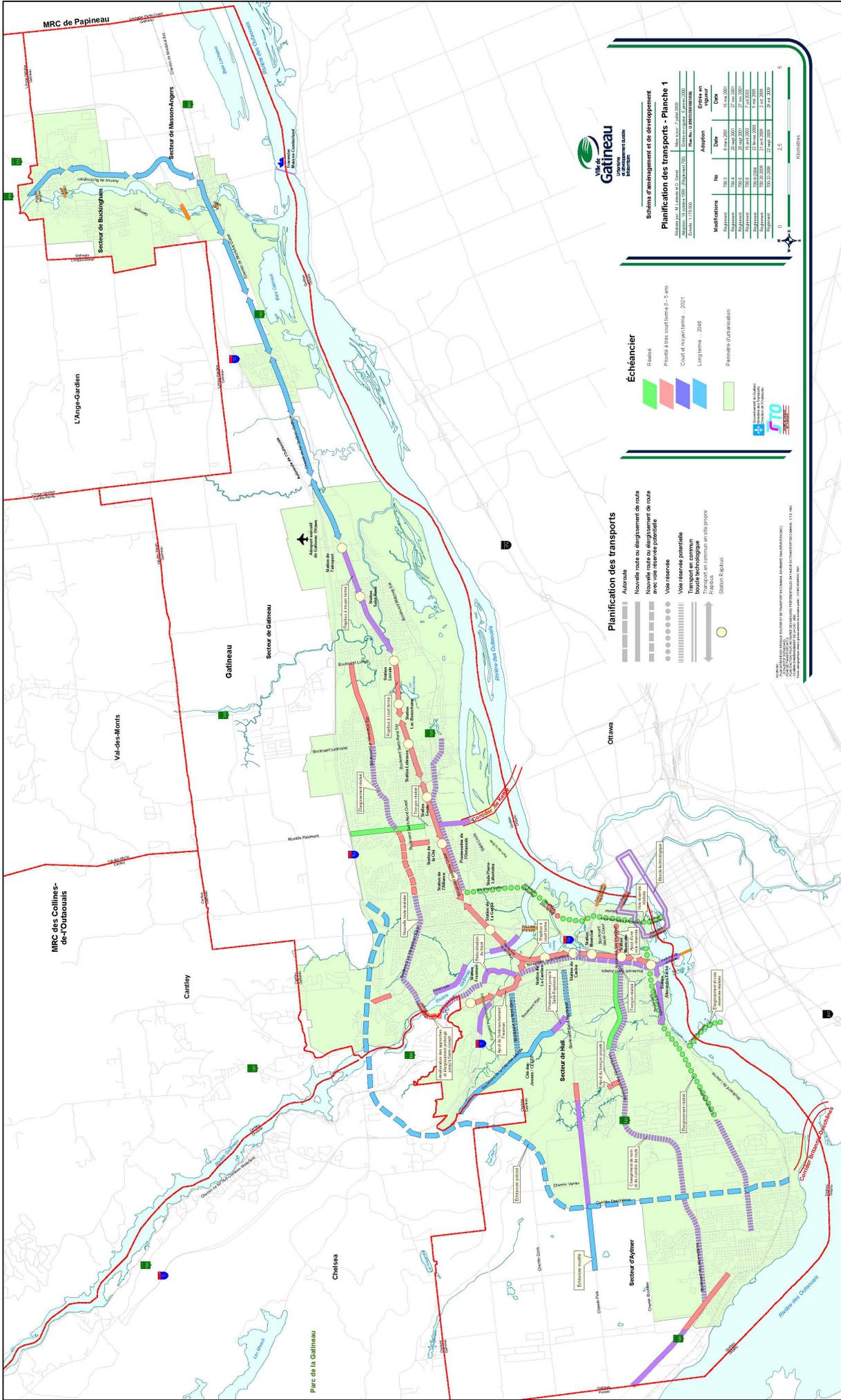


Plan de localisation









Planification des transports - Planche 1

Administration : MRC de Gatineau
 Date de mise à jour : 2021
 Échelle : 1:75 000

Modifications	N°	Date	Échelle en
Élaboration	001	15 mai 2021	1:75 000
Élaboration	002	20 mai 2021	1:75 000
Élaboration	003	15 mai 2021	1:75 000
Élaboration	004	15 mai 2021	1:75 000
Élaboration	005	22 mai 2021	1:75 000
Élaboration	006	22 mai 2021	1:75 000
Élaboration	007	22 mai 2021	1:75 000
Élaboration	008	22 mai 2021	1:75 000
Élaboration	009	22 mai 2021	1:75 000
Élaboration	010	22 mai 2021	1:75 000

Échéancier

- Rebuts
- Projet à très court terme (0 - 2 ans)
- Court et moyen termes (2021 - 2031)
- Long termes (2031+)
- Planification à court terme

Planification des transports

- Autoroute
- Nouvelle route ou élargissement de route
- Nouvelle route ou élargissement de route avec voie réservée potentielle
- Voie réservée
- Voie réservée potentielle
- Transport en commun
- Bois de technopole
- Parcours de transport en commun
- Station
- Station Rangée

0 2,5 5



PROJET

OTTAWA RIVER

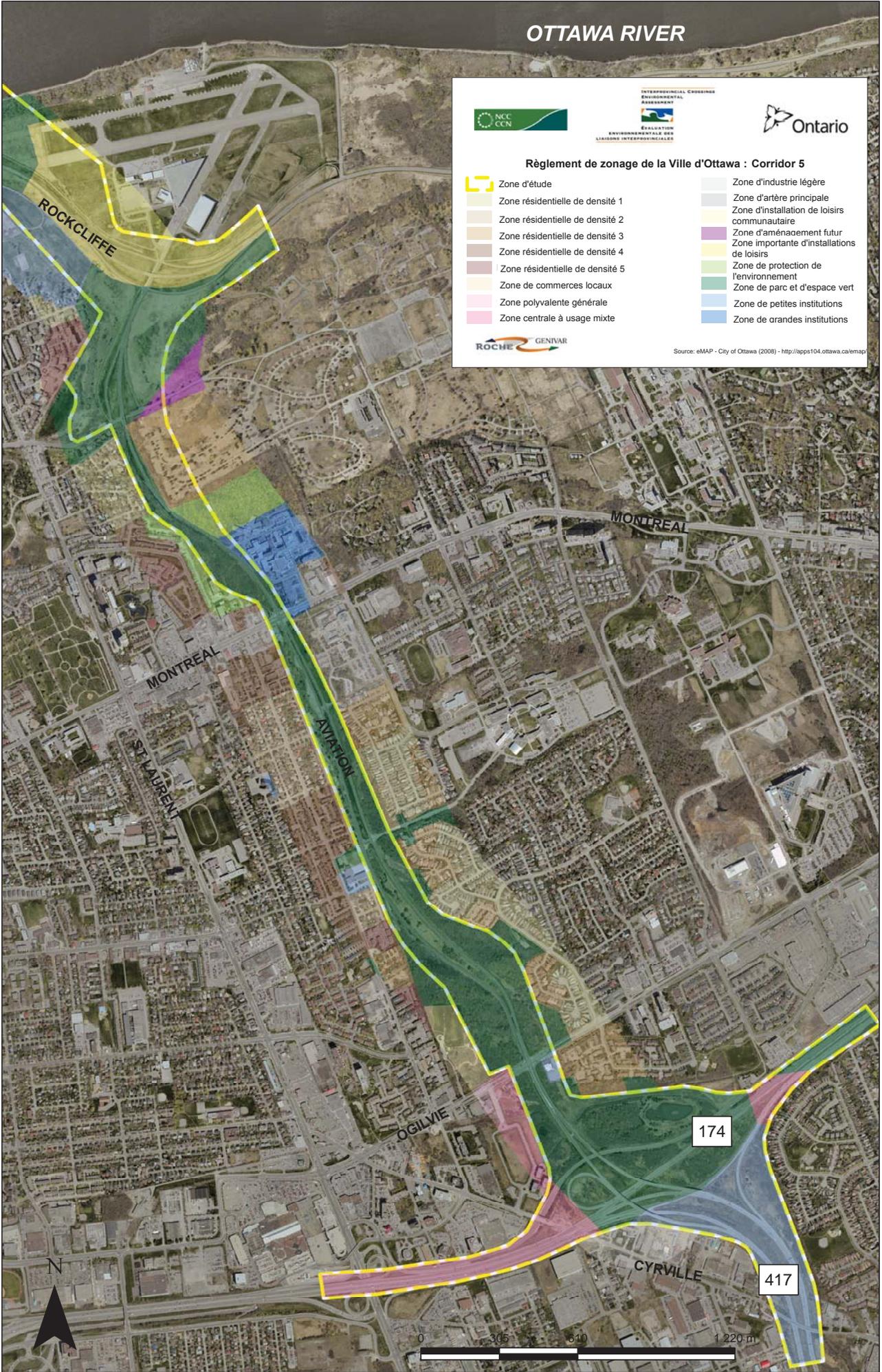


Règlement de zonage de la Ville d'Ottawa : Corridor 5

- | | |
|---------------------------------|--|
| Zone d'étude | Zone d'industrie légère |
| Zone résidentielle de densité 1 | Zone d'artère principale |
| Zone résidentielle de densité 2 | Zone d'installation de loisirs communautaire |
| Zone résidentielle de densité 3 | Zone d'aménagement futur |
| Zone résidentielle de densité 4 | Zone importante d'installations de loisirs |
| Zone résidentielle de densité 5 | Zone de protection de l'environnement |
| Zone de commerces locaux | Zone de parc et d'espace vert |
| Zone polyvalente générale | Zone de petites institutions |
| Zone centrale à usage mixte | Zone de grandes institutions |



Source: eMAP - City of Ottawa (2008) - <http://apps104.ottawa.ca/emap/>





Règlement de zonage de la Ville d'Ottawa : Corridor 6

- Zone d'étude
- Zone résidentielle de densité 2
- Zone de protection de l'environnement
- Zone résidentielle de densité 3
- Zone de parc et d'espace vert
- Zone d'industrie lourde
- Zone de campagne en milieu rural
- Zone d'industrie légère
- Zone institutionnelle en milieu rural
- Zone d'artère principale
- Zone agricole



Source: eMAP - City of Ottawa (2008) - <http://apps.104.ottawa.ca/emap/>

OTTAWA RIVER

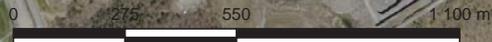
ROCKCLIFFE

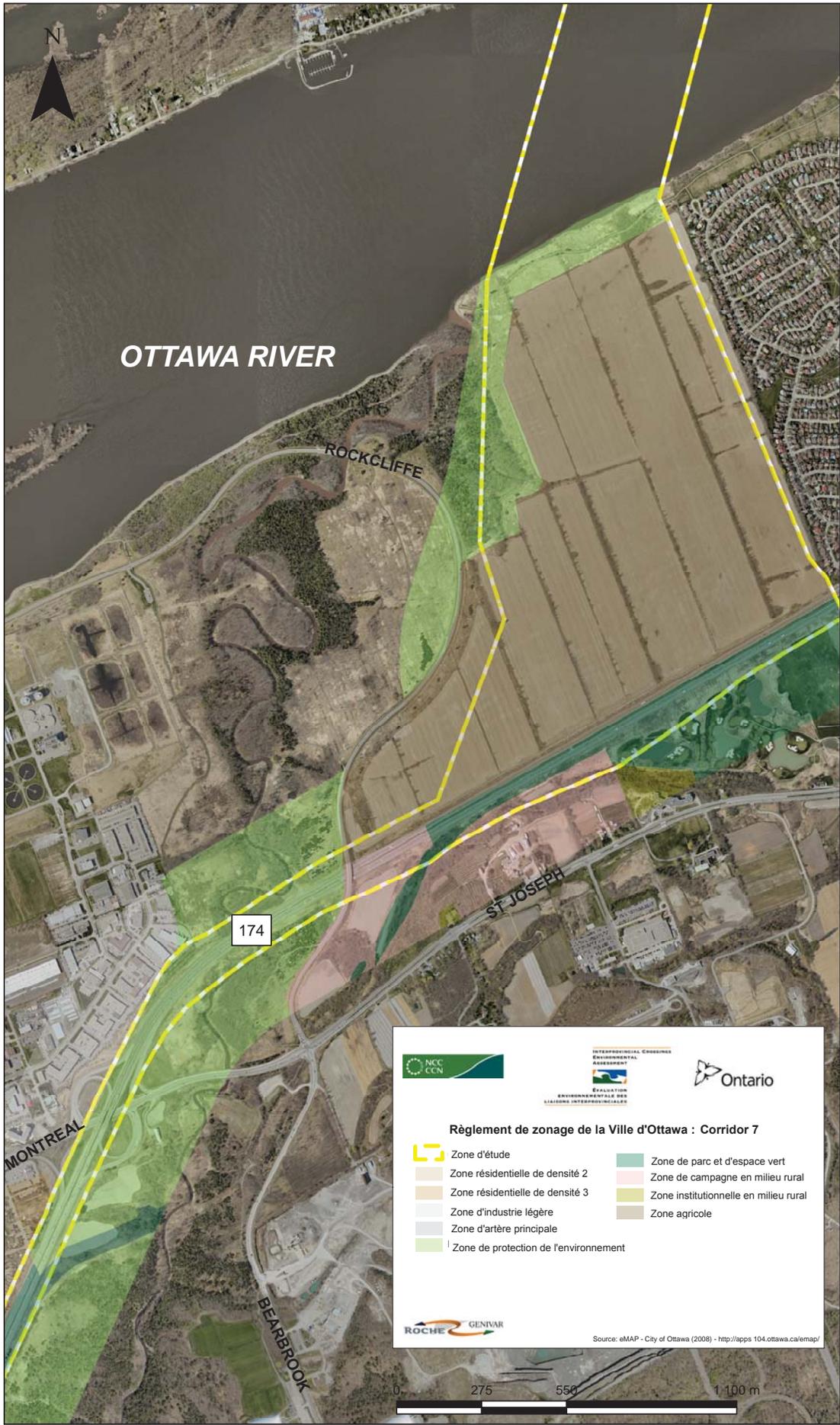
ST JOSEPH

MONTREAL

BEARBROOK

174





OTTAWA RIVER

ROCKCLIFFE

ST JOSEPH

MONTREAL

174

BEARBROOK



Règlement de zonage de la Ville d'Ottawa : Corridor 7

- Zone d'étude
- Zone résidentielle de densité 2
- Zone résidentielle de densité 3
- Zone d'industrie légère
- Zone d'artère principale
- Zone de protection de l'environnement
- Zone de parc et d'espace vert
- Zone de campagne en milieu rural
- Zone institutionnelle en milieu rural
- Zone agricole



Source: eMAP - City of Ottawa (2008) - <http://apps.104.ottawa.ca/emap/>



Annexe D

Désignations contenues dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa

OTTAWA RIVER

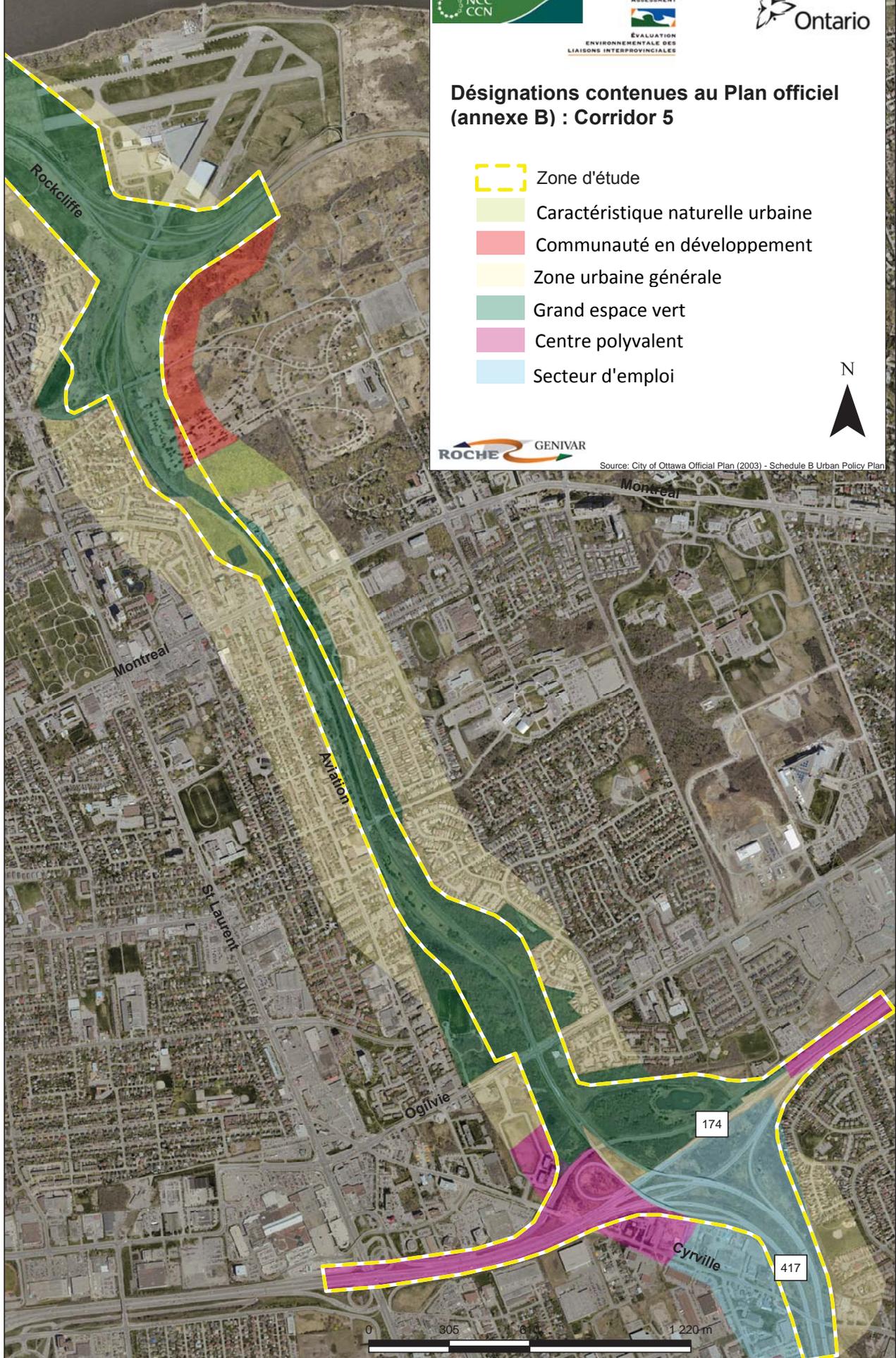


Désignations contenues au Plan officiel (annexe B) : Corridor 5

- Zone d'étude
- Caractéristique naturelle urbaine
- Communauté en développement
- Zone urbaine générale
- Grand espace vert
- Centre polyvalent
- Secteur d'emploi



Source: City of Ottawa Official Plan (2003) - Schedule B Urban Policy Plan



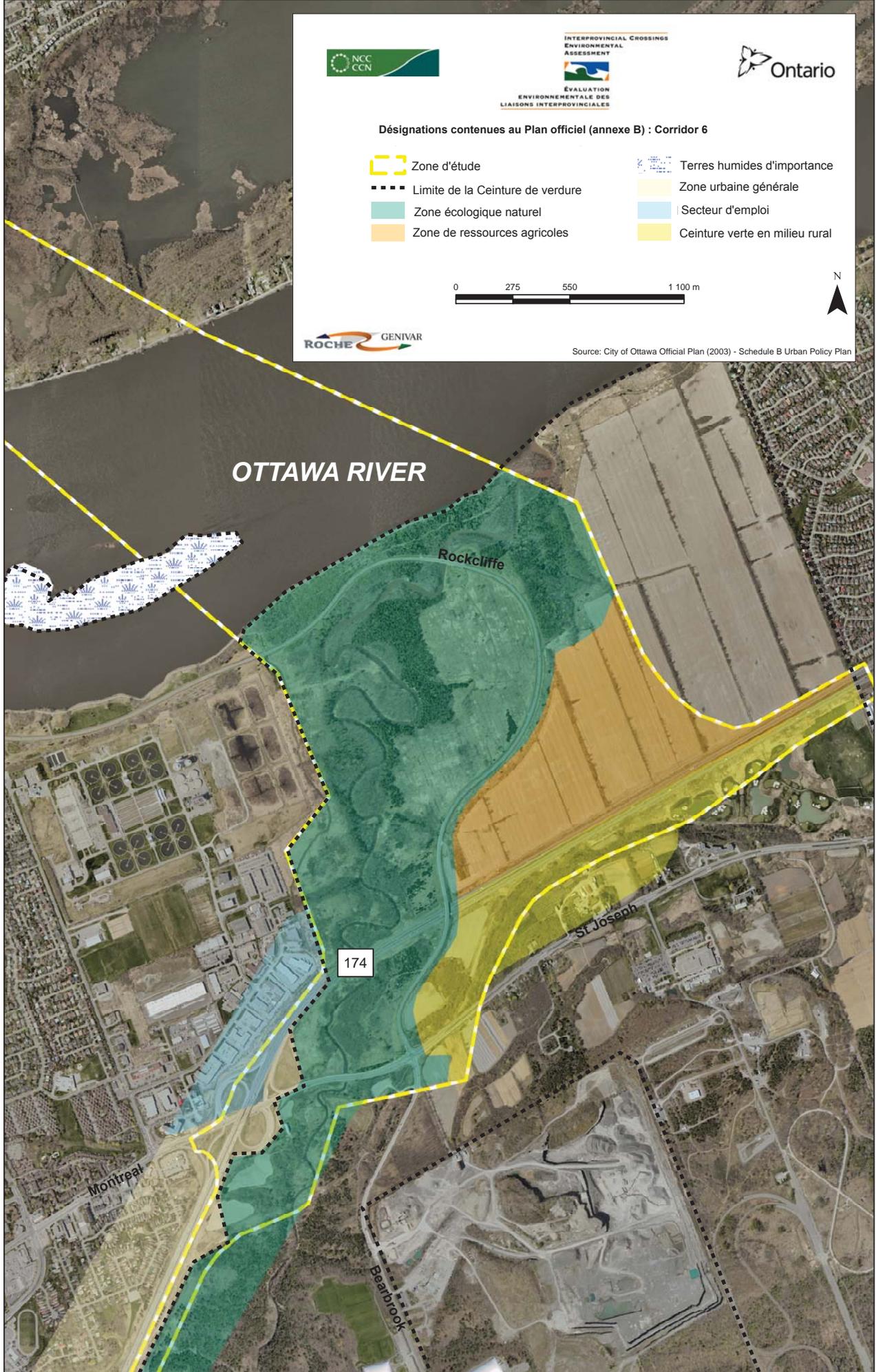


Désignations contenues au Plan officiel (annexe B) : Corridor 6

- Zone d'étude
- Limite de la Ceinture de verdure
- Zone écologique naturel
- Zone de ressources agricoles
- Terres humides d'importance
- Zone urbaine générale
- Secteur d'emploi
- Ceinture verte en milieu rural



Source: City of Ottawa Official Plan (2003) - Schedule B Urban Policy Plan





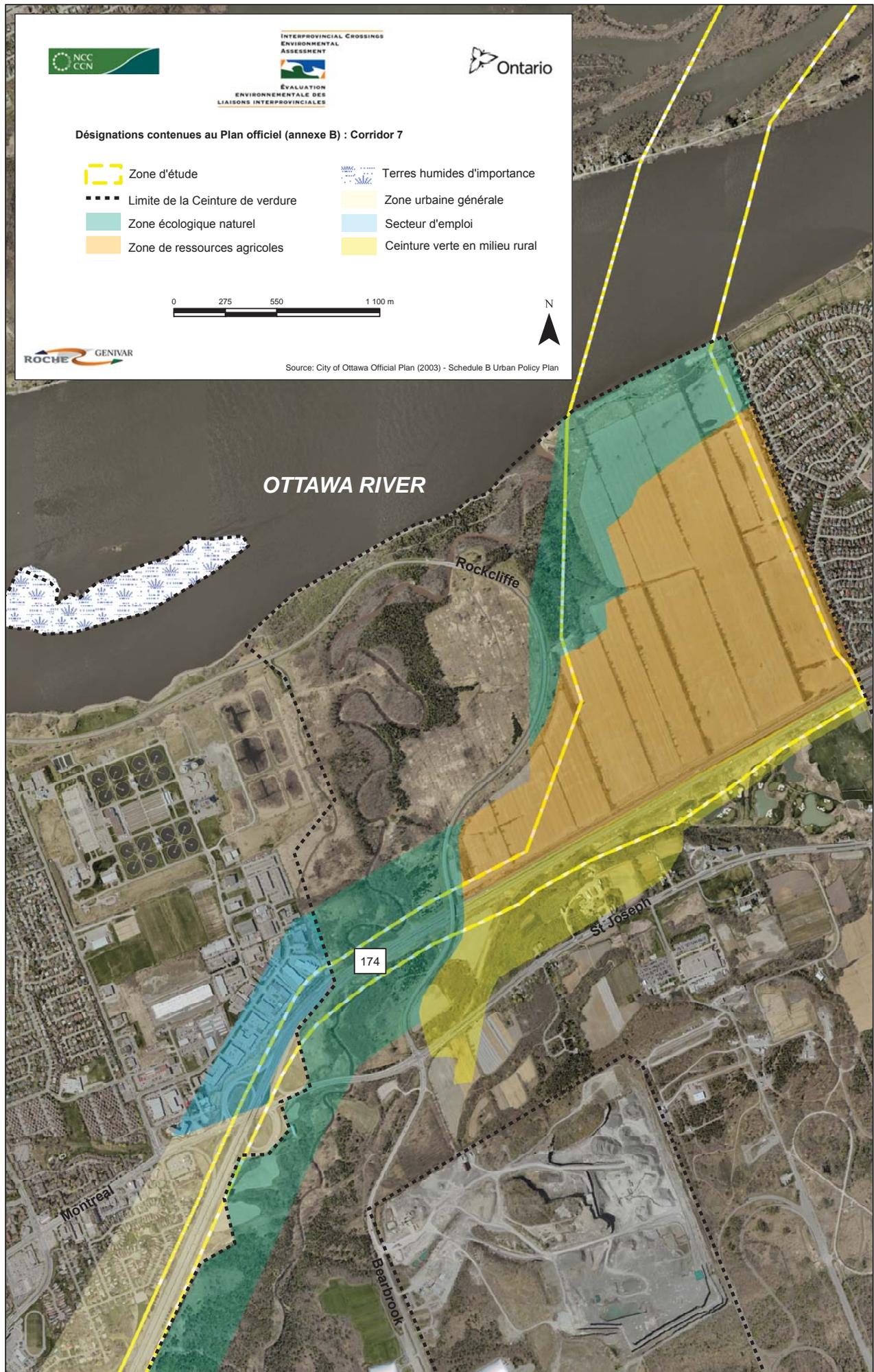
Désignations contenues au Plan officiel (annexe B) : Corridor 7

- Zone d'étude
- Limite de la Ceinture de verdure
- Zone écologique naturel
- Zone de ressources agricoles
- Terres humides d'importance
- Zone urbaine générale
- Secteur d'emploi
- Ceinture verte en milieu rural

0 275 550 1 100 m



Source: City of Ottawa Official Plan (2003) - Schedule B Urban Policy Plan



OTTAWA RIVER



EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES LIAISONS INTERPROVINCIALES

Plan directeur des espaces verts de la Ville d'Ottawa: Corridor 5

- Zone d'étude
- Terrains primaires
- Terrains de soutien
- Terrains de contribution



Source : Ville d'Ottawa - Plan directeur des espaces verts



Plan directeur des espaces verts de la Ville d'Ottawa: Corridor 6

- Zone d'étude
- Terrains primaires
- Terrains de soutien
- Terrains de contribution

0 305 610 1220 m



Source: City of Ottawa Greenspace Master Plan (1996) - Natural Lands





ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES LIAISONS INTERPROVINCIALES

Plan directeur des espaces verts de la Ville d'Ottawa: Corridor 7



Zone d'étude



Terrains primaires



Terrains de soutien



Terrains de contribution

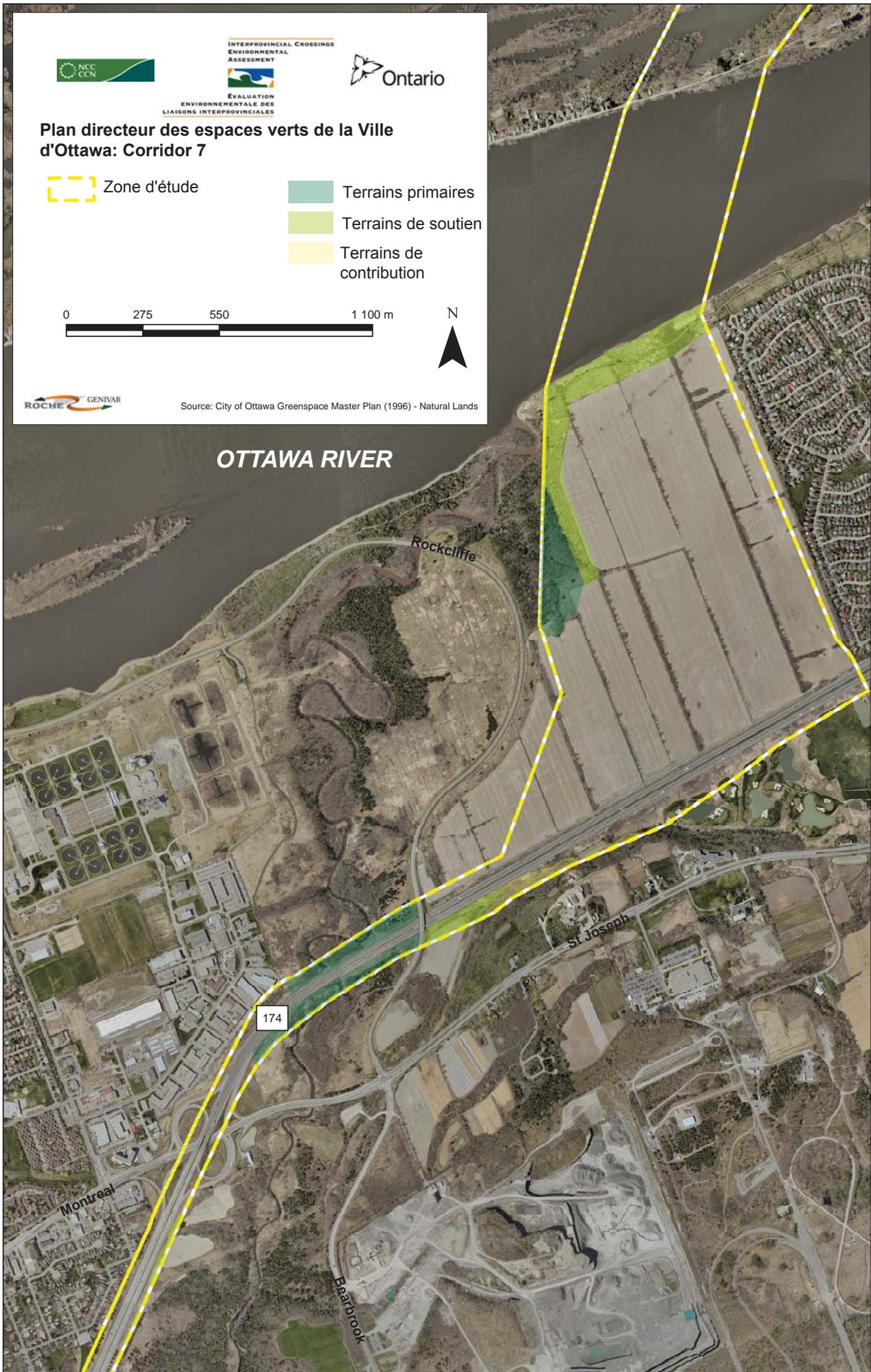


N



Source: City of Ottawa Greenspace Master Plan (1996) - Natural Lands

OTTAWA RIVER



Annexe F
Plan directeur de la Ceinture de verdure de la Commission de la capitale nationale

⁴ La CCN révisé présentement le plan directeur de la Ceinture de verdure de 1996 et, par conséquent, il y a aura des changements aux désignation des terrains décrites dans le présent rapport. L'ébauche du plan directeur révisé de la Ceinture de verdure sera sujette à des consultations publiques en décembre 2012 et sera présentée au conseil d'administration de la CCN, pour approbation, en janvier 2013.



Plan directeur de la Ceinture de verdure de Commission de la capitale nationale: Corridor 6

- Zone d'étude
- Circuit panoramique
- Limite de la Ceinture de verdure
- Couloir d'infrastructure
- Paysage rural
- Paysage cultivé
- Liaison des espaces naturels
- Principal secteur naturel
- Zone tampon naturelle



Panorama

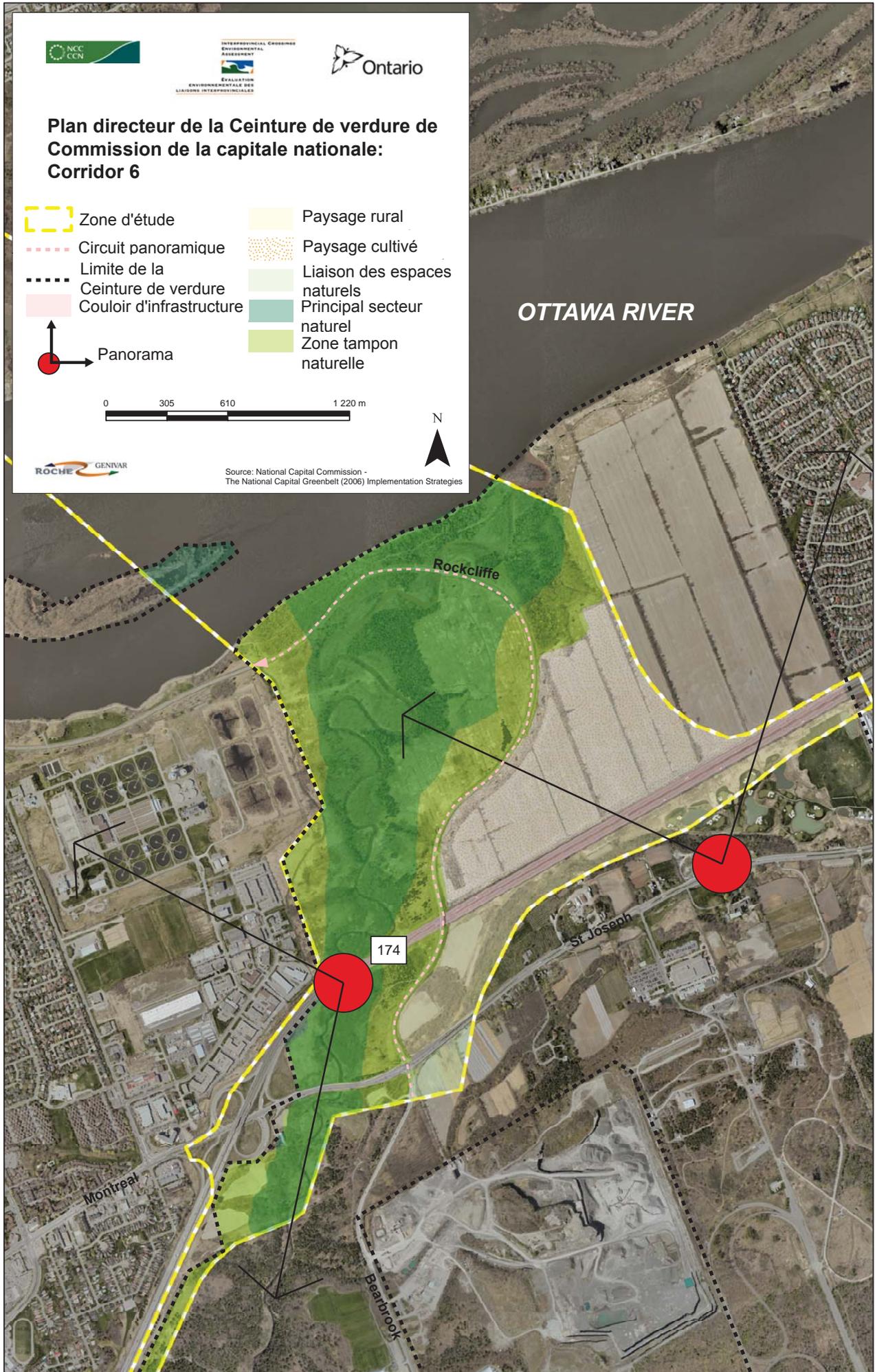
0 305 610 1 220 m

N



Source: National Capital Commission -
The National Capital Greenbelt (2006) Implementation Strategies

OTTAWA RIVER





**Plan directeur de la Ceinture de verdure
de Commission de la capitale nationale:
Corridor 7**

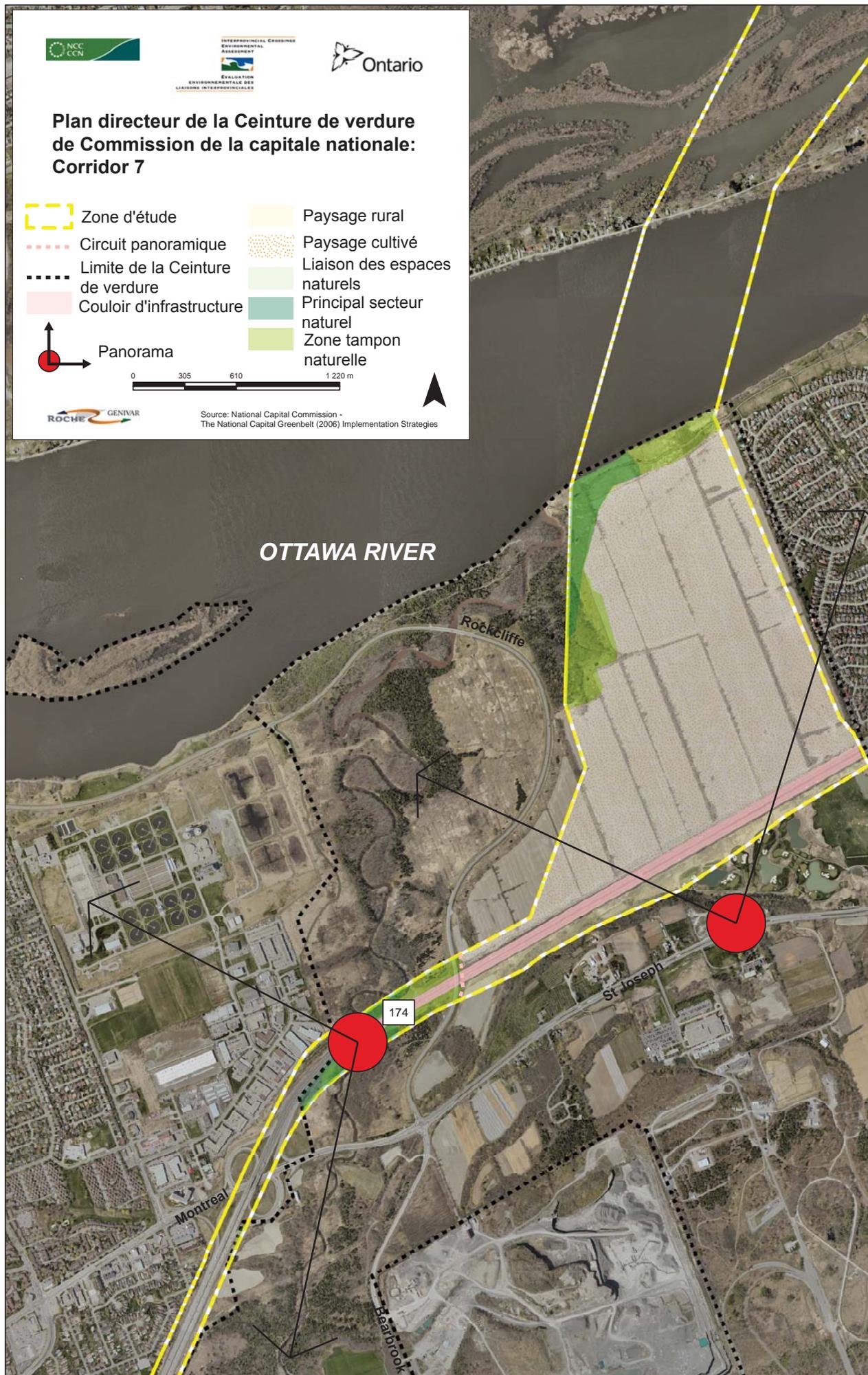
-  Zone d'étude
-  Circuit panoramique
-  Limite de la Ceinture de verdure
-  Couloir d'infrastructure
-  Paysage rural
-  Paysage cultivé
-  Liaison des espaces naturels
-  Principal secteur naturel
-  Zone tampon naturelle



Panorama



Source: National Capital Commission -
The National Capital Greenbelt (2006) Implementation Strategies



OTTAWA RIVER

Rockcliffe

174

Montreal

St. Joseph

Bearbrook



Corridor 6 - Sols

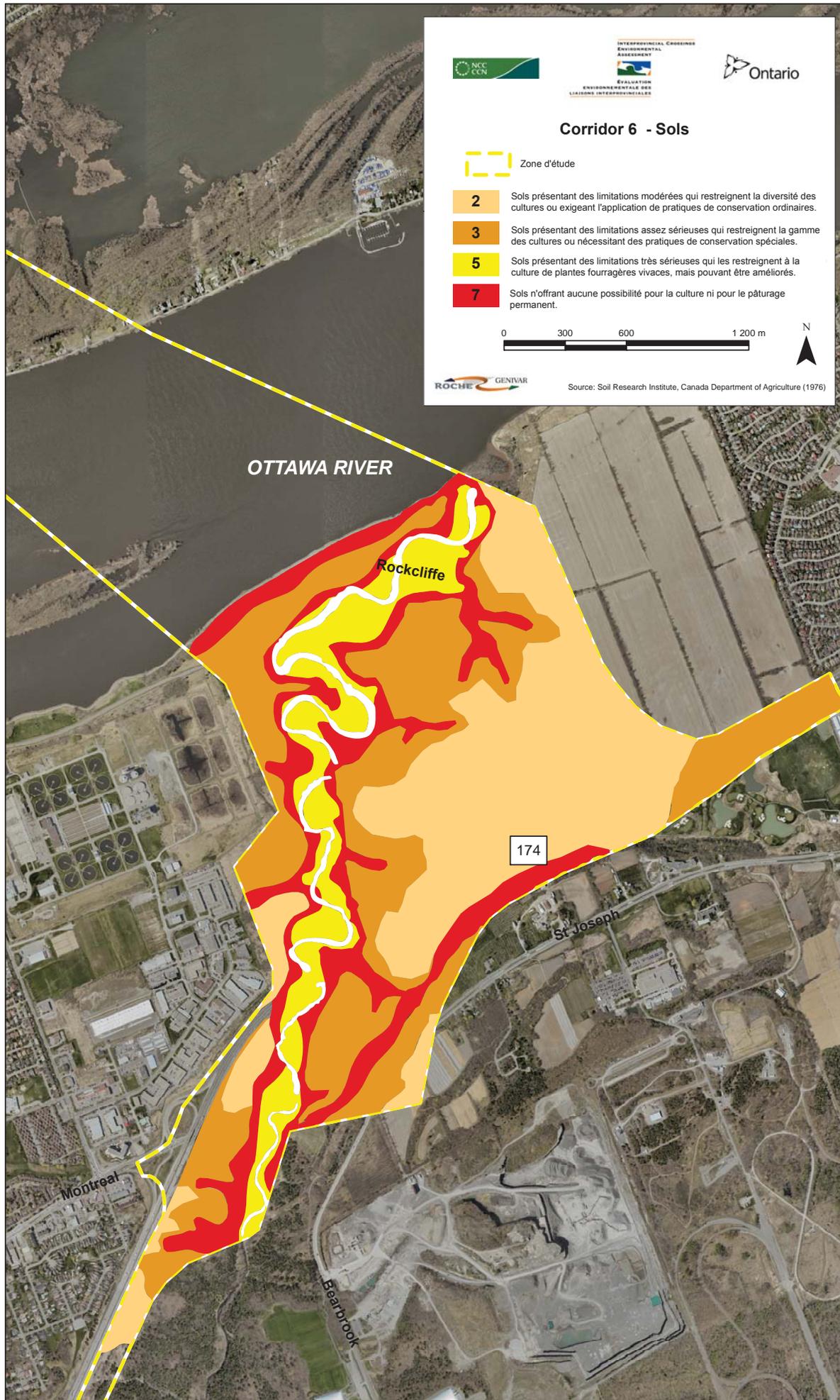
Zone d'étude

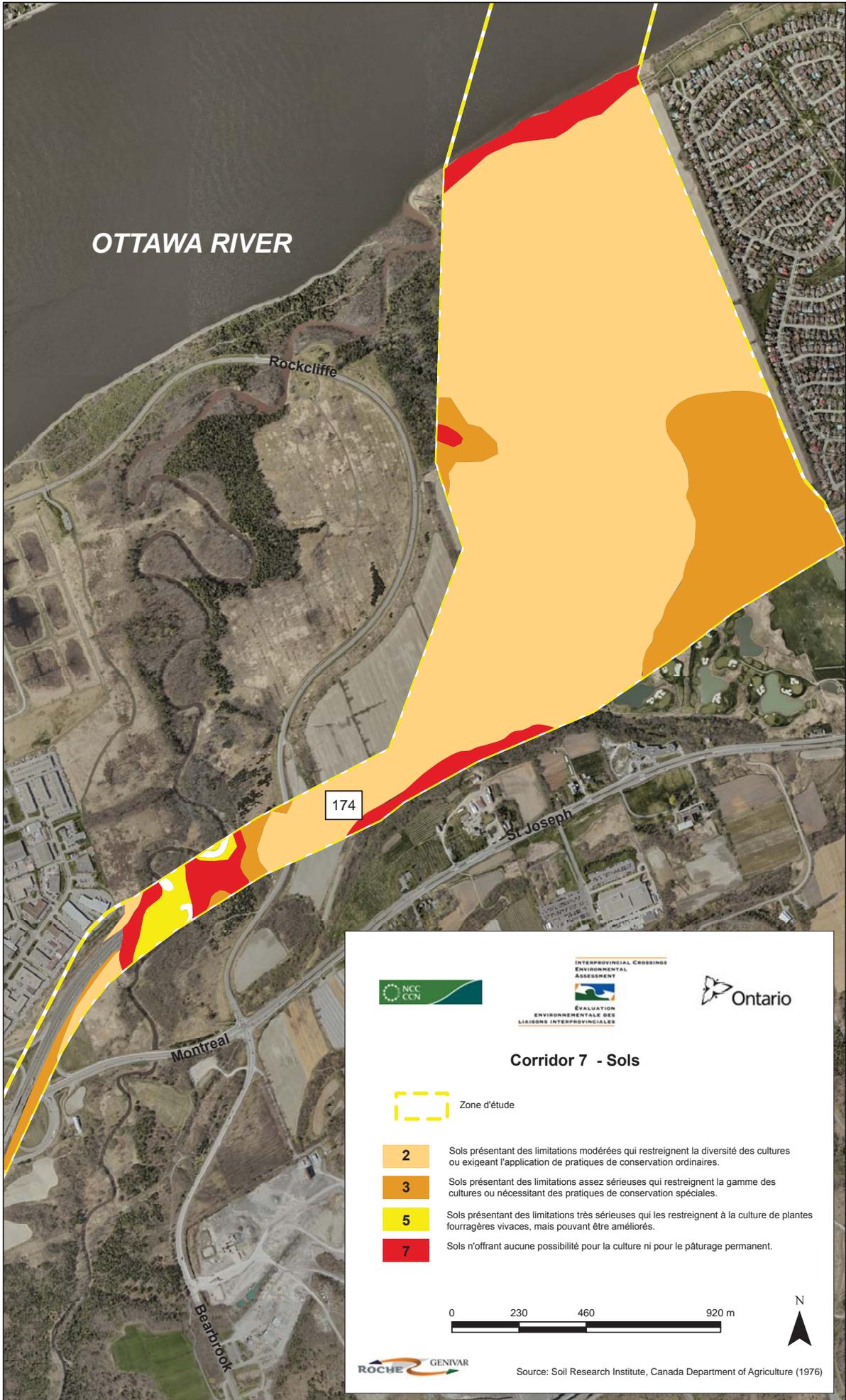
- 2** Sols présentant des limitations modérées qui restreignent la diversité des cultures ou exigeant l'application de pratiques de conservation ordinaires.
- 3** Sols présentant des limitations assez sérieuses qui restreignent la gamme des cultures ou nécessitant des pratiques de conservation spéciales.
- 5** Sols présentant des limitations très sérieuses qui les restreignent à la culture de plantes fourragères vivaces, mais pouvant être améliorés.
- 7** Sols n'offrant aucune possibilité pour la culture ni pour le pâturage permanent.

0 300 600 1 200 m



Source: Soil Research Institute, Canada Department of Agriculture (1976)





OTTAWA RIVER

Rockcliffe

174

St. Joseph

Montreal

Bearbrook



Corridor 7 - Sols

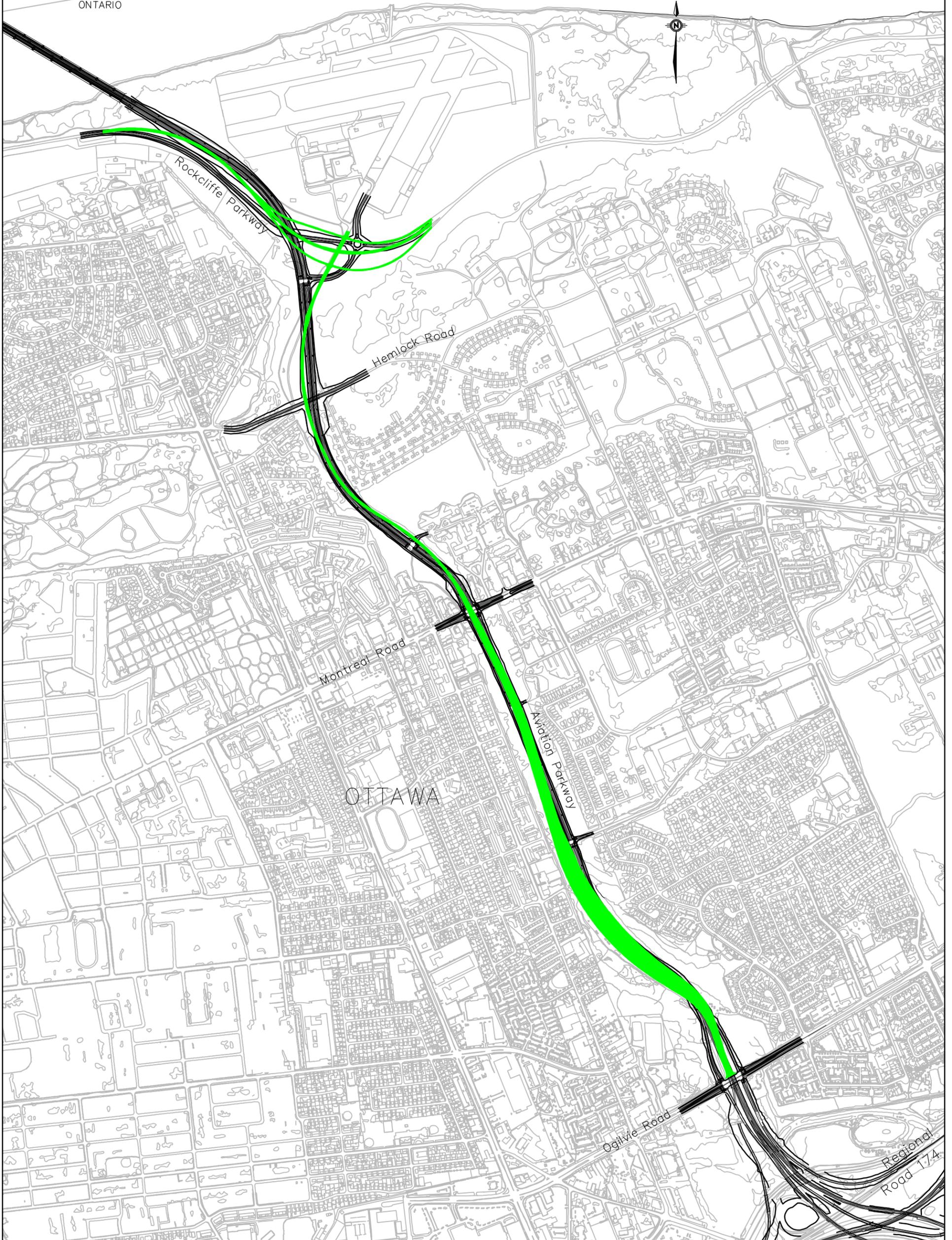
Zone d'étude

- 2** Sols présentant des limitations modérées qui restreignent la diversité des cultures ou exigeant l'application de pratiques de conservation ordinaires.
- 3** Sols présentant des limitations assez sérieuses qui restreignent la gamme des cultures ou nécessitant des pratiques de conservation spéciales.
- 5** Sols présentant des limitations très sérieuses qui les restreignent à la culture de plantes fourragères vivaces, mais pouvant être améliorés.
- 7** Sols n'offrant aucune possibilité pour la culture ni pour le pâturage permanent.



Source: Soil Research Institute, Canada Department of Agriculture (1976)

QUÉBEC
ONTARIO



CORRIDOR 5 - OTTAWA

 PROMENADES PANORAMIQUES (km)

NOMBRE DE CARREFOURS TOUCHÉS = 2
LONGUEUR REQUISE (km) = 3,08





CORRIDOR 5- GATINEAU



**TERRAIN DE LOISIRS ACTIFS
REQUIS (ha)**

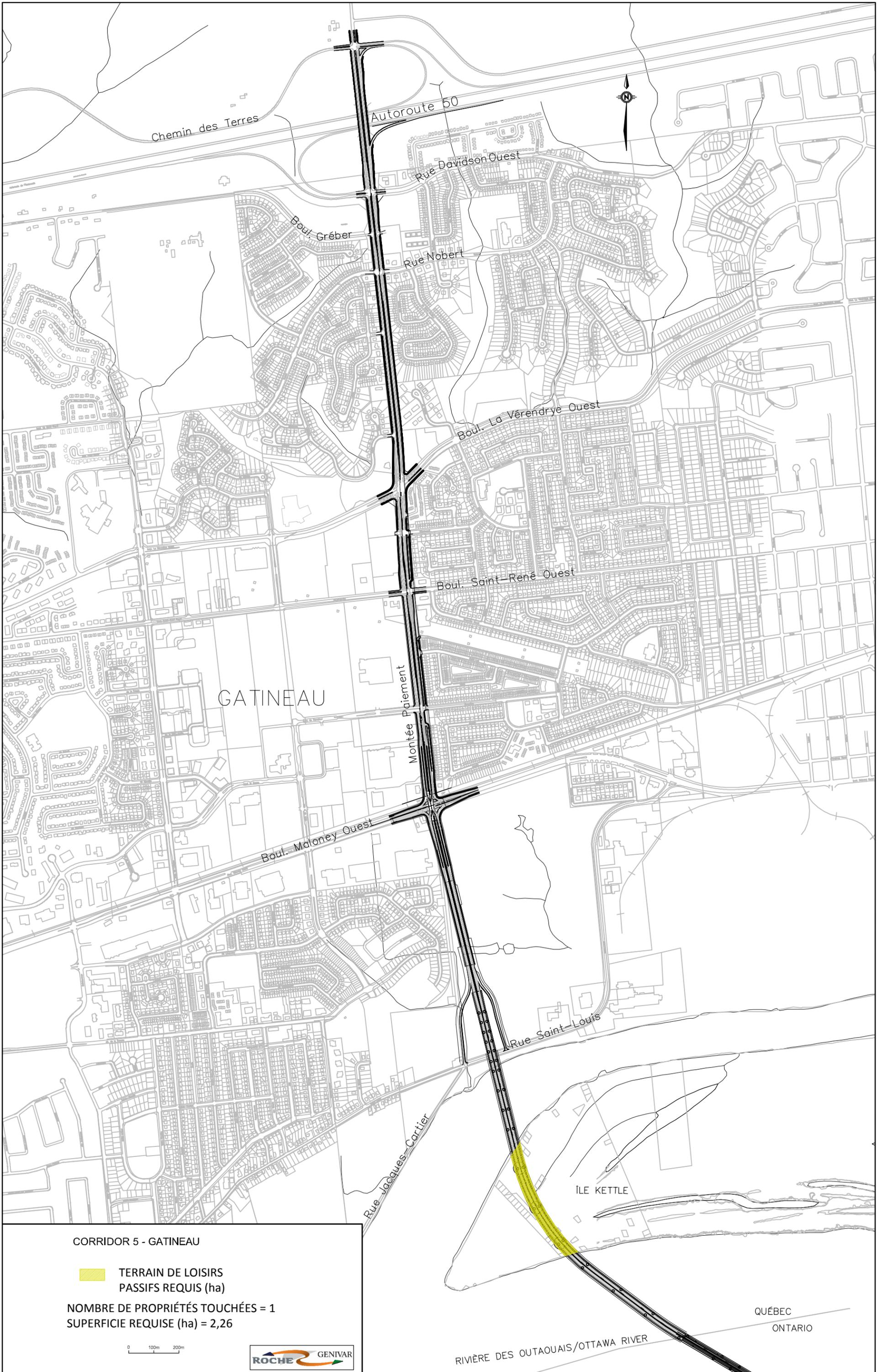
**NOMBRE DE PROPRIÉTÉS TOUCHÉES =1
SUPERFICIE REQUISE (ha) = 5,07**

0 100m 200m



RIVIÈRE DES OUTAOUAIS/OTTAWA RIVER

QUÉBEC
ONTARIO



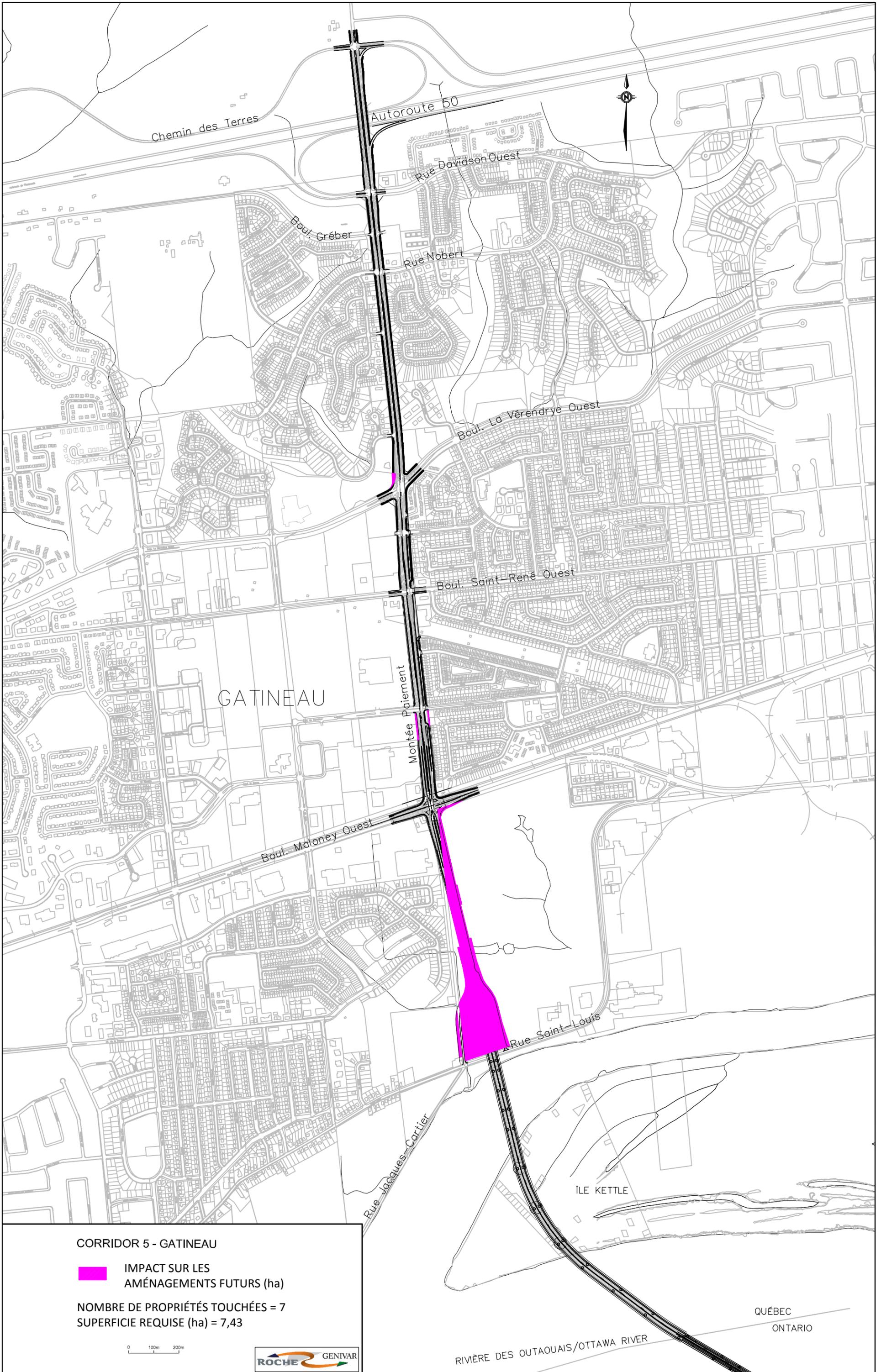
QUÉBEC
ONTARIO



CORRIDOR 5 - OTTAWA
TERRAIN DE LOISIRS PASSIFS REQUIS (ha)
RÉDUCTION
RESTAURATION
TERRAIN DE LOISIRS PASSIFS REQUIS = 1
SUPERFICIE NETTE REQUISE (ha) = 17,10

0 100m 200m





CORRIDOR 5 - GATINEAU

 **IMPACT SUR LES AMÉNAGEMENTS FUTURS (ha)**

NOMBRE DE PROPRIÉTÉS TOUCHÉES = 7
SUPERFICIE REQUISE (ha) = 7,43

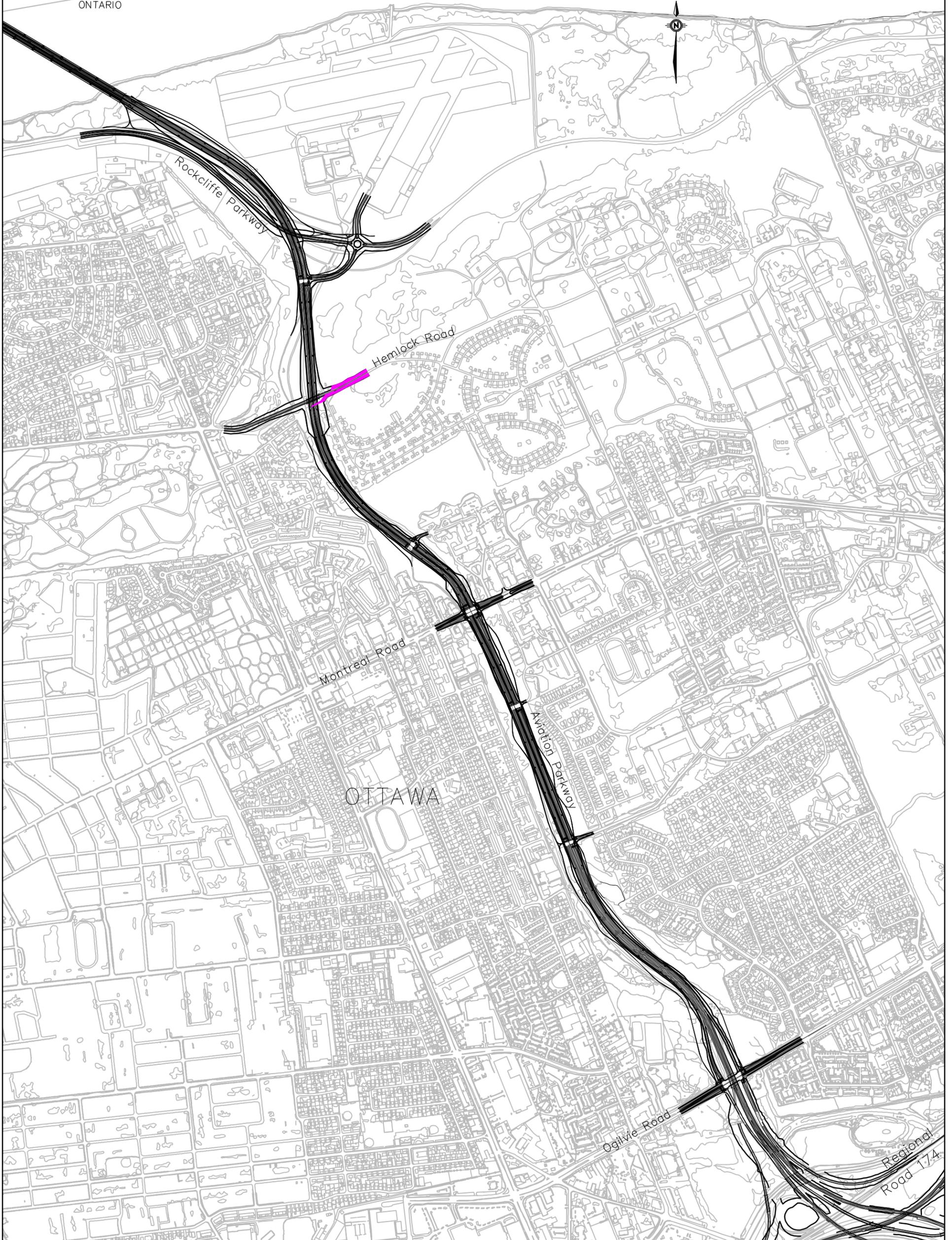
0 100m 200m



QUÉBEC
ONTARIO

RIVIÈRE DES OUTAOUAIS/OTTAWA RIVER

QUÉBEC
ONTARIO



CORRIDOR 5 - OTTAWA



**IMPACT SUR LES AMÉNAGEMENTS
FUTURS (ha)**

**NOMBRE DE PROPRIÉTÉS TOUCHÉES =2
SUPERFICIE REQUISE (ha) = 0,34**

0 100m 200m





Chemin des Terres

Autoroute 50

Rue Davidson Ouest

Boul. Gréber

Rue Nohert

Boul. La Vérendrye Ouest

Boul. Saint-René Ouest

GATINEAU

Montée Païement

Boul. Maloney Ouest

Rue Saint-Louis

Rue Jacques-Cartier

ÎLE KETTLE

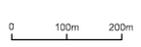
QUÉBEC
ONTARIO

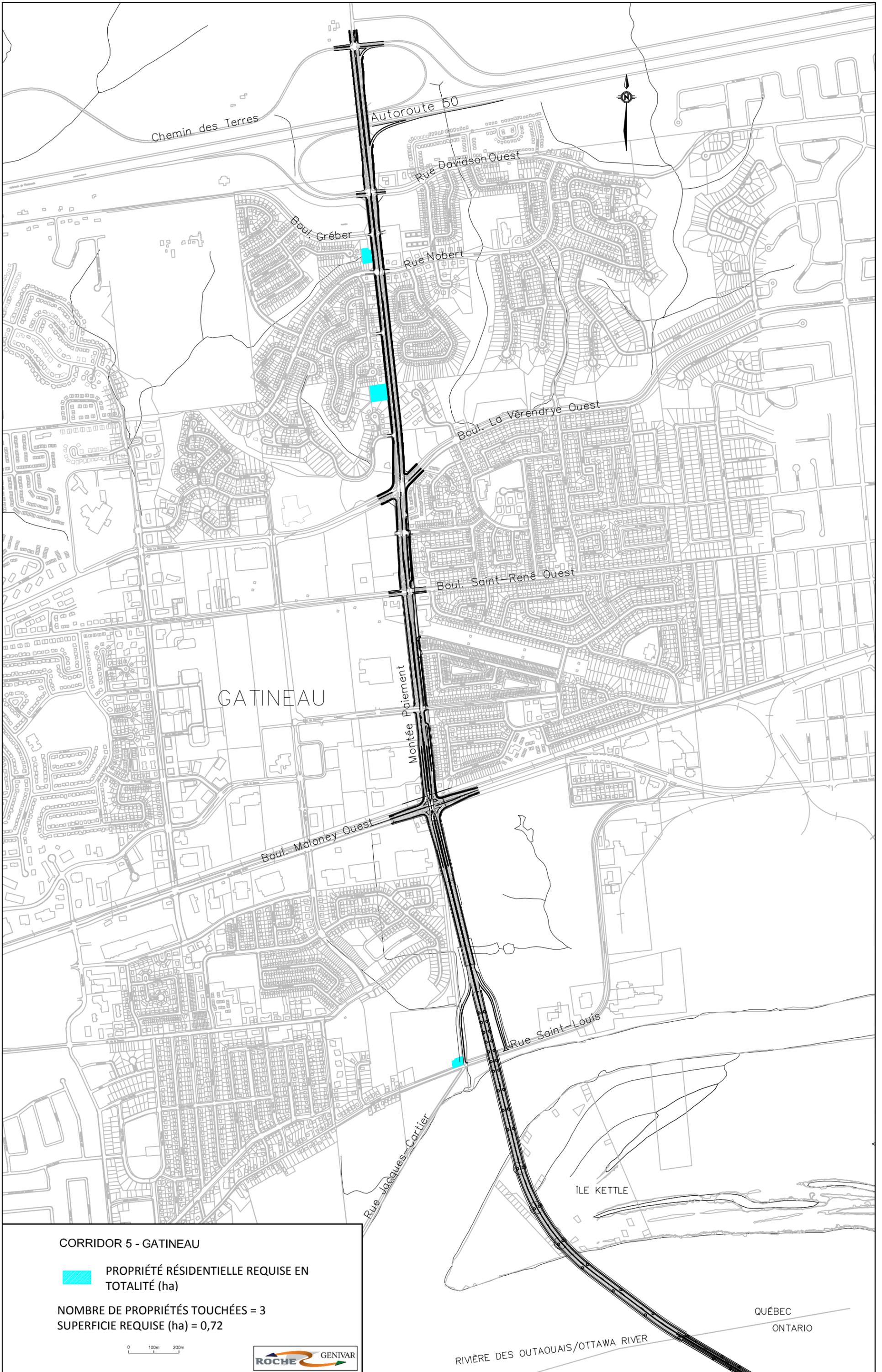
RIVIÈRE DES OUTAOUAIS/OTTAWA RIVER

CORRIDOR 5 - GATINEAU

 PROPRIÉTÉ RÉSIDENNELLE
PARTIELLEMENT TOUCHÉE (ha)

NOMBRE DE PROPRIÉTÉS TOUCHÉES = 76
SUPERFICIE REQUISE (ha) = 0,55





CORRIDOR 5 - GATINEAU

 PROPRIÉTÉ RÉSIDENNELLE REQUISE EN TOTALITÉ (ha)

NOMBRE DE PROPRIÉTÉS TOUCHÉES = 3
 SUPERFICIE REQUISE (ha) = 0,72

0 100m 200m



RIVIÈRE DES OUTAOUAIS/OTTAWA RIVER

QUÉBEC
 ONTARIO



CORRIDOR 5 - GATINEAU

 PROPRIÉTÉ COMMERCIALE OU INDUSTRIELLE REQUISE (ha)

NOMBRE DE PROPRIÉTÉS TOUCHÉES = 16
 SUPERFICIE REQUISE (ha) = 0,82

0 100m 200m



RIVIÈRE DES OUTAOUAIS/OTTAWA RIVER

QUÉBEC
 ONTARIO



CORRIDOR 5 - GATINEAU



PROPRIÉTÉ INSTITUTIONNELLE REQUISE, À L'EXCLUSION DE LA CEINTURE DE VERDURE (HECTARES/NOMBRE)

NOMBRE DE PROPRIÉTÉS TOUCHÉES = 5
 SUPERFICIE TOTAL REQUISE (ha) = 2,43

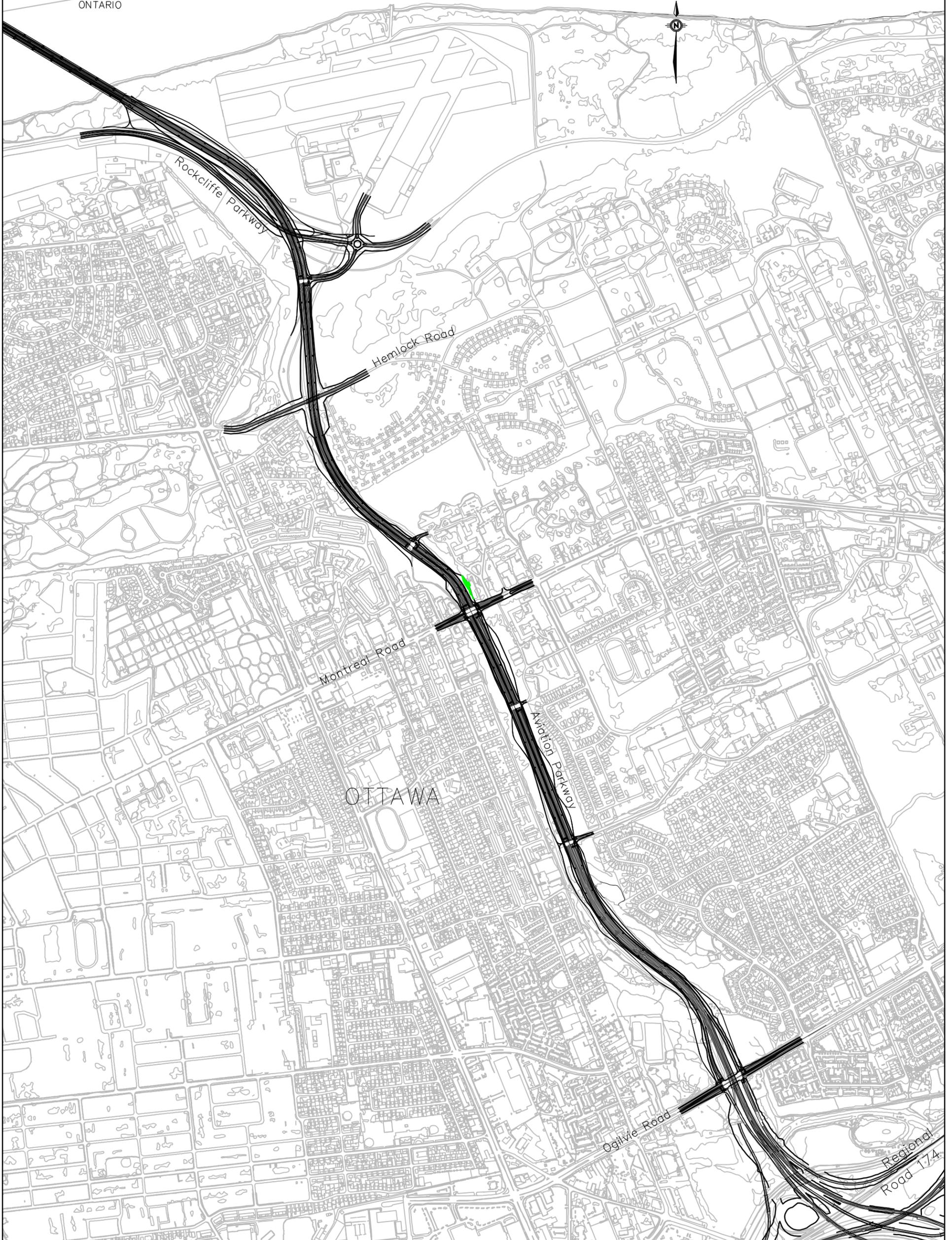
0 100m 200m



QUÉBEC
 ONTARIO

RIVIÈRE DES OUTAOUAIS/OTTAWA RIVER

QUÉBEC
ONTARIO



CORRIDOR 5 - OTTAWA



PROPRIÉTÉ INSTITUTIONNELLE REQUISE, À
L'EXCLUSION DE LA CEINTURE DE VERDURE
(HECTARES/NOMBRE)

NOMBRE DE PROPRIÉTÉS TOUCHÉES = 1
SUPERFICIE TOTALE REQUISE (ha) = 0,07

0 100m 200m





CORRIDOR 5 - GATINEAU

 **SENTIER POLYVALENT REQUIS (km)**

IMPACT NET SUR LES SENTIERS (km) = 0 (AUCUN CHANGEMENT)

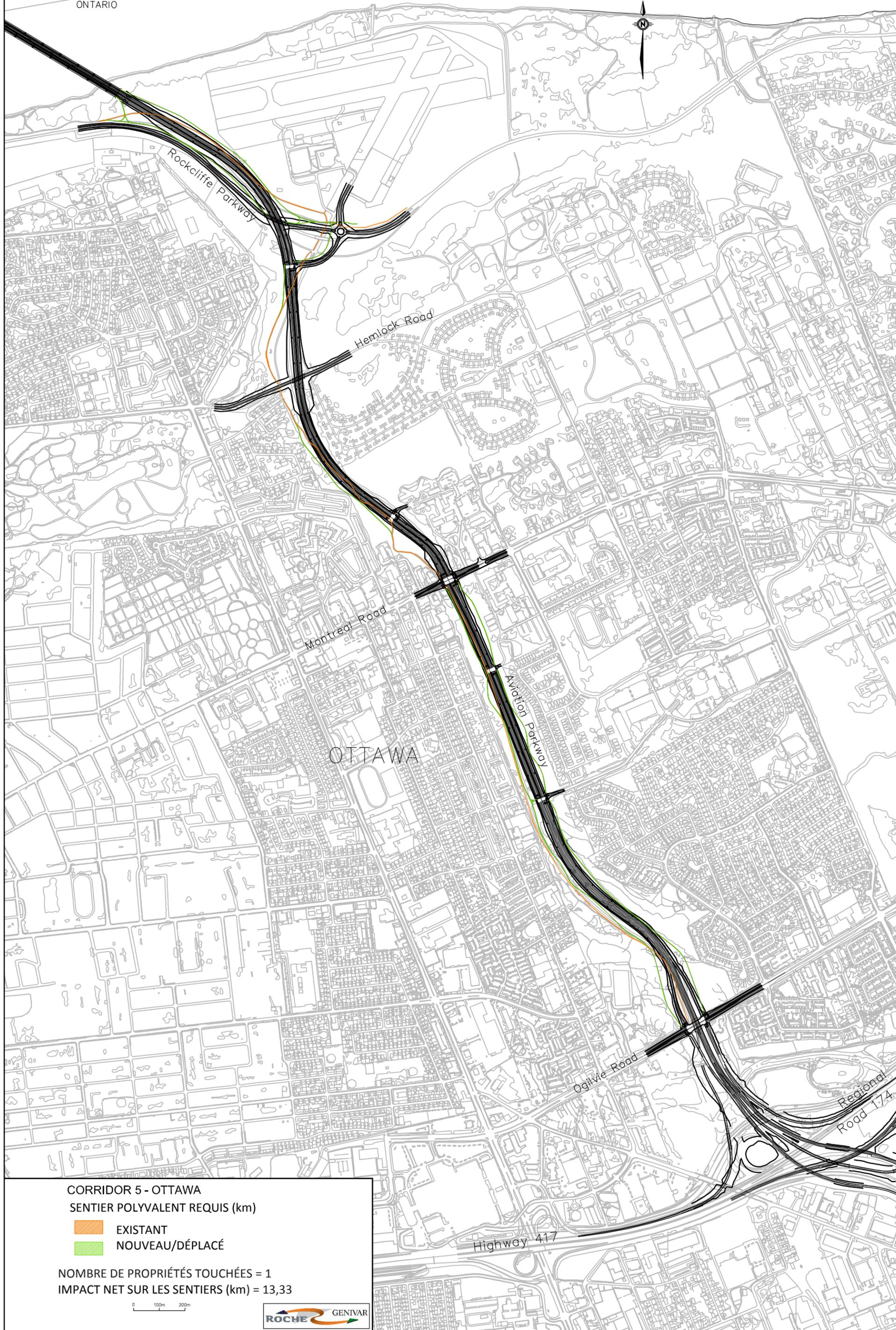
0 100m 200m



RIVIÈRE DES OUTAOUAIS/OTTAWA RIVER

QUÉBEC
ONTARIO

QUÉBEC
ONTARIO



CORRIDOR 5 - OTTAWA
SENTIER POLYVALENT REQUIS (km)

-  EXISTANT
-  NOUVEAU/DÉPLACÉ

NOMBRE DE PROPRIÉTÉS TOUCHÉES = 1
IMPACT NET SUR LES SENTIERS (km) = 13,33

0 100m 200m





CORRIDOR 6 - GATINEAU

 TERRAIN DE LOISIRS ACTIFS REQUIS (ha)

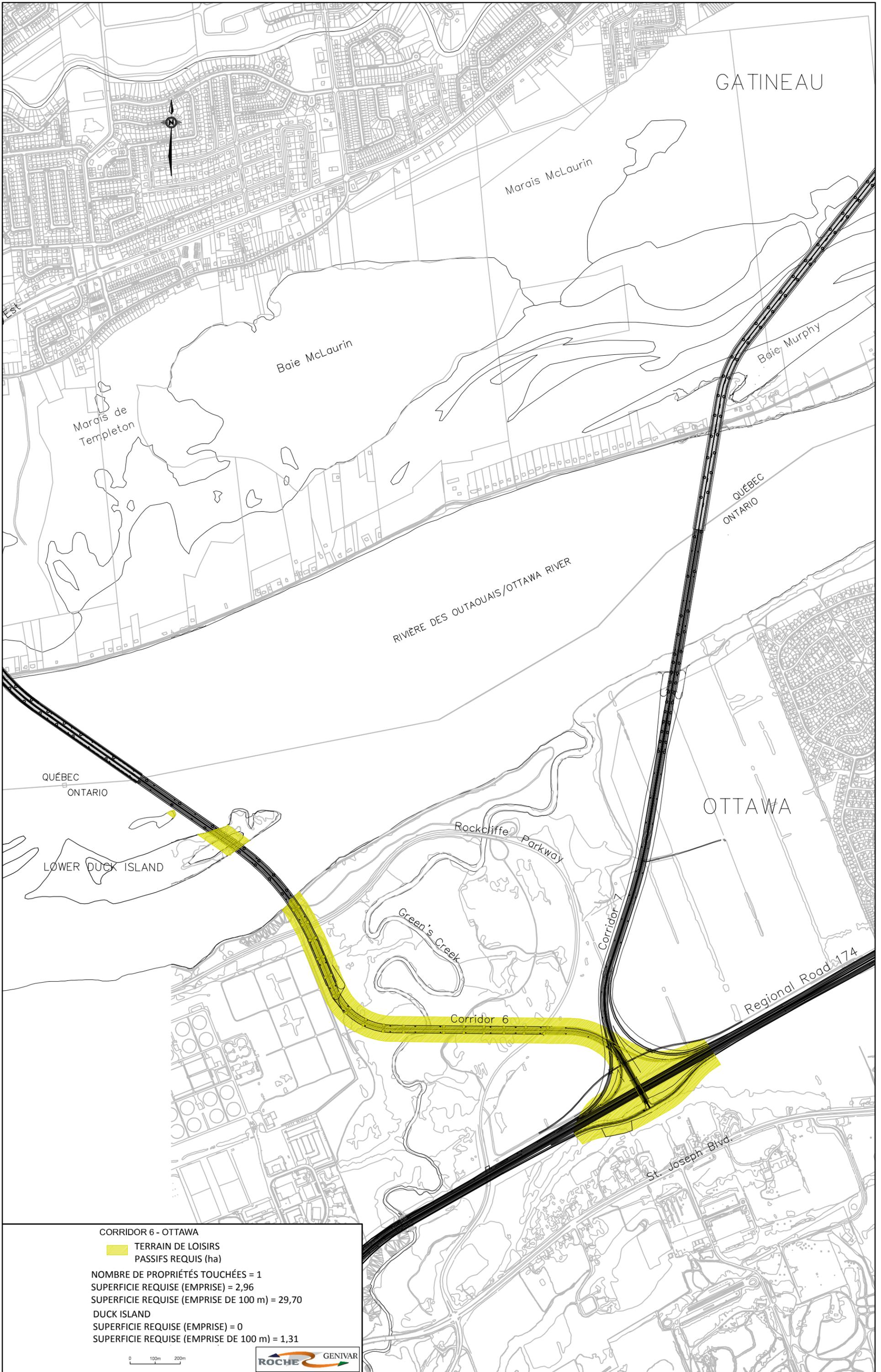
NOMBRE DE PROPRIÉTÉS TOUCHÉES = 1
SUPERFICIE REQUISE (ha) = 2,66

0 100m 200m



QUÉBEC
ONTARIO

LOWER DUCK ISLAND



CORRIDOR 6 - OTTAWA

 **TERRAIN DE LOISIRS
PASSIFS REQUIS (ha)**

NOMBRE DE PROPRIÉTÉS TOUCHÉES = 1

SUPERFICIE REQUISE (EMPRISE) = 2,96

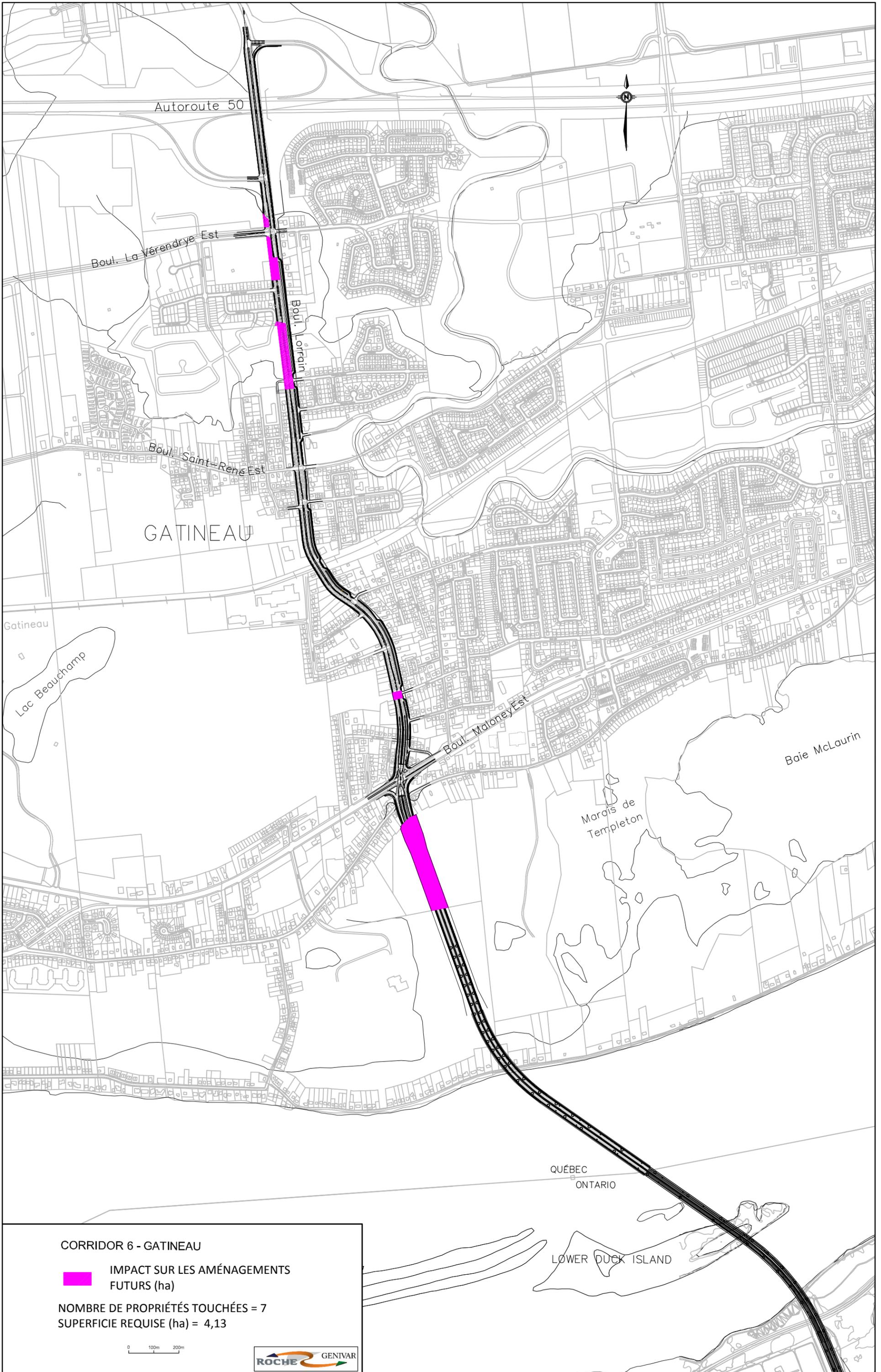
SUPERFICIE REQUISE (EMPRISE DE 100 m) = 29,70

DUCK ISLAND

SUPERFICIE REQUISE (EMPRISE) = 0

SUPERFICIE REQUISE (EMPRISE DE 100 m) = 1,31





CORRIDOR 6 - GATINEAU

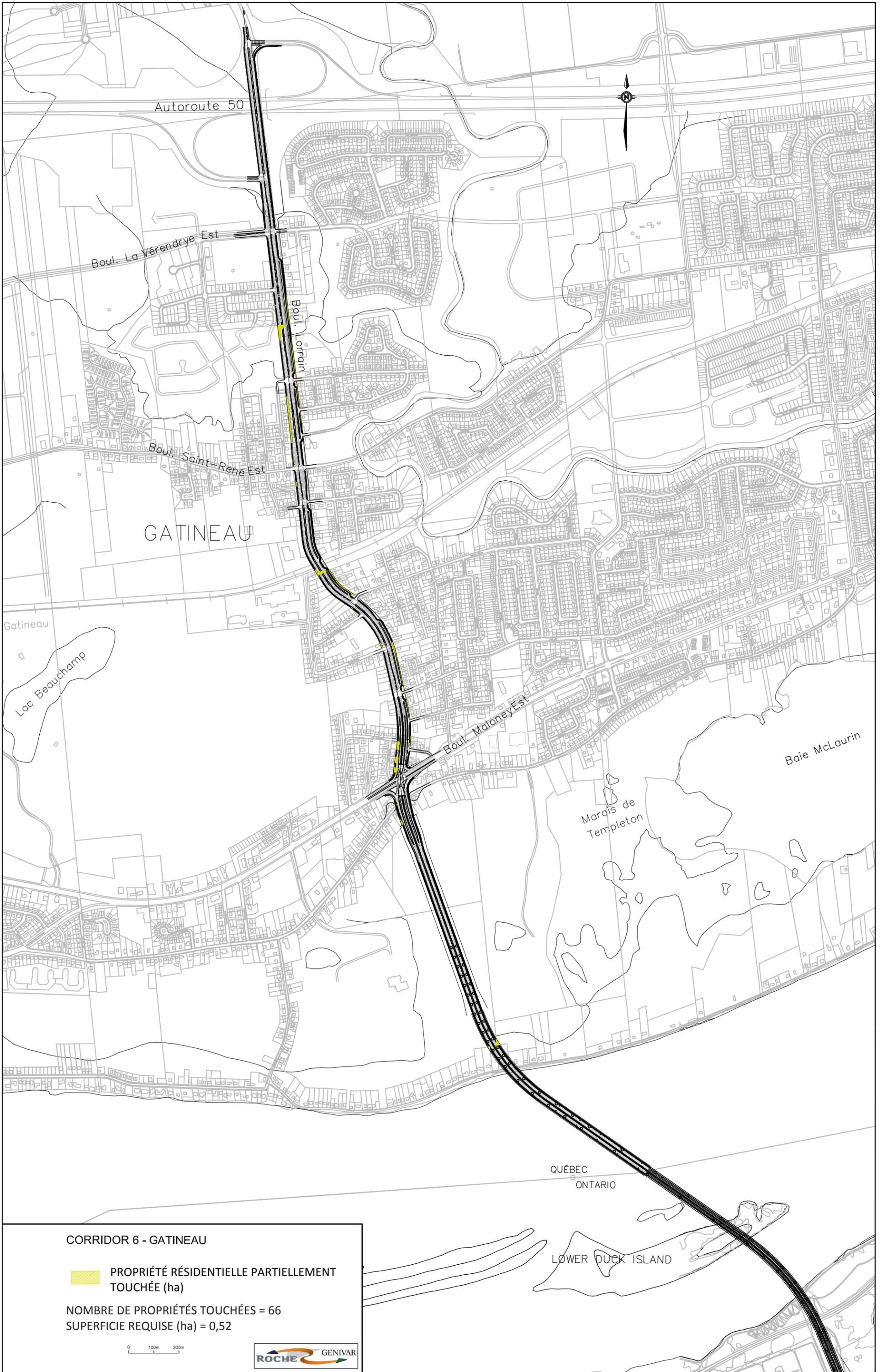


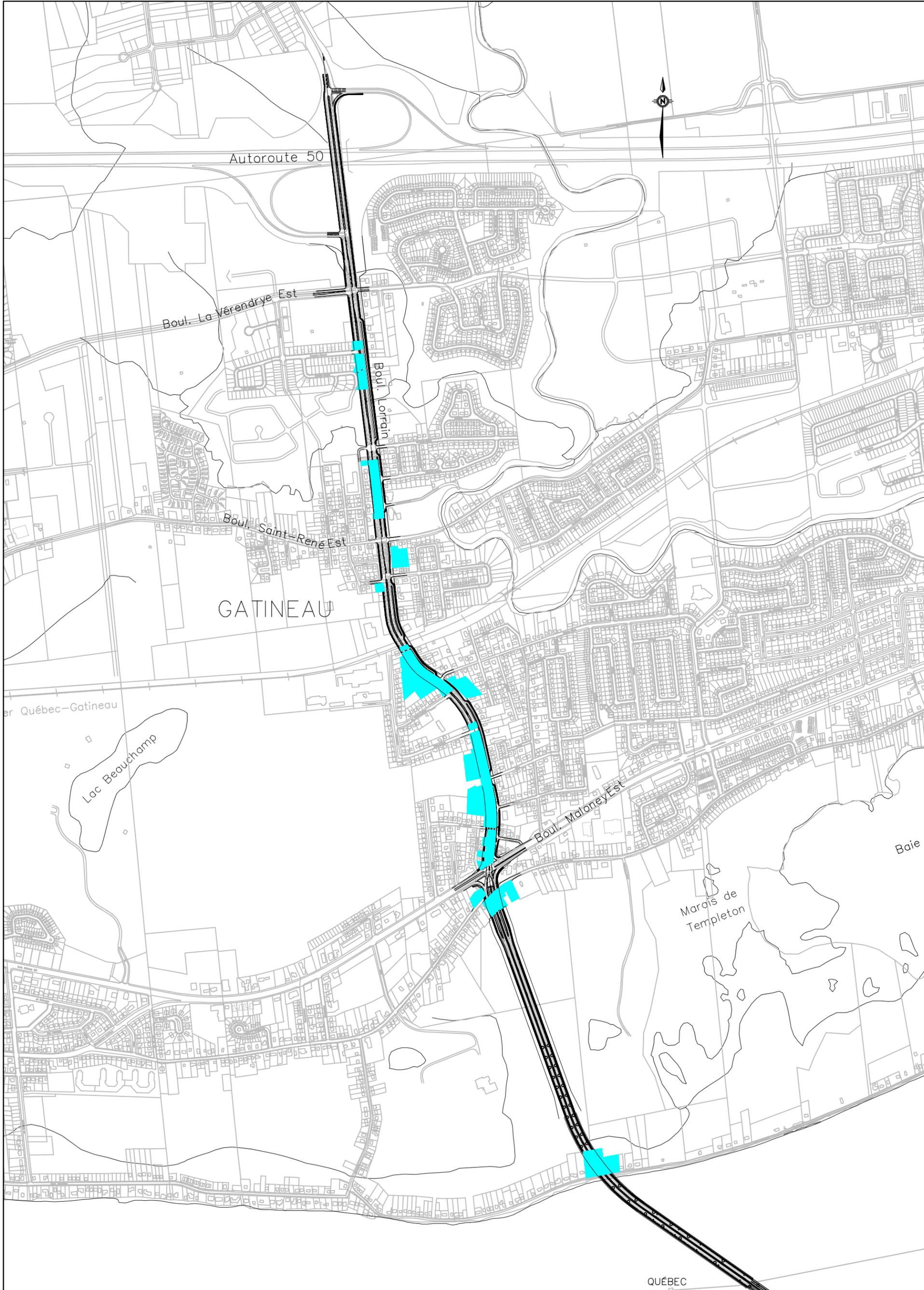
IMPACT SUR LES AMÉNAGEMENTS FUTURS (ha)

NOMBRE DE PROPRIÉTÉS TOUCHÉES = 7
SUPERFICIE REQUISE (ha) = 4,13

0 100m 200m





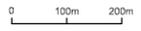


GATINEAU

CORRIDOR 6 - GATINEAU

 PROPRIÉTÉ RÉSIDENIELLE REQUISE EN TOTALITÉ (ha)

NOMBRE DE PROPRIÉTÉS TOUCHÉES = 89
 SUPERFICIE REQUISE (ha) = 9,41



QUÉBEC
ONTARIO

LOWER DUCK ISLAND

Baie

Marais de Templeton

Boul. Maloney Est

Boul. Saint-René Est

Boul. La Vérendrye Est

Boul. Lortain

er Québec-Gatineau

Lac Beauchamp



CORRIDOR 6 - GATINEAU

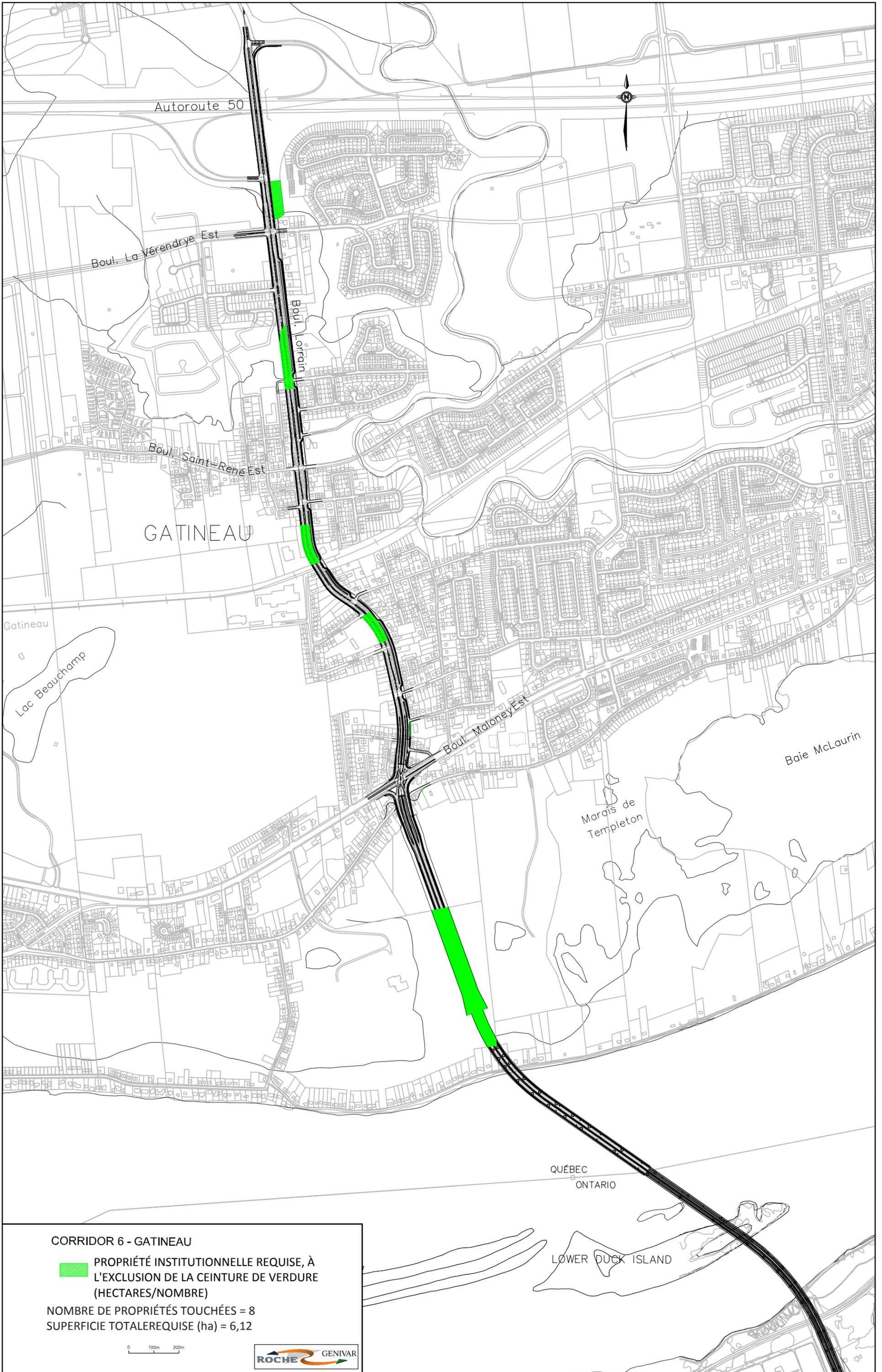
 PROPRIÉTÉ COMMERCIALE OU INDUSTRIELLE REQUISE (ha)

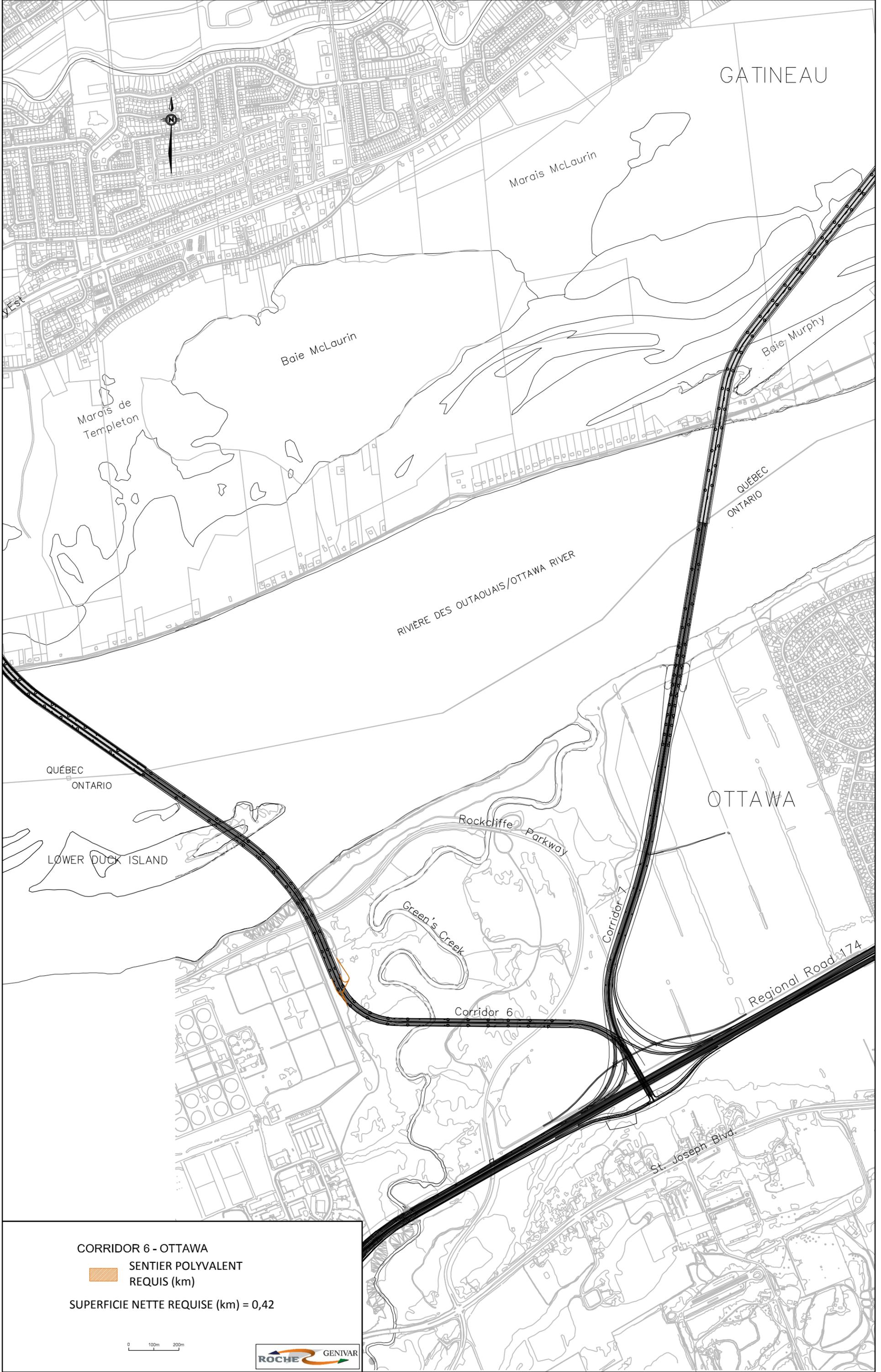
NOMBRE DE PROPRIÉTÉS TOUCHÉES = 25
 SUPERFICIE REQUISE (ha) = 2,50



QUÉBEC
ONTARIO

LOWER DUCK ISLAND

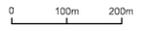


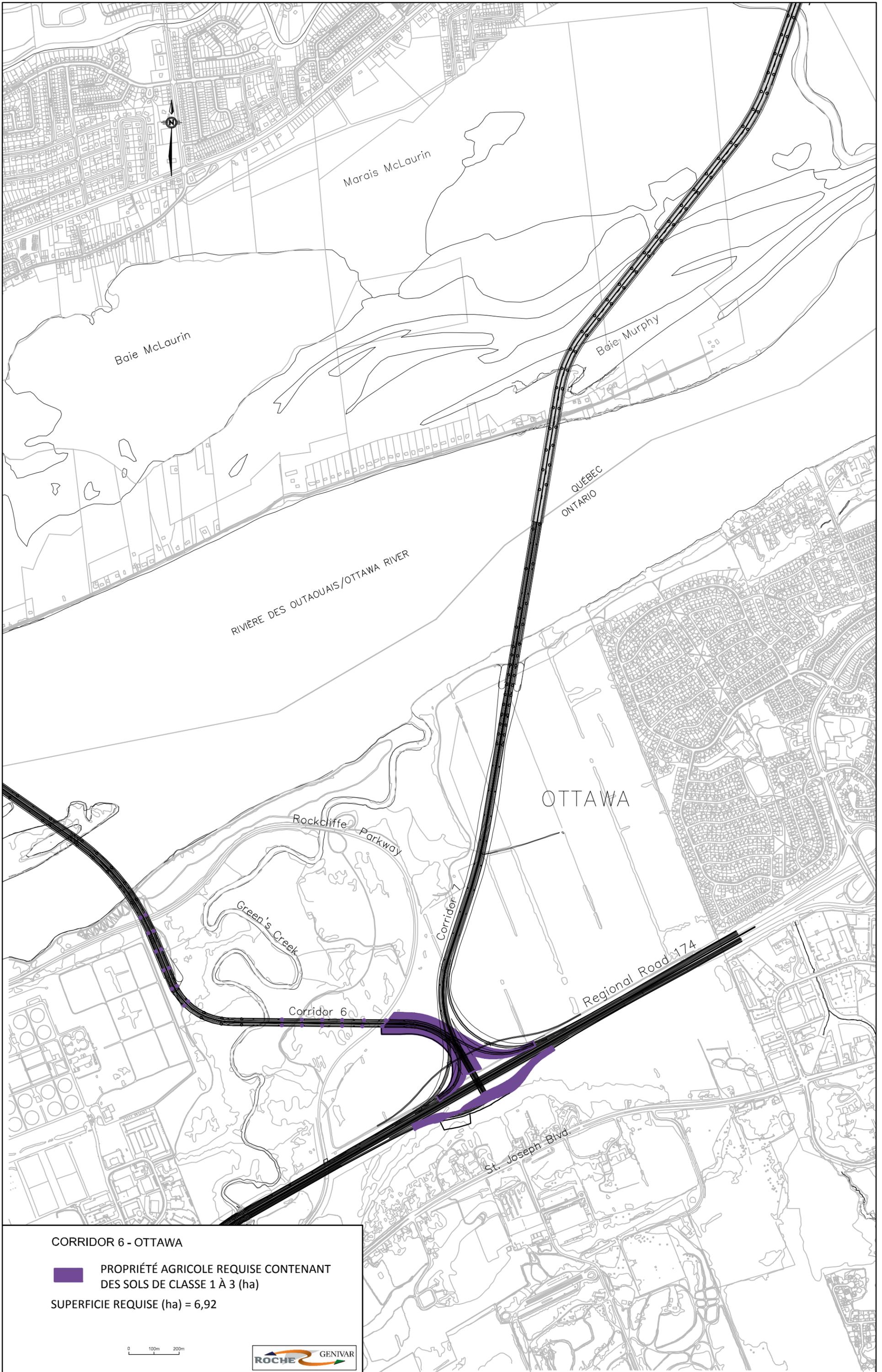


CORRIDOR 6 - OTTAWA

 **SENTIER POLYVALENT
REQUIS (km)**

SUPERFICIE NETTE REQUISE (km) = 0,42





CORRIDOR 6 - OTTAWA

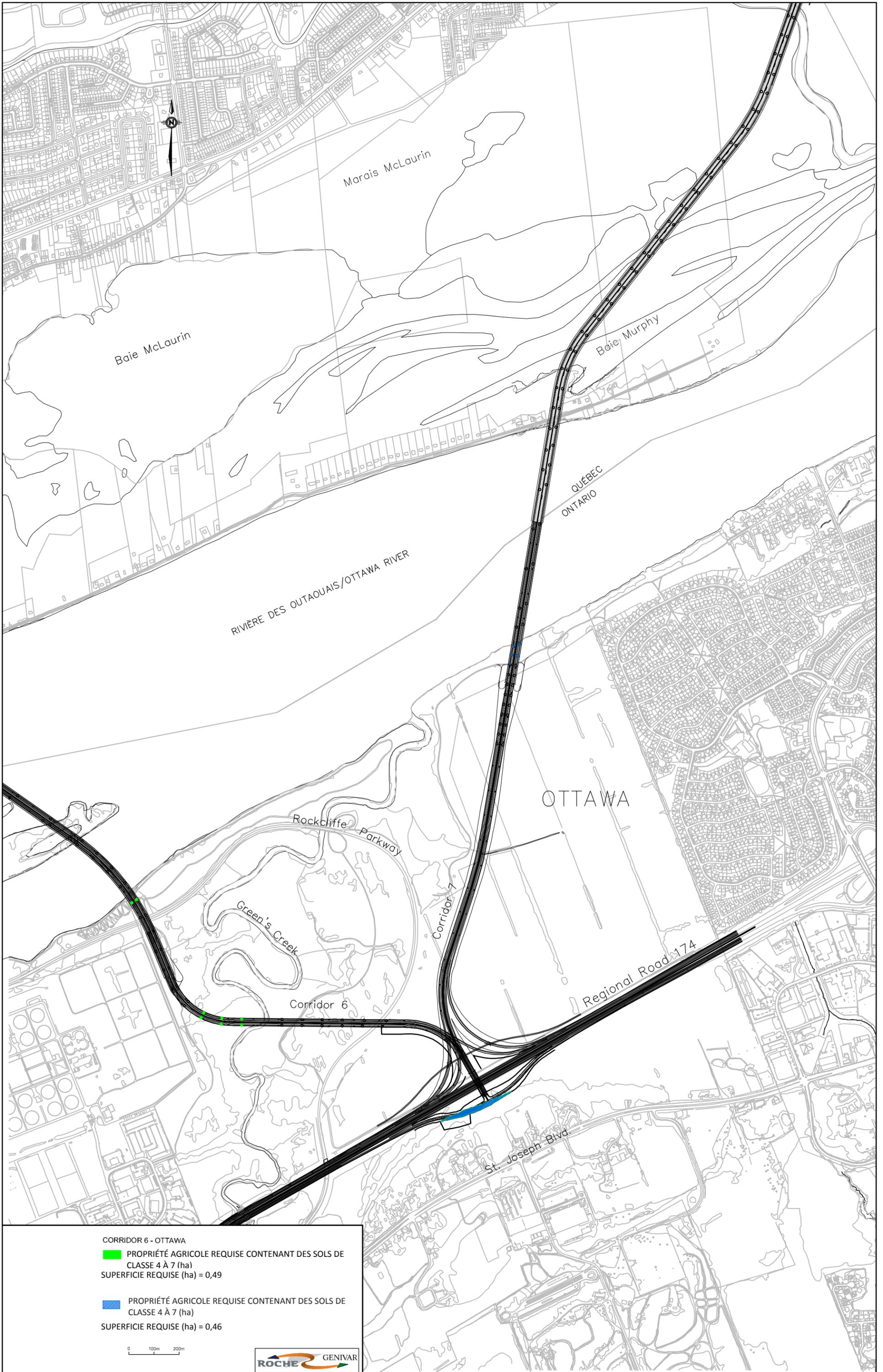


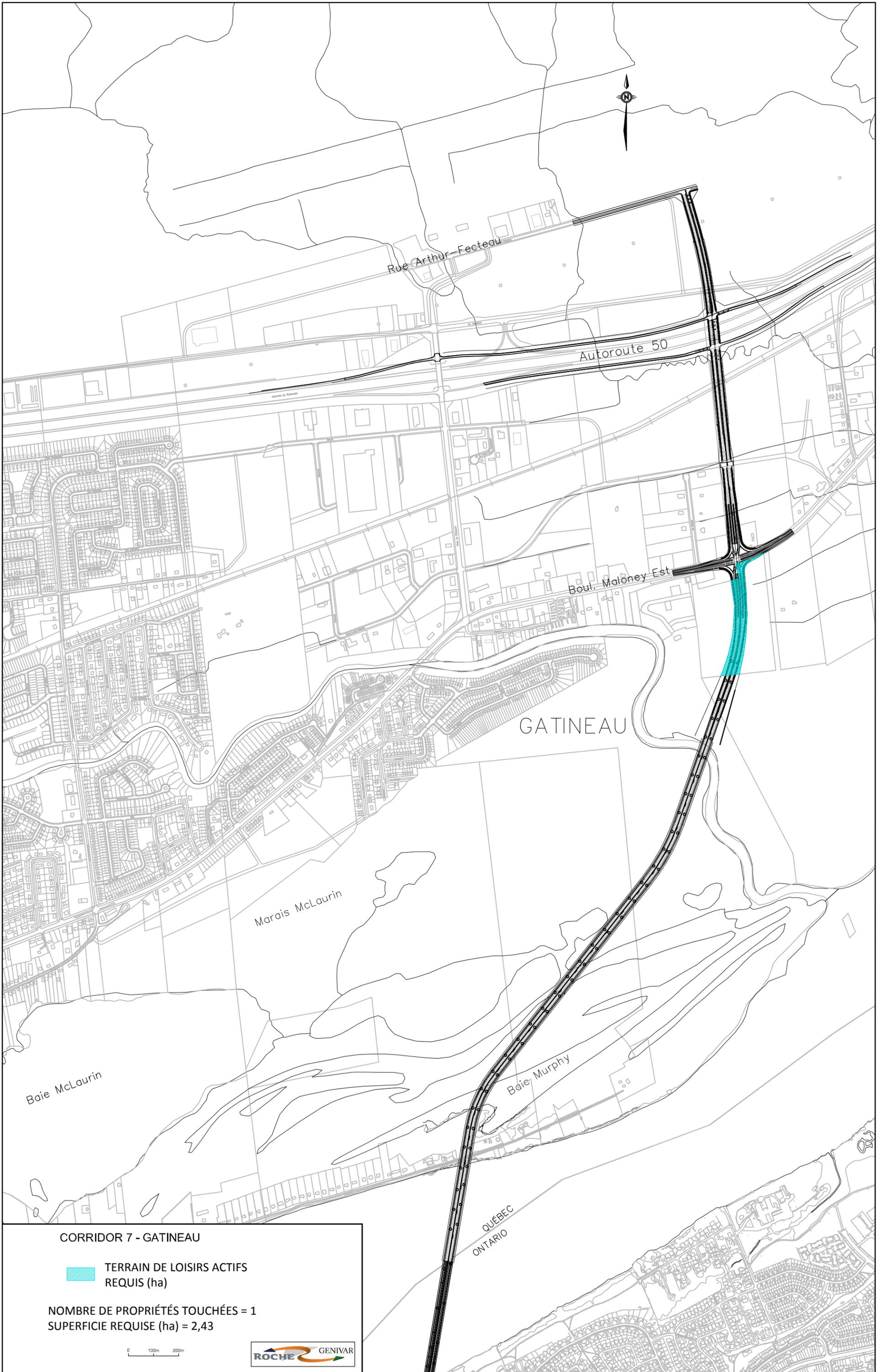
**PROPRIÉTÉ AGRICOLE REQUISE CONTENANT
DES SOLS DE CLASSE 1 À 3 (ha)**

SUPERFICIE REQUISE (ha) = 6,92

0 100m 200m







CORRIDOR 7 - GATINEAU

 TERRAIN DE LOISIRS ACTIFS
REQUIS (ha)

NOMBRE DE PROPRIÉTÉS TOUCHÉES = 1
SUPERFICIE REQUISE (ha) = 2,43

0 100m 200m





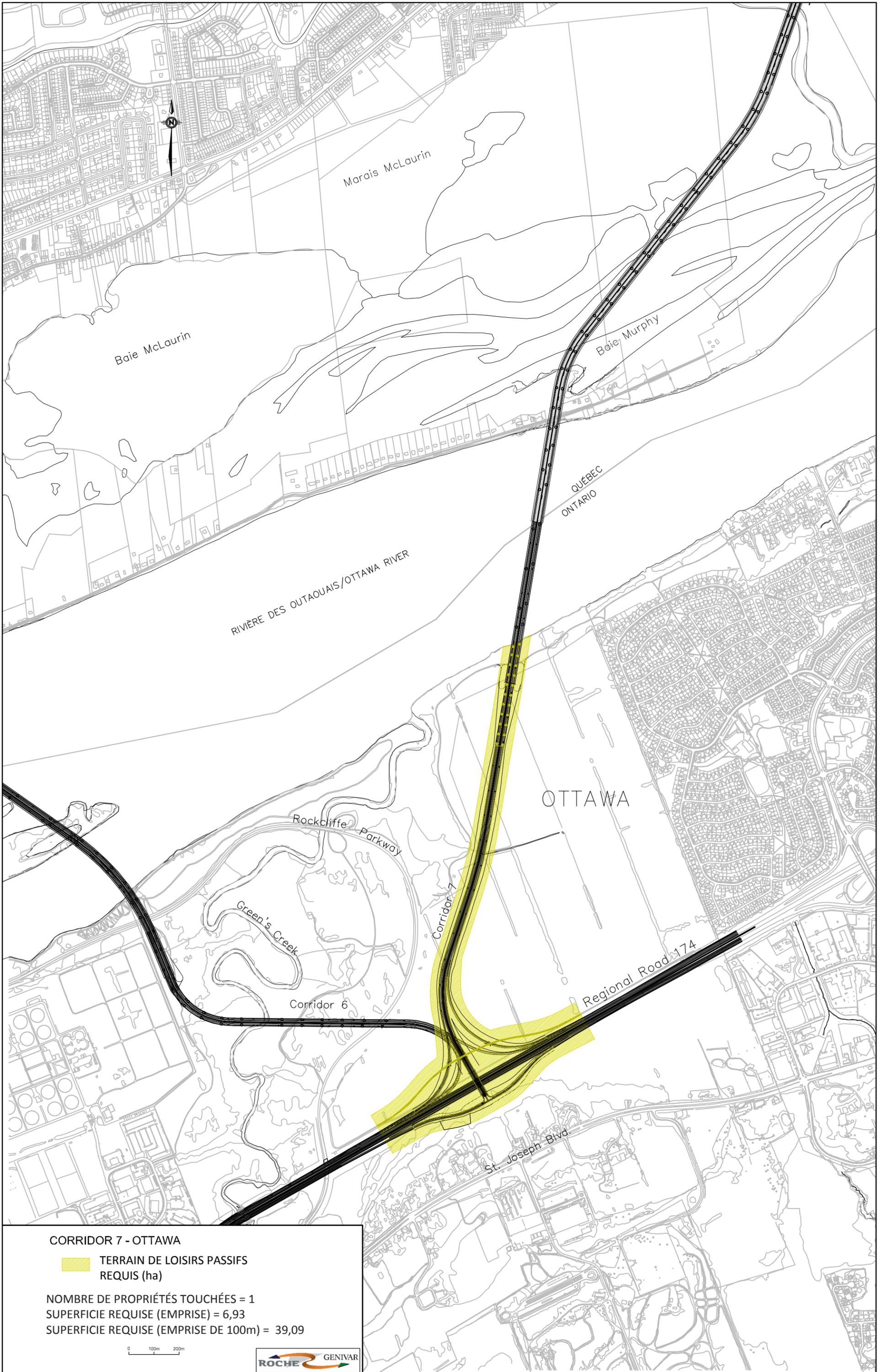
CORRIDOR 7 - GATINEAU

 **TERRAIN DE LOISIRS PASSIFS REQUIS (ha)**

NOMBRE DE PROPRIÉTÉS TOUCHÉES = 4
SUPERFICIE REQUISE (EMPRISE) = 11,22
SUPERFICIE REQUISE (EMPRISE DE 100m) = 21,46

0 100m 200m





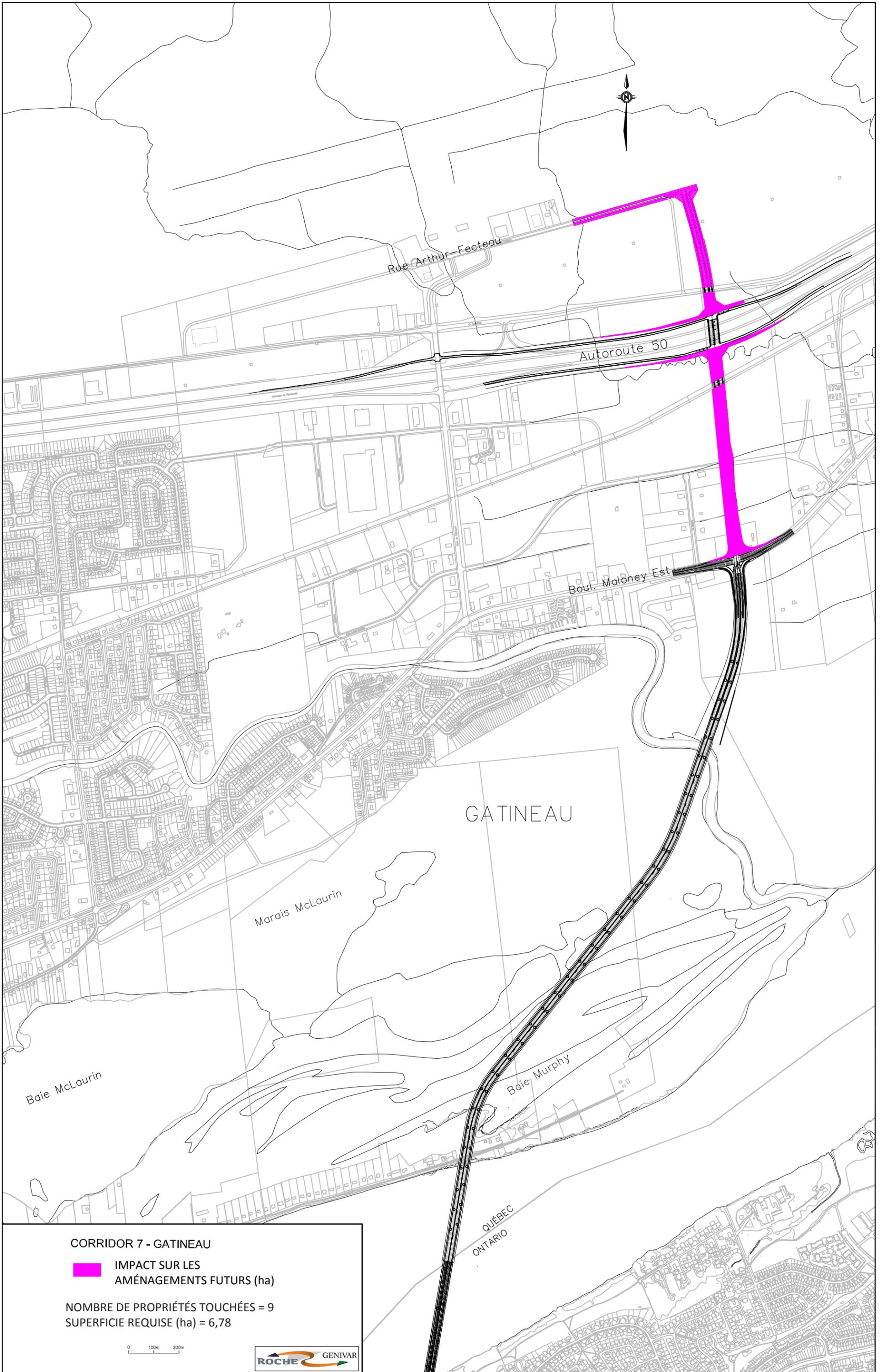
CORRIDOR 7 - OTTAWA

 **TERRAIN DE LOISIRS PASSIFS REQUIS (ha)**

NOMBRE DE PROPRIÉTÉS TOUCHÉES = 1
SUPERFICIE REQUISE (EMPRISE) = 6,93
SUPERFICIE REQUISE (EMPRISE DE 100m) = 39,09

0 100m 200m





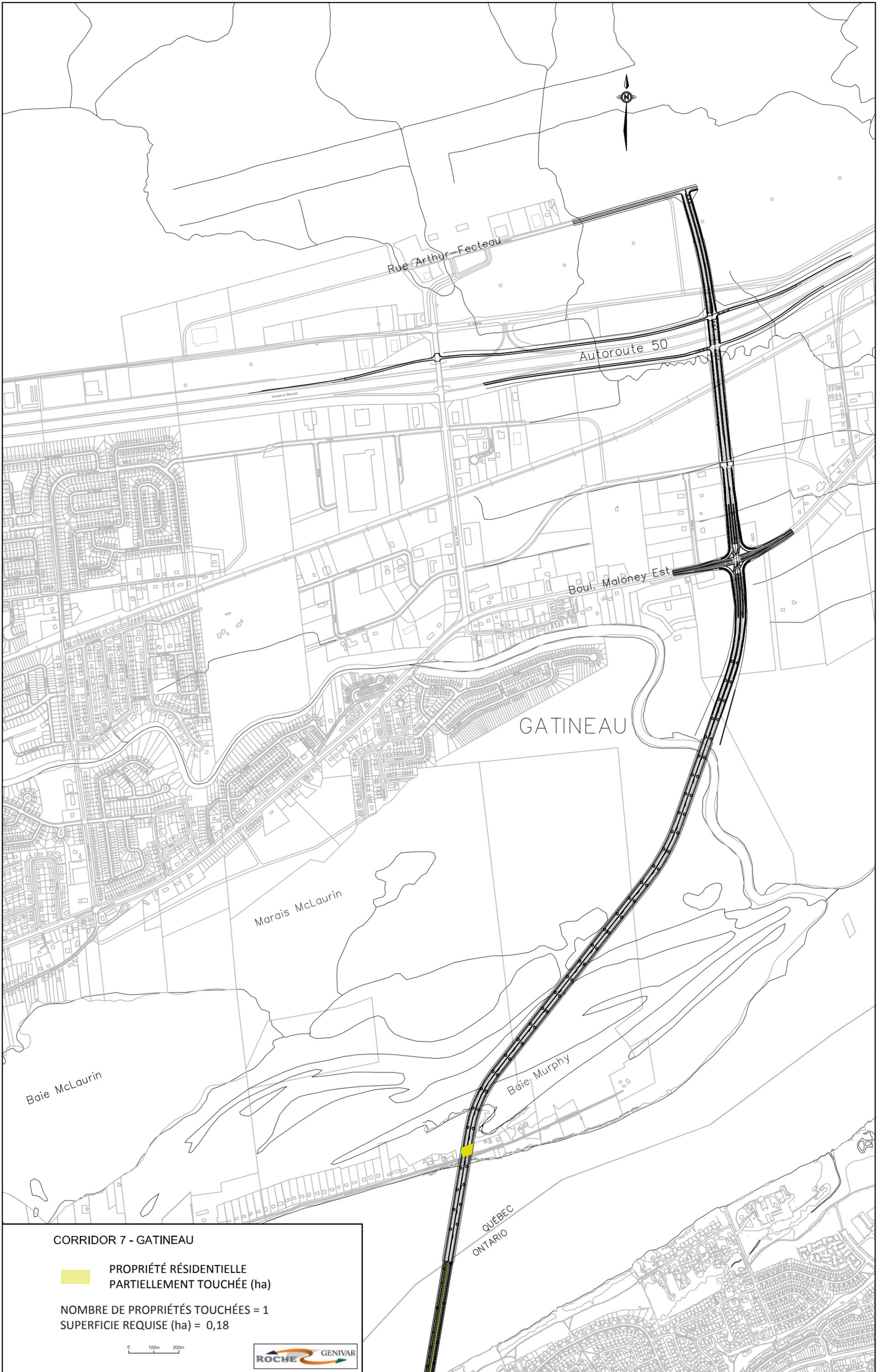
CORRIDOR 7 - GATINEAU

 **IMPACT SUR LES AMÉNAGEMENTS FUTURS (ha)**

NOMBRE DE PROPRIÉTÉS TOUCHÉES = 9
SUPERFICIE REQUISE (ha) = 6,78

0 100m 200m





CORRIDOR 7 - GATINEAU



**PROPRIÉTÉ RÉSIDEN-
TIELLE
PARTIELLEMENT TOUCHÉE (ha)**

**NOMBRE DE PROPRIÉTÉS TOUCHÉES = 1
SUPERFICIE REQUISE (ha) = 0,18**

0 100m 200m





Rue Arthur-Fecteau

Autoroute 50

Boul. Maloney Est

GATINEAU

Marais McLaurin

Baie McLaurin

Baie Murphy

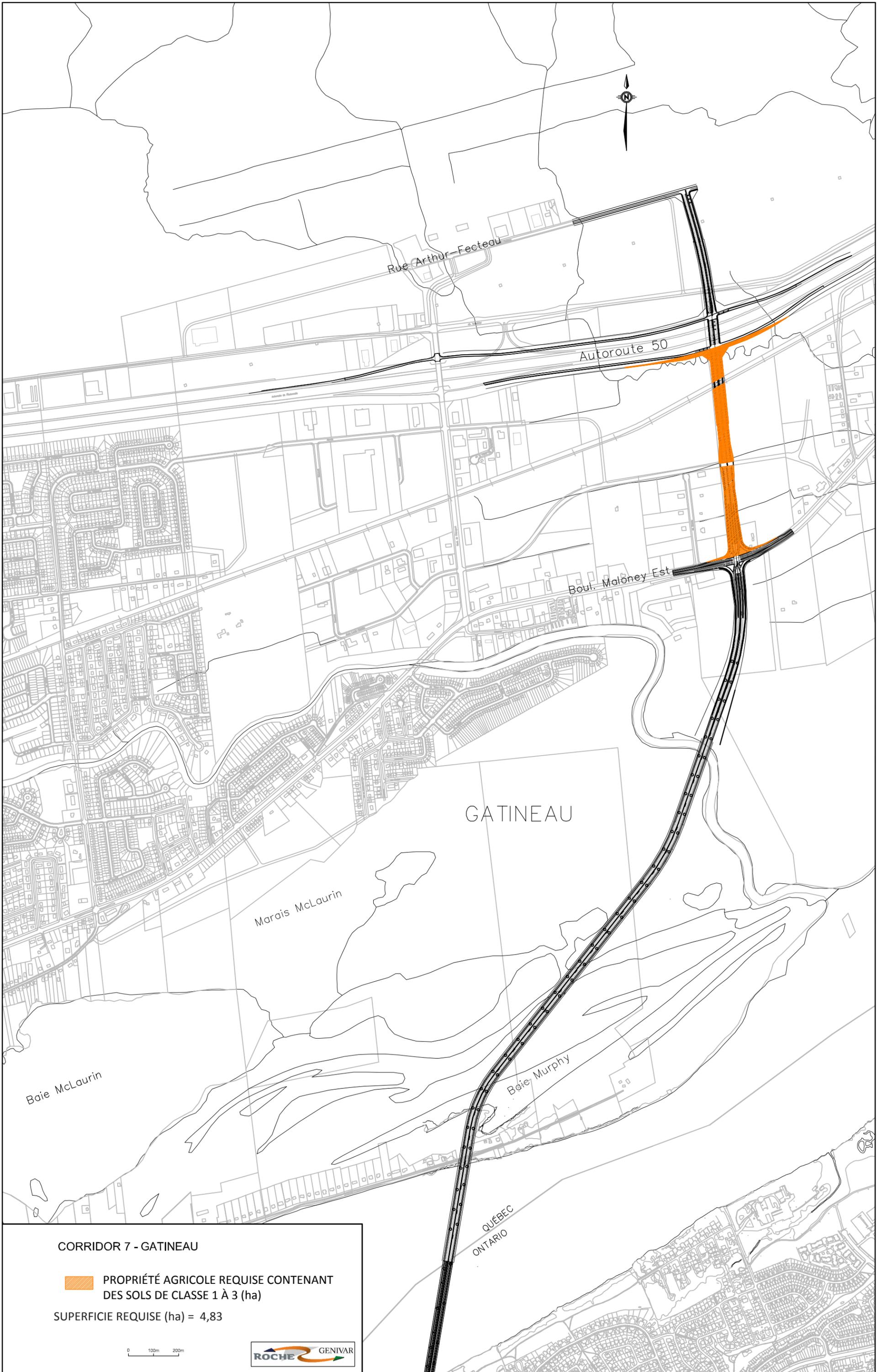
QUÉBEC
ONTARIO

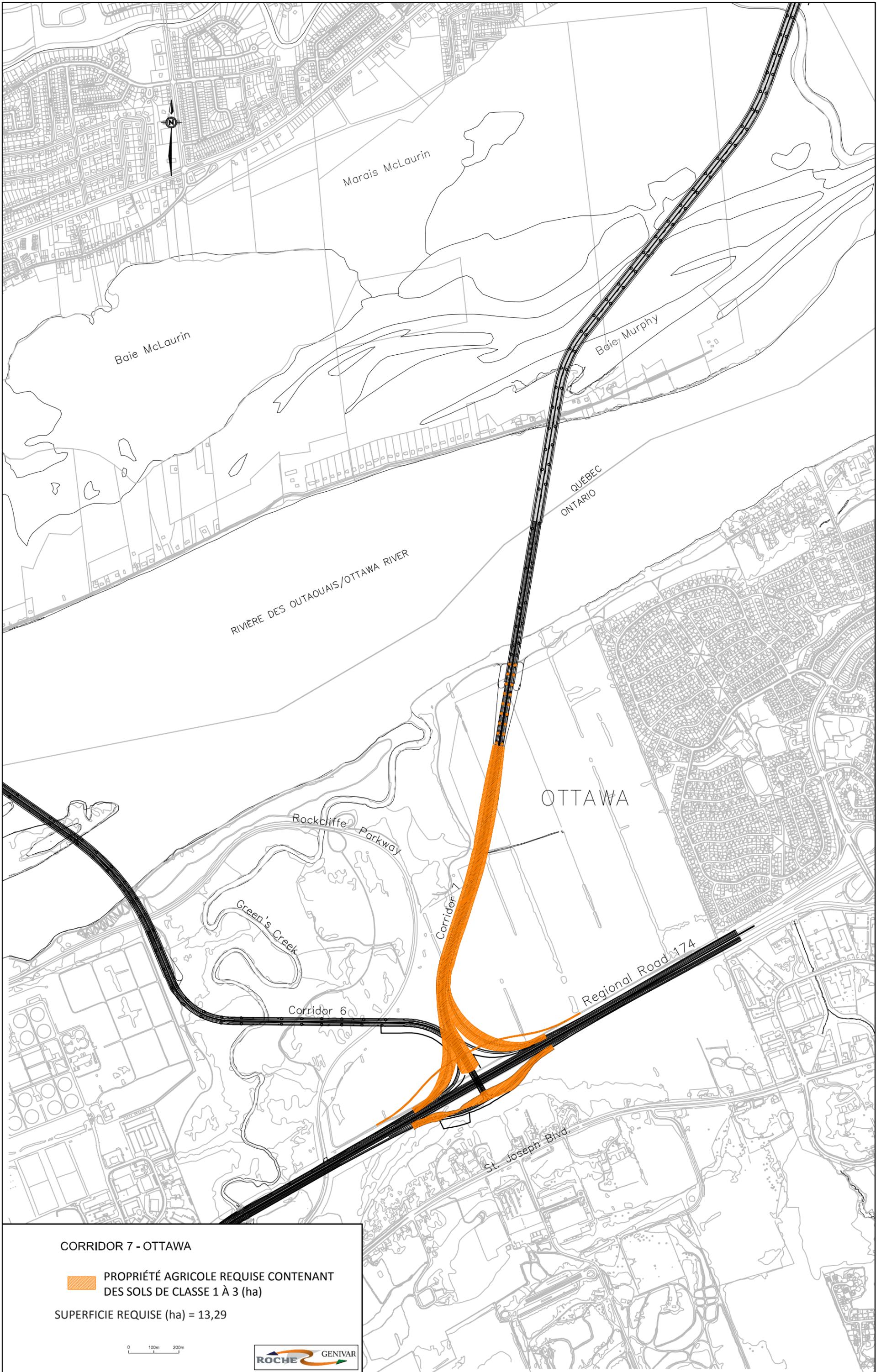
CORRIDOR 7 - GATINEAU

 PROPRIÉTÉ COMMERCIALE OU INDUSTRIELLE REQUISE (ha)

NOMBRE DE PROPRIÉTÉS TOUCHÉES = 9
SUPERFICIE REQUISE (ha) = 8,72







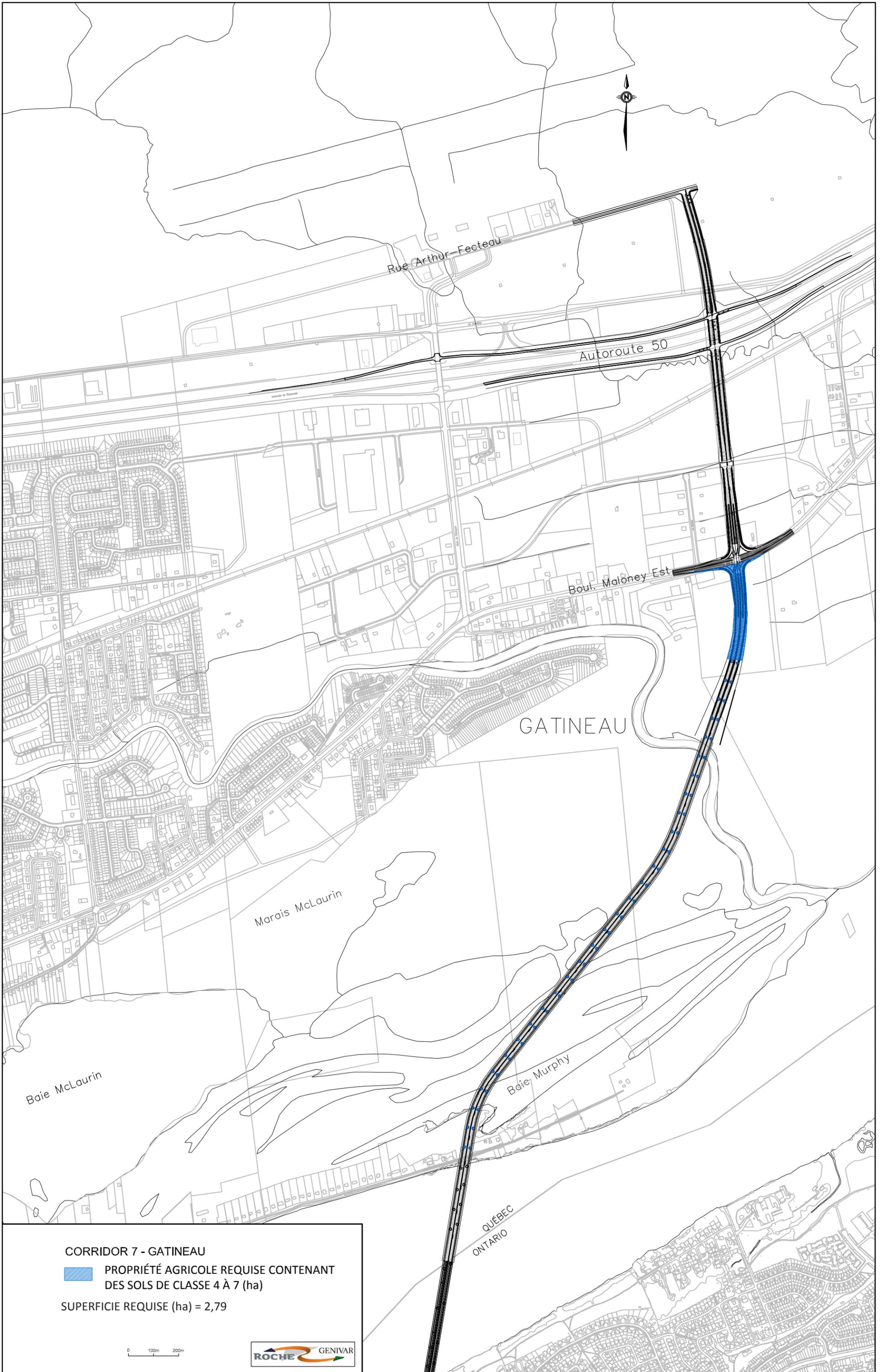
CORRIDOR 7 - OTTAWA

 PROPRIÉTÉ AGRICOLE REQUISE CONTENANT DES SOLS DE CLASSE 1 À 3 (ha)

SUPERFICIE REQUISE (ha) = 13,29

0 100m 200m





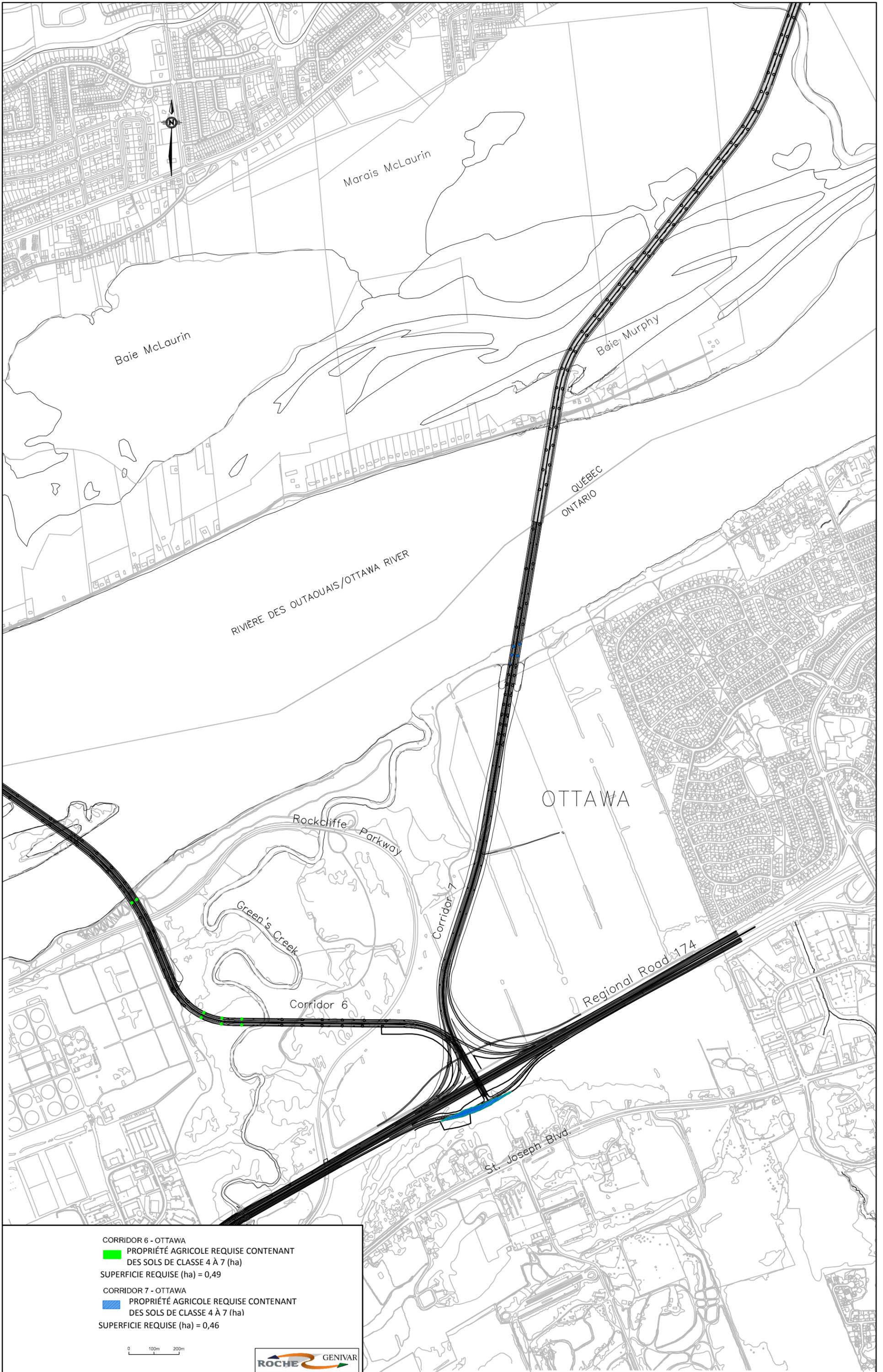
CORRIDOR 7 - GATINEAU

 **PROPRIÉTÉ AGRICOLE REQUISE CONTENANT DES SOLS DE CLASSE 4 À 7 (ha)**

SUPERFICIE REQUISE (ha) = 2,79

0 100m 200m





CORRIDOR 6 - OTTAWA
 PROPRIÉTÉ AGRICOLE REQUISE CONTENANT DES SOLS DE CLASSE 4 À 7 (ha)
 SUPERFICIE REQUISE (ha) = 0,49

CORRIDOR 7 - OTTAWA
 PROPRIÉTÉ AGRICOLE REQUISE CONTENANT DES SOLS DE CLASSE 4 À 7 (ha)
 SUPERFICIE REQUISE (ha) = 0,46

0 100m 200m

