

**RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE PUBLIQUE**

**PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 307  
ENTRE LES PONTS ALONZO-WRIGHT ET  
DES DRAVEURS À GATINEAU**

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT**

Édition et diffusion:  
Secrétariat  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
12, rue Sainte-Anne, Québec G1R 3X2  
Tél.: (418) 643-7447

5199, rue Sherbrooke Est, porte 3860, Montréal H1T 3X9  
Tél.: (514) 873-7790

Tous les documents et mémoires déposés lors de l'audience sont disponibles au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Les enregistrements audio de l'audience et la transcription de tous les témoignages sont aussi accessibles sur demande.

La commission remercie toutes les personnes, les groupes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques qui a assuré le support technique nécessaire à la réalisation de ce rapport.

Dépôt légal – deuxième trimestre 1992  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISBN 2-550-26153-4



Montréal, le 16 mars 1992

Monsieur Pierre Paradis,  
Ministre  
Ministère de l'Environnement  
3900, rue de Marly, 6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4

Monsieur le Ministre,

En l'absence du Président, il me fait plaisir de vous remettre le rapport de la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, ayant reçu le mandat d'examiner le projet d'élargissement du tronçon de la route 307, compris entre le pont Alonzo-Wright et le pont des Draveurs à Gatineau.

La commission était constituée de MM John Haemmerli et de André Poulin, président. L'échéancier du mandat, d'une durée de quatre mois, était fixé au 25 mars 1992.

Dans ses conclusions, la commission rejette le projet d'élargissement de la route 307. Par ailleurs, elle insiste pour que la berge de la rivière Gatineau soit stabilisée afin de réduire les risques de glissements de terrain. De plus, elle ajoute des recommandations relatives au contenu des études d'impact et au processus d'examen public.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

André Delisle, ing.  
Vice-président





Montréal, le 16 mars 1992

Monsieur André Delisle,  
vice-président  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
12, rue Sainte-Anne, 1<sup>er</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 3X2

Monsieur,

Il m'est agréable de vous présenter le rapport d'enquête et d'audience publique concernant le projet d'élargissement du tronçon de la route 307, compris entre le pont Alonzo-Wright et le pont des Draveurs à Gatineau.

La commission est confiante que ce rapport éclairera tous les intéressés sur les éléments en cause et sera utile au ministre de l'Environnement lors de la préparation de sa recommandation au Conseil des ministres.

Mon collègue commissaire, M. John Haemmerli et moi-même, exprimons notre reconnaissance pour le travail accompli par les membres de la commission.

En plus des commissaires, l'équipe était composée de Mme Martine Tousignant, secrétaire administrative, de Mme Sylvie Lemay, agente de secrétariat, de M. André Poirier, agent d'information, de M. Luc L'Écuyer, technicien en information et nous remercions les membres du Fonds des moyens de communications (F.M.C.), MM Daniel Moisan et Jean Métivier, ainsi que Mme Lise Maisonneuve, sténotypiste, pour leur excellente collaboration lors de l'audience. Nous remercions tout spécialement M. Daniel Vanier, analyste de la commission pour son travail continu et rigoureux.

...2

Nous remercions également M. Uriel Poitras du F.M.C. pour la production du rapport, Mme Brigitte Ferland, géographe, pour la cartographie et M. Claude Lupien, ingénieur civil pour son expertise en circulation.

La commission a apprécié la contribution de tous les participants à l'audience qui, grâce à leur attitude, s'est déroulée dans un climat de respect mutuel.

Le président de la commission,

A handwritten signature in cursive script, reading "André Poulin".

André Poulin

Québec, le 15 novembre 1991

Monsieur André Poulin  
2945, rue Galt Ouest  
Sherbrooke (Québec)  
J1G 4B6

Monsieur,

Je tiens à vous remercier d'avoir accepté de siéger à titre de commissaire additionnel au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Conformément aux dispositions de l'article 2 des Règles de procédure relatives au déroulement des audiences publiques, j'ai l'honneur de vous désigner pour agir à titre de responsable des travaux de la commission chargée de tenir enquête et audience publique sur le projet de réaménagement de la route 307 entre les ponts Alonzo Wright et des Draveurs à Gatineau, et ce à compter du 25 novembre 1991.

Je vous prie de recevoir, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,



Bertrand Tétreault

c.c. M. Alain Pépin  
Mme Martine Tousignant



Le ministre de l'Environnement

Sainte-Foy, le 23 octobre 1991

Monsieur Bertrand Tétreault  
Président  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
12, rue Sainte-Anne, 1<sup>er</sup> étage  
QUÉBEC (Québec)  
G1R 3X2

Monsieur le Président,

En ma qualité de ministre de l'Environnement et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique relativement au projet de réaménagement de la route 307 entre les ponts Alonzo Wright et des Draveurs à Gatineau, et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.

Le mandat du Bureau débutera le 25 novembre 1991.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.



**PIERRE PARADIS**

c.c. - M. John Kehoe, député de Chapleau  
- M. Réjean Lafrenière, député de Gatineau

3900, rue de Marly  
6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4  
Téléphone: (418) 643-8259  
Télécopieur: (418) 643-4143

5199, rue Sherbrooke Est  
bureau 3860  
Montréal (Québec)  
G1T 3X9  
Téléphone: (514) 873-8374  
Télécopieur: (514) 873-2413



## TABLE DES MATIÈRES

Liste des tableaux .....	XVII
Liste des figures .....	XIX
Liste des photos .....	XXI
Liste des cartes .....	XXIII

### CHAPITRE 1

DE L'AVIS DE PROJET À L'AUDIENCE PUBLIQUE .....	1
1.1 La période d'information .....	1
1.2 Le mandat de la commission .....	2
1.3 La commission .....	2
1.4 Les représentants de l'initiateur du projet .....	2
1.5 Les personnes-ressources .....	2
1.6 L'audience publique .....	3
1.7 La notion d'environnement .....	3

### CHAPITRE 2

LA DESCRIPTION DU PROJET .....	5
2.1 Introduction .....	5
2.2 La description du milieu .....	6
2.2.1 Le rôle de la route 307 dans la région .....	6
2.2.2 La délimitation des zones d'étude et d'intervention .....	6
2.2.3 Le milieu humain .....	6
2.2.4 Le milieu naturel .....	9
2.3 L'historique des interventions .....	11
2.4 Le projet .....	12
2.4.1 Les éléments de justification .....	12
2.4.2 Une seule variante .....	14
2.4.3 La description technique .....	14
2.4.4 Le calendrier de réalisation .....	15
2.4.5 Les coûts du projet .....	16
2.5 Les impacts .....	16
2.5.1 Les impacts en milieu humain .....	16
2.5.2 Les impacts en milieu naturel .....	17
2.5.3 Les mesures d'atténuation .....	19
2.5.4 Les impacts résiduels .....	19

## CHAPITRE 3

LES PRÉOCCUPATIONS DES INTERVENANTS .....	21
3.1 Introduction .....	21
3.2 La justification du projet .....	21
3.2.1. La circulation .....	21
3.2.2 La stabilisation des berges .....	23
3.3 La sécurité routière .....	24
3.4 La priorité: le réaménagement ou la construction d'infrastructures routières dans ce secteur .....	26
3.5 Les impacts du projet et leurs mesures de mitigation .....	27
3.5.1 Le bruit .....	28
3.5.2 Les impacts en milieu hydrique .....	28
3.5.3 L'expropriation .....	29
3.5.4 D'autres impacts .....	30
3.6 Les mesures temporaires durant la construction .....	30
3.7 La piste cyclable .....	31
3.8 Conclusion .....	31

## CHAPITRE 4

LA JUSTIFICATION DU PROJET .....	33
4.1 Introduction .....	33
4.2 L'analyse régionale .....	34
4.2.1 La planification régionale .....	34
4.2.2 Les procédures du ministère des Transports du Québec .....	35
4.2.3 La vocation et le rôle des différents axes routiers .....	36
4.2.4 Les priorités du promoteur et des différents intervenants .....	38
4.2.5 L'opinion de la commission .....	41
4.3 L'analyse du tronçon de la route 307 .....	41
4.3.1 La population de véhicules, la circulation locale et la circulation de transit .....	41
4.3.2 La capacité actuelle et la capacité projetée .....	49
4.4 La sécurité routière .....	54
4.4.1 La justification .....	54
4.4.2 L'analyse des rapports d'accidents .....	55
4.4.3 La sécurité et l'accès des services d'urgence .....	58
4.4.4 La sécurité globale de la route, des riverains et des piétons .....	58
4.4.5 L'opinion de la commission .....	60
4.5 La stabilité des berges .....	61
4.5.1 Introduction .....	61
4.5.2 Les incidents .....	61
4.5.3 Les causes d'instabilité .....	64
4.5.4 Les interventions dans les talus de berge .....	65
4.5.5 L'opinion de la commission .....	67

4.6	L'énoncé des variantes .....	67
4.6.1	La variante retenue .....	67
4.6.2	Les alternatives .....	68
4.6.3	Le transport en commun .....	70
4.6.4	L'opinion de la commission .....	71
4.7	Conclusions et propositions .....	72

## CHAPITRE 5

LE PROCESSUS ET LA MÉTHODOLOGIE		
D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE .....		75
5.1	Le morcellement du projet .....	75
5.1.1	Introduction: l'avis de projet et la directive environnementale .....	75
5.1.2	Le certificat d'autorisation de réalisation de l'élargissement du tronçon Gatineau - Picardie .....	75
5.1.3	Le parachèvement du tronçon nord jusqu'au boulevard Monte-Carlo .....	76
5.2	La délimitation de la zone d'étude .....	76
5.2.1	La directive environnementale .....	76
5.2.2	La définition du promoteur .....	77
5.2.3	L'avis de la commission .....	78
5.3	Les implications d'une solution unique .....	78
5.3.1	La solution unique .....	78
5.3.2	L'opinion de la commission .....	78
5.4	La mise à jour des données .....	79
5.5	Des incohérences .....	80
5.6	Les inventaires du milieu .....	83
5.6.1	Le dossier physique .....	83
5.6.2	Le dossier biologique .....	84
5.6.3	Le dossier du milieu humain .....	85
5.6.4	Le dossier visuel .....	86
5.6.5	Le dossier acoustique .....	86
5.6.6	Conclusion sur les dossiers d'inventaire et d'analyse du milieu .....	88
5.7	L'évaluation des impacts .....	88
5.7.1	La méthode d'évaluation et de synthèse des impacts .....	88
5.7.2	Les impacts sonores .....	89
5.7.3	Les impacts visuels .....	90
5.7.4	Les impacts dus aux vibrations .....	91
5.8	Les mesures d'atténuation des impacts .....	91
5.8.1	Les mesures générales .....	91
5.8.2	Les mesures particulières .....	92
5.8.3	L'opinion de la commission .....	92
5.9	Le demandeur et l'initiateur .....	92

## CHAPITRE 6

LES IMPACTS ET LEUR ATTÉNUATION .....	95
6.1 Les impacts sonores et leur atténuation .....	95
6.1.1 La portée de l'impact sonore .....	95
6.1.2 Les impacts sonores sur le milieu humain .....	95
6.1.3 Les mesures d'atténuation .....	97
6.2 Les impacts en milieu hydrique .....	98
6.2.1 Les modifications de la dynamique .....	98
6.2.2 La qualité de l'eau .....	98
6.2.3 Les impacts sur la rive ouest .....	99
6.2.4 Les impacts sur la structure du pont du Canadien Pacifique (CP) ....	99
6.2.5 Les habitats aquatiques .....	100
6.2.6 L'artificialisation des berges .....	101
6.2.7 Les remblais et les toxiques .....	102
6.2.8 Les impacts cumulatifs .....	103
6.2.9 L'opinion de la commission .....	103
6.3 La stabilisation et la sécurité des rives .....	104
6.3.1 La permanence des mesures de stabilisation .....	104
6.4 Les impacts visuels.....	105
6.4.1 L'identification des impacts .....	105
6.4.2 Les mesures d'atténuation .....	105
6.5 L'expropriation.....	105
6.5.1 Les cas d'expropriation .....	106
6.5.2 Le processus d'expropriation:	
un processus situé dans les mesures d'atténuation .....	106
6.5.3 Les cas de pertes de marge de recul et de mises en dérogation:	
impacts urbains.....	108
6.5.4 Les impacts dus au rapprochement des résidences	
de la surface de roulement.....	109
6.6 La piste cyclable et autres équipements .....	111
6.6.1 La piste cyclable .....	111
6.6.2 L'opinion de la commission .....	113

## CHAPITRE 7

CONCLUSION .....	115
------------------	-----

## ANNEXES

Annexe 1	Liste des participants à l'audience .....	3
Annexe 2	Liste des documents déposés .....	7
Annexe 3	Liste des mémoires .....	15
Annexe 4	Liste des personnes et organismes qui ont collaboré aux travaux de la commission .....	19
Annexe 5	Bibliographie .....	23
Annexe 6	Cartes .....	27
Annexe 7	Document déposé A-11 .....	33



---

## LISTE DES TABLEAUX

### Chapitre 2

Tableau 2.1 : Résolutions de la Ville de Gatineau à propos de la route 307 de 1979 à 1991. ....	13
--	----

### Chapitre 4

Tableau 4.1 : Évolution des priorités d'aménagement des axes routiers de la Communauté urbaine de l'Outaouais de 1983 à 1991. ....	39
Tableau 4.2 : Synthèse des rapports d'accidents selon l'examen de la commission, pour 1989 – 1991. ....	57

### Chapitre 5

Tableau 5.1 : Diminution de la distance des résidences à la surface pavée, en mètres. ....	82
Tableau 5.2 : Grille de classification des niveaux de bruit et de perturbation. ....	90

### Chapitre 6

Tableau 6.1 : Climat sonore projeté. ....	96
Tableau 6.2 : Dénombrement des bâtiments affectés par le bruit. ....	97
Tableau 6.3 : Acquisitions de terrains et expropriations résidentielles. ....	107



---

## LISTE DES FIGURES

### Chapitre 4

- Figure 4.1 : Évolution des débits journaliers moyens annuels (DJMA) sur la route 307 entre le pont Alonzo-Wright et le pont des Draveurs, de 1972 à 1991. .... 44
- Figure 4.2 : Débits journaliers moyens annuels (DJMA) de 1985 à 1991, selon les informations déposées à l'audience. .... 46
- Figure 4.3 : Débits horaires de circulation à l'été 1991 en différents points de la route 307, selon les comptages de la Ville de Gatineau. .... 47
- Figure 4.4 : Répartition des accidents sur la route 307 entre le pont Alonzo-Wright et le pont des Draveurs, pour la période 1989 – 1991. .... 56
- Figure 4.5 : Mouvements de terrain les plus fréquents. .... 63

### Chapitre 5

- Figure 5.1 : Le niveau du bruit en rapport avec le logement. .... 89

### Chapitre 6

- Figure 6.1 : Coupe-type pour l'intégration d'une piste cyclable à la route 307. .... 114



---

## LISTE DES PHOTOS

### Chapitre 4

- Photo 1: État délabré du pont du ruisseau Desjardins.  
Source: Daniel Vanier, BAPE. .... 59
- Photo 2: Vue de la fissure de la route 307 entre la rue  
d'Auvergne et la rue Picardie.  
Source: Daniel Vanier, BAPE. .... 62
- Photo 3: Vue d'un glissement stabilisé par le MTQ,  
dans le secteur de la rue d'Auvergne.  
Source: Daniel Vanier, BAPE. .... 64
- Photo 4: Vue des trois ensembles géomorphologiques dans  
le secteur du ruisseau Desjardins.  
Source: Daniel Vanier, BAPE. .... 65
- Photo 5: Vue des remblais de stabilisation des rives  
de la rivière Gatineau, face à l'avenue Gatineau.  
Source: Daniel Vanier, BAPE. .... 66

### Chapitre 5

- Photo 6: Vue de l'érablière argentée sur les rives du ruisseau  
Desjardins. Source: Daniel Vanier, BAPE. .... 85



## LISTE DES CARTES

Carte 1 : Zones d'étude et d'intervention,.....	7
Carte 2 : Développement urbain de la Ville de Gatineau à l'ouest de l'autoroute 550,.....	8
Carte 3 : Éléments du milieu physique, annexe 6. ....	29
Carte 4 : Ouvrages de stabilisation et de protection réalisés et prévus, annexe 6. ....	30
Carte 5 : Impacts sur le milieu humain, annexe 6. ....	31



# CHAPITRE 1

## De l'avis de projet à l'audience publique

Le 15 décembre 1981, le ministère de l'Environnement (MENVIQ) recevait l'avis de projet du ministère des Transports du Québec (MTQ) concernant le projet de réaménagement de la route 307 entre les ponts Alonzo-Wright et des Draveurs. Le ministre de l'Environnement émettait une directive, le 20 mai 1982, qui précisait la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement que devait entreprendre l'initiateur du projet. Une première version de l'étude d'impact fut remise au MENVIQ en juillet 1988. Un rapport complémentaire du MTQ fut publié en septembre 1989 pour répondre aux questions du MENVIQ. Le 18 juin 1990, le MENVIQ émettait un avis de recevabilité de l'étude d'impact. Par conséquent, l'étude d'impact pouvait être rendue publique.

### 1.1 La période d'information

Le projet de réaménagement de la route 307 à Gatineau est assujéti au paragraphe (e) de l'article 2 de la section II du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement parce qu'il s'agit d'un projet d'élargissement d'une route à quatre voies contiguës, de plus d'un kilomètre de long et sur plusieurs tronçons à moins de 60 mètres de la rivière Gatineau.

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), organisme indépendant du ministère de l'Environnement, recevait du ministre de l'Environnement, le 18 juin 1990, le mandat d'entreprendre la période d'information réglementaire de 45 jours pour ce projet du MTQ. La période d'information s'est déroulée du 20 août au 3 octobre 1990. Pour rendre le dossier accessible à la population, le BAPE a procédé à l'ouverture de quatre centres de consultation: la bibliothèque centrale de Gatineau, la succursale Riviera de la bibliothèque municipale ainsi que les centres permanents de consultation des bureaux du BAPE de Montréal et de Québec.

Pendant la période d'information, sept demandes d'audience ont été adressées au ministre de l'Environnement. Les requérants étaient: l'Association des propriétaires de Ferme Limbour, M. Sigisbert Breton, M. André Charron, Mme Monique Charron-Lepage, Mme Marie-Paule Clavel, le Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais (CREDDO) et M. Guy Roy.

## **1.2 Le mandat de la commission**

Dans une lettre datée du 23 octobre 1991, le ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, mandatait le BAPE de tenir une audience publique portant sur le projet de réaménagement de la route 307 entre les ponts Alonzo-Wright et des Draveurs à Gatineau et de lui faire rapport de ses constatations et de son analyse du dossier. Le mandat, d'une durée de quatre mois, devait commencer le 25 novembre 1991.

## **1.3 La commission**

Le président du BAPE, M. Bertrand Tétreault, a formé une commission présidée par M. André Poulin, professeur de géographie de l'Université de Sherbrooke, assisté de M. John Haemmerli, ingénieur hydrologue. Mme Martine Tousignant agissait à titre de secrétaire de la commission alors que M. Daniel Vanier participait à ces travaux comme analyste et M. André Poirier comme agent d'information.

## **1.4 Les représentants de l'initiateur du projet**

Le MTQ est considéré comme l'initiateur légal du projet, car c'est ce dernier qui a déposé un avis de projet au ministre de l'Environnement, conformément à l'article 31.2 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

La délégation du MTQ à l'audience publique était dirigée par M. Rosaire Roy, directeur de la Direction régionale de l'Outaouais. Il était accompagné de M. Richard Royer, adjoint au directeur régional du Service de la construction et de l'entretien, de M. Hassan Sobh, du Service des projets ouest, de Mme Maryse Lavallée et de M. Jacques Gagnon, du Service de l'environnement, de M. Jean Côté, chargé du projet pour le district de Hull, de M. Gilles Grondin, du Service de l'étude des sols et chaussées, et de Mme Josée Couture, du Service de la construction et de l'entretien.

Pour répondre à quelques questions particulières, le MTQ a aussi fait appel à MM. Jean-Marc Sauvé et Guy Beaulieu, du Service des activités immobilières, et à MM. Mario Casseti et Richard Laparé, du Service de l'environnement.

## **1.5 Les personnes-ressources**

La commission a invité des représentants de certains organismes concernés par le projet pour répondre à des questions, apporter de l'information complémentaire et présenter leurs opinions sur certains aspects. Parmi les invités, il y avait M. Louis Germain, de la Direction de l'évaluation environnementale du ministère de l'Environnement, M. Jacques Chabot, du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, M. Nelson Tochon, de la Communauté urbaine de l'Outaouais, M. Salah Barj, de la

Société de transport de l'Outaouais, Mme Françoise Bouchard, du Département de santé communautaire de l'Outaouais, Mme Claudine Brunet, de la commission de la Capitale nationale, et M. Léo de La Chevrotière, directeur du service de l'urbanisme de la Ville de Gatineau, qui était accompagné de M. André Sincennes, directeur général adjoint, gestion du territoire, de M. Roland Morin, chef, division circulation, de M. Jean Côté, directeur adjoint, contrôle du développement, et de M. Marcel Proulx, capitaine à la sécurité publique.

La commission a également fait appel à M. Claude Lupien, professeur de génie civil de l'Université de Sherbrooke, pour répondre verbalement, lors d'une rencontre, à des questions concernant la circulation et la sécurité routière.

## **1.6 L'audience publique**

La première partie de l'audience publique s'est déroulée les 3 et 4 décembre 1991 au Club de golf Tecumseh et le 5 décembre à l'Auberge de Gatineau. Cette partie a permis à l'initiateur de présenter son projet et de répondre aux questions de la population et de la commission afin de les éclairer davantage sur la nature du projet.

La deuxième partie de l'audience a été tenue le 9 janvier 1992 au Club de golf Tecumseh à Gatineau. Au total, huit mémoires ont été présentés à la commission dont six textes et deux présentations verbales lors de l'audience. La commission a maintenu jusqu'au 31 janvier le droit des participants à l'audience de présenter des mémoires. Une seule personne s'est prévalu de ce droit. Par la suite, plusieurs autres documents sont parvenus à la commission de la part du MTQ, des différentes personnes-ressources, du public ou d'autres sources. Les mémoires et les documents déposés durant l'audience sont énumérés dans les annexes de ce rapport. L'ensemble de ces documents ainsi que les transcriptions des séances de l'audience sont accessibles aux centres permanents de consultation des bureaux du BAPE à Montréal et à Québec.

## **1.7 La notion d'environnement**

La notion retenue par le BAPE ne s'applique pas d'une manière restrictive aux seules questions d'ordre biophysique, mais englobe aussi les préoccupations d'ordre social, économique et culturel. La directive ministérielle est très claire à ce sujet. Dans cette directive, le ministère de l'Environnement (MENVIQ) indique que de façon générale, le contenu de l'étude d'impact doit référer aux éléments décrits à la section III du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement.

Ainsi, la directive stipule que l'inventaire de la zone d'étude doit porter distinctivement sur le milieu humain et le milieu naturel. En ce qui a trait au milieu humain, l'étude d'impact doit tenir compte notamment des schémas d'aménagement, des plans de

zonage, des plans et règlements d'urbanisme et des projets de développement du milieu. Parmi les autres éléments, l'initiateur doit considérer entre autres le patrimoine bâti, les sites archéologiques, le paysage, les zones agricoles et d'activités récréatives existantes et projetées.

Concernant les impacts, l'initiateur doit, entre autres, évaluer la pollution sonore due au rapprochement de la route 307 des résidences et la sécurité des piétons et des cyclistes. Pour l'expropriation, l'étude d'impact doit préciser sous forme d'annexes les normes utilisées par le Service des expropriations, la distance à partir de l'emprise, le dédommagement, les procédures, le non-accès, etc.

Le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement et la directive ministérielle font preuve d'une conception globale de l'environnement comme milieu de vie. Le BAPE doit donc tenir compte des préoccupations des humains et de leurs activités.

## CHAPITRE 2

# La description du projet

## 2.1 Introduction

L'objectif de ce chapitre est de présenter de façon succincte les éléments les plus importants du projet de réaménagement de la route 307 à Gatineau à partir de l'étude d'impact produite par l'initiateur. Le texte tient compte également des modifications apportées en cours d'audience ou dans les documents déposés.

Le projet du ministère des Transports du Québec consiste à élargir de deux à quatre voies contiguës le tronçon de la route 307 compris entre les ponts Alonzo-Wright et des Draveurs à Gatineau. Ce tronçon couvre une distance de 4,20 km sur la rive est de la rivière Gatineau. Le projet du ministère des Transports du Québec (MTQ) prévoit que la surface de roulement pavée serait portée de 7 à 14 mètres de largeur et bordée de part et d'autre d'un accotement pavé de 0,9 mètres de largeur. L'emprise moyenne nécessaire à la réalisation de ce réaménagement serait de 20 mètres. Le MTQ devra procéder également à d'importants travaux de stabilisation et de protection mécanique des berges de la rivière sur une distance totale de 2,23 km et à la construction d'un nouveau pont au ruisseau Desjardins. Ce ruisseau est un affluent de la rivière Gatineau dans la zone d'étude.

Au cours des 10 dernières années, le MTQ a déjà procédé à certains réaménagements sur la route 307. Ainsi, l'élargissement à quatre voies a déjà été réalisé pour les sections suivantes: entre le pont Alonzo-Wright et le chemin du Centre de perfectionnement, et entre les rues Gatineau et Picardie. (Document déposé A-7) Il reste seulement deux sections de cette route à réaménager; il s'agit de la section de la route comprise entre le chemin du Centre de perfectionnement et l'Avenue Gatineau, et de celle qui se situe entre la rue Picardie et la sortie Ouest de l'échangeur Archambault. (Document déposé A-7) Actuellement, ces deux sections possèdent une chaussée d'une largeur de 6,6 mètres et des accotements en gravier qui varient de 2 à 3,5 mètres. Le drainage est présentement assuré par des fossés et par un écoulement naturel à plusieurs endroits du côté de la rivière.

Selon M. Rosaire Roy, directeur régional du MTQ pour l'Outaouais, l'objectif de ce projet est d'«améliorer la desserte de la circulation en augmentant la capacité de la chaussée, en améliorant la fluidité du trafic et ce, tout en respectant l'intégrité du milieu physique et humain». (Document déposé A-7, p. 3)

## **2.2 La description du milieu**

### **2.2.1 Le rôle de la route 307 dans la région**

La route 307 demeure une des principales voies nord-sud reliant la grande région de l'Outaouais au milieu urbanisé de Gatineau, Hull, Aylmer et Ottawa. La route 307 permet de rejoindre au nord la route 366 d'orientation est-ouest qui donne accès au parc de la Gatineau et la route 309 qui mène jusqu'à Mont-Laurier. Au sud, cette route vient se rabattre sur l'autoroute 550 et la route 148, ces deux dernières constituant les principaux déversoirs vers l'agglomération urbaine de Hull et d'Ottawa. La route 307 draine également du nord au sud un trafic important en provenance d'une zone touristique qui comprend les villages de Poltimore, de St-Pierre de Wakefield, de Cantley et de Chelsea. (Étude d'impact, p. 3)

Étant donné que les villes de Gatineau et de Hull sont séparées par la rivière Gatineau, la route 307 joue aussi le rôle de principale artère collectrice le long de la rive est de cette rivière en donnant successivement accès aux ponts Alonzo-Wright, des Draveurs et Lady-Aberdeen. Cette route dessert quelques quartiers résidentiels de la municipalité de Gatineau. Le tronçon entre les ponts Alonzo-Wright et des Draveurs compte 12 intersections qui permettent de desservir les quartiers avoisinants.

### **2.2.2 La délimitation des zones d'étude et d'intervention**

Dans le cadre de cette étude d'impact, la zone d'étude retenue par l'initiateur est un triangle formé par la rivière Gatineau, l'autoroute 550 et le futur boulevard de La Vérendrye (voir carte 1). La zone d'intervention a été établie à partir du tronçon à l'étude de la route 307; elle est limitée à l'ouest par la rivière Gatineau, tandis que du côté est elle inclut une bande de terrain large de 100 mètres calculée à partir du centre de la route actuelle. (Étude d'impact, p. 19)

### **2.2.3 Le milieu humain**

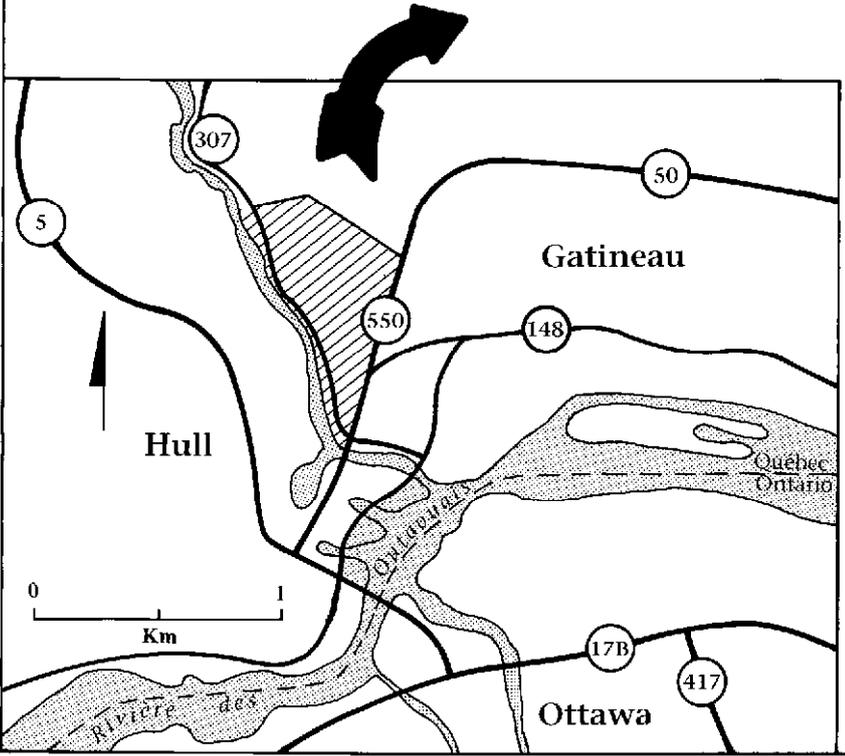
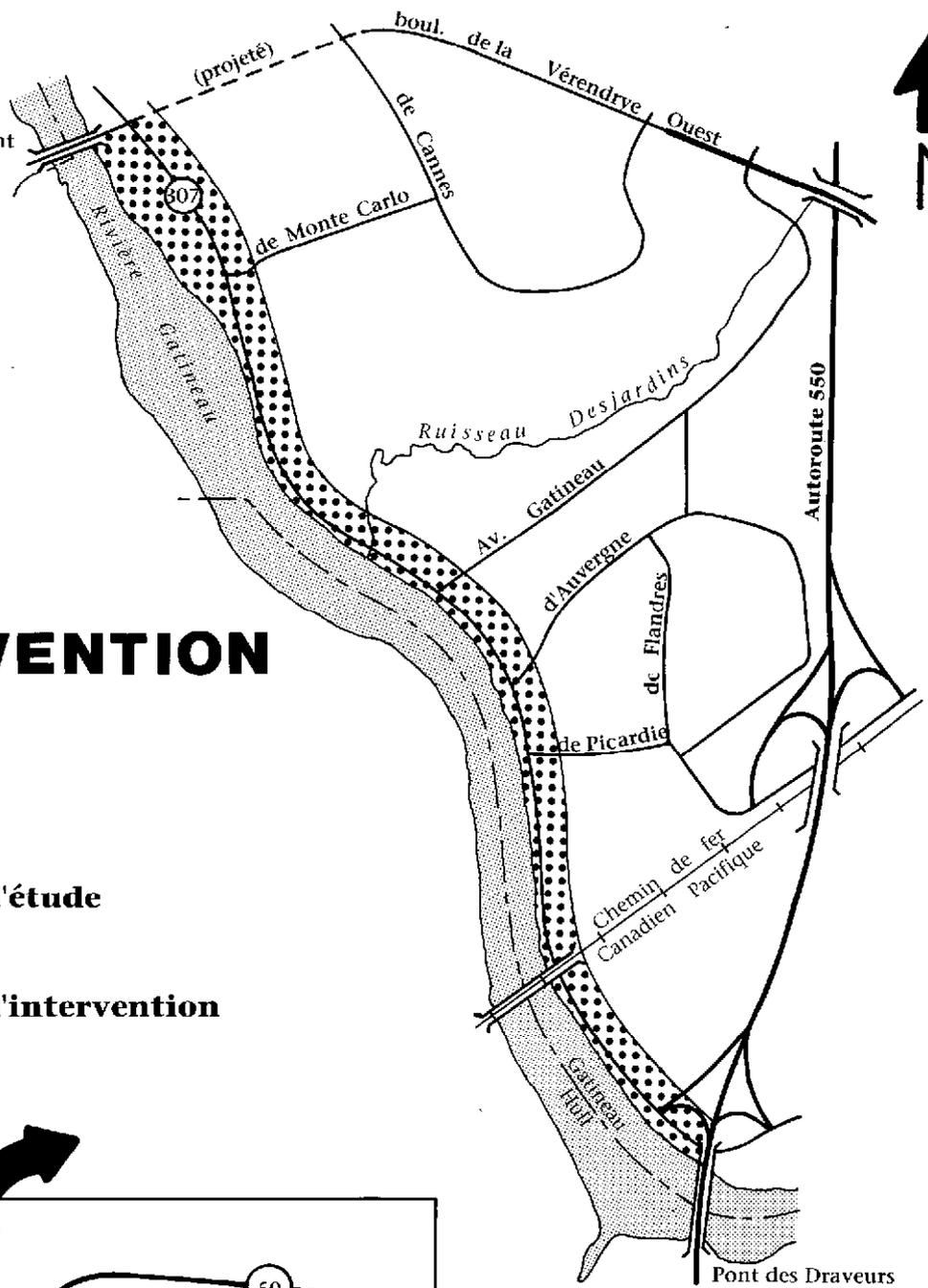
La zone d'étude est caractérisée surtout par un milieu résidentiel et commercial. Quelques zones de services publics telles que des écoles, des parcs, etc., en font partie. Il est à noter qu'aucune zone à caractère industriel n'existe dans ce secteur.

La carte 2 démontre l'évolution rapide de la population des différents quartiers de ce secteur. Ainsi, la population totale dans la zone d'étude était de 13 000 personnes en 1987 et se situe à 15 000 personnes en 1991. À court terme, la Ville de Gatineau prévoit une population de 20 000 individus pour ce secteur. (M. Léo de La Chevrotière, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 56) L'évolution rapide de la démographie de cette zone s'explique par le fait que la municipalité de Gatineau connaît un des taux de croissance les plus forts au Québec, sinon le plus fort après la Ville de Laval. Les

# Carte 1

## ZONES D'ÉTUDE ET D'INTERVENTION

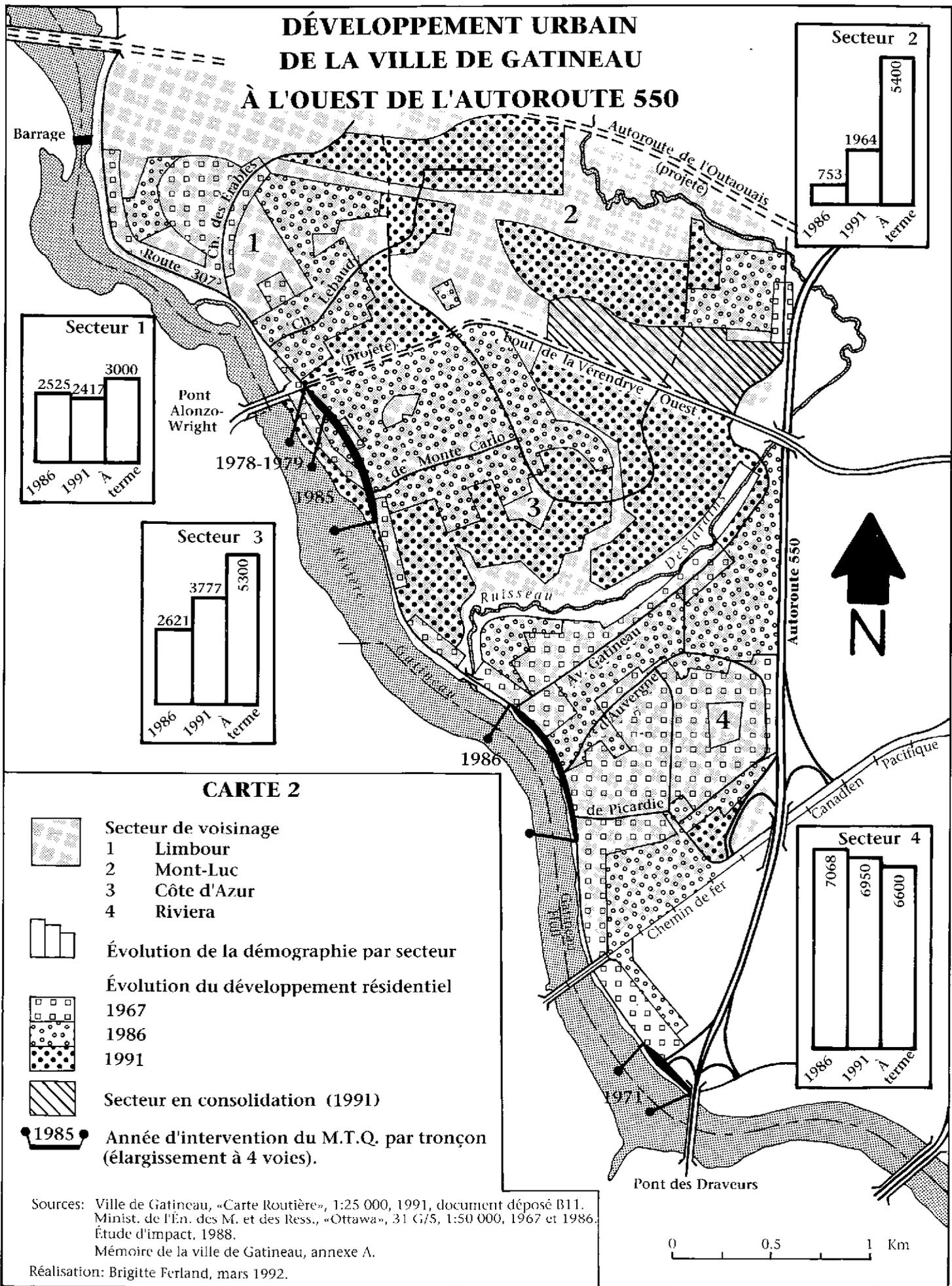
-  Zone d'étude
-  Zone d'intervention



Sources : Étude d'impact, 1988, planche 1.  
 Ville de Gatineau, carte routière, 1:25 000,  
 1991, document déposé B11.

Réalisation: Brigitte Ferland, mars 1992.

# DÉVELOPPEMENT URBAIN DE LA VILLE DE GATINEAU À L'OUEST DE L'AUTOROUTE 550



**CARTE 2**

- Secteur de voisinage
- 1 Limbour
- 2 Mont-Luc
- 3 Côte d'Azur
- 4 Riviera
- Évolution de la démographie par secteur
- Évolution du développement résidentiel
- 1967
- 1986
- 1991
- Secteur en consolidation (1991)
- 1985
- Année d'intervention du M.T.Q. par tronçon (élargissement à 4 voies).

Sources: Ville de Gatineau, «Carte Routière», 1:25 000, 1991, document déposé B11.  
 Minist. de l'En. des M. et des Ress., «Ottawa», 31 G/5, 1:50 000, 1967 et 1986.  
 Étude d'impact, 1988.  
 Mémoire de la ville de Gatineau, annexe A.  
 Réalisation: Brigitte Ferland, mars 1992.

0 0.5 1 Km

statistiques de la Ville de Gatineau montrent que ce taux de croissance exige en moyenne 1 650 nouveaux logements par année depuis une dizaine d'années. Ceci représente l'arrivée de 3 000 à 3 500 nouveaux citoyens par année pour cette municipalité. (M. Léo de La Chevrotière, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 140)

La carte 2 nous donne un aperçu des différentes phases de développement et d'occupation des sols dans la zone d'étude. Cette carte a été élaborée à partir de l'interprétation de différentes cartes produites à la fin des années 60, au milieu et à la fin des années 80. La carte 2 nous indique que le secteur à l'étude est presque entièrement développé à l'exception de certaines petites zones. Les nouveaux développements résidentiels devront donc se concentrer surtout au nord du boulevard de La Vérendrye.

L'organisation spatiale dans la zone d'intervention est caractérisée par des fonctions résidentielles et commerciales. Outre l'avenue Gatineau, la route 307 accueille la plupart des commerces du quartier qui se mêlent souvent à la fonction résidentielle. (Étude d'impact, p. 45) Le tronçon de la route 307 entre le pont du chemin de fer du Canadien Pacifique et le ruisseau Desjardins est presque entièrement occupé par des résidences et des commerces. Il reste de grands espaces pour le développement au nord du ruisseau Desjardins dans le secteur de la rue Nantel, et d'autres, moins importants mais voués à une occupation plus dense au sud de la voie du Canadien Pacifique jusqu'à l'autoroute 550. Une partie de ce secteur est située dans la zone inondable. Du côté ouest de la route, l'espace restreint n'a permis la construction de bâtiments permanents qu'à proximité du pont Alonzo-Wright, derrière le centre d'achats Place Limbourg. La desserte des secteurs avoisinants de cette route est assurée par plusieurs rues dont les principales sont le boulevard Monte-Carlo, l'avenue Gatineau et les rues d'Auvergne, Picardie, Loiret et Robert. Ces rues possèdent toutes des intersections avec la route 307.

#### **2.2.4 Le milieu naturel**

La description sommaire du milieu naturel des zones d'étude et d'intervention comprend des inventaires des conditions hydrographiques, de la topographie, de la géomorphologie, de la nature des dépôts meubles et des caractéristiques de la végétation et de la faune.

En ce qui concerne l'hydrographie, la largeur moyenne de la rivière Gatineau entre les ponts Alonzo-Wright et des Draveurs est d'environ 200 mètres. L'étude d'impact indique que la cote de 45,5 mètres correspond à une inondation dont la probabilité de récurrence est d'une fois par cent (100) ans en moyenne. (Étude d'impact, p. 21) La cote de 44,7 mètres correspond à la crue dont la probabilité de récurrence moyenne est d'une fois par vingt (20) ans. La moyenne des hautes eaux annuelles à Gatineau serait de 43,1 mètres. (Étude d'impact, p. 21)

La zone d'intervention de la route 307 est composée de deux unités géomorphologiques. La première est une plaine alluviale correspondant à la zone de débordement des cours d'eau. La route 307 traverse cette unité morphologique à deux endroits, c'est-à-dire dans le secteur compris entre le pont des Draveurs et le pont du chemin de fer du Canadien Pacifique, et dans celui du ruisseau Desjardins (voir carte 3, annexe 6).

La deuxième unité morphologique, la terrasse argileuse intermédiaire, traverse la route 307 à deux endroits précis: dans le secteur compris entre la voie du Canadien Pacifique et le ruisseau Desjardins, et dans celui compris entre le ruisseau et le pont Alonzo-Wright.

Les dépôts de la plaine alluviale sont généralement sablonneux, entremêlés de limon et d'argile avec occasionnellement de la matière organique. (Étude d'impact, p. 20) En ce qui a trait à la terrasse argileuse, il s'agit presque essentiellement de dépôts d'argile et de limon de couleur grisâtre recouvrant une argile gris-bleu parfois mise à nue par l'érosion naturelle de la rivière. (Étude d'impact, p. 20)

Concernant la topographie de cette zone, l'initiateur du projet considère que localement la morphologie des berges de cette portion de la rivière Gatineau varie de façon significative. On observe que les pentes du talus de la berge varient fortement, soit de 30 à 60 degrés selon les endroits.

Dans ces secteurs, les berges subissent l'érosion naturelle de la rivière qui peut faire disparaître annuellement (et surtout lors des crues) des quantités impressionnantes de sédiments. L'étude d'impact précise également que *«des mouvements de masse et plus spécifiquement des décrochements et des glissements affectent aussi le talus, voire le replat de la berge. Bien que ces phénomènes se limitent à première vue, à des espaces relativement restreints (chaînages 2+200 à 2+370 et 3+200 à 3+750), un examen détaillé permet d'observer plusieurs cicatrices d'anciens glissements d'importance variable, pour le moment stabilisés»*. (Étude d'impact, p. 25) Les rives de la rivière Gatineau dans ce secteur sont reconnues propices aux glissements de terrain.

La berge de la rivière Gatineau dans la zone d'intervention varie en largeur de 5 à 50 mètres et elle est recouverte d'herbaciaies denses et d'arbustaias hautes variant de 1 à 3 mètres. Il est important de souligner que de façon générale le talus de la rivière Gatineau a été passablement perturbé par l'implantation de la route 307. La plupart des différents types de peuplements arbustifs rencontrés sur la berge sont concentrés dans le secteur compris entre le pont du chemin de fer et le ruisseau Desjardins. L'étude d'impact note également la présence d'une érablière argentée qui domine la plaine d'inondation à l'embouchure du ruisseau Desjardins. On retrouve aussi ce boisé dans la zone comprise entre le pont des Draveurs et la voie du Canadien Pacifique sur le replat de la berge qui est périodiquement inondé. Les herbiers aquatiques demeurent plutôt sporadiques dans cette portion de la rivière Gatineau en raison de la berge abrupte et de la vitesse du courant. (Étude d'impact, p. 41)

L'étude d'impact souligne la présence de plusieurs espèces de poissons dans ce tronçon de la rivière Gatineau (de la confluence de la rivière des Outaouais au pont Alonzo-Wright). Ainsi, la barbotte brune, l'achigan à petite bouche, la perchaude, le doré jaune et noir, le meunier rouge, le grand brochet et la carpe allemande nagent dans les eaux de cette section de la rivière Gatineau.

Cependant, la rive est de la rivière est peu propice à la reproduction de ces poissons à cause de la prédominance de berges abruptes empêchant le développement d'herbiers aquatiques et semi-aquatiques. (Étude d'impact, p. 35) Le flottage du bois constitue également un facteur limitant la présence de frayères par l'accumulation de débris ligneux sur le lit de la rivière. La seule zone potentielle de frai pour la carpe allemande durant la saison printanière se trouverait dans l'embouchure du ruisseau Desjardins. (Étude d'impact, p. 35)

### 2.3 L'historique des interventions

L'initiative de ce projet revient à la Ville de Gatineau qui acheminait une requête en 1979 à la direction régionale du ministère des Transports pour l'aménagement de voies de refuge afin de faciliter l'écoulement de la circulation à la hauteur des principales intersections de ce tronçon de la route 307. En examinant cette requête, la direction régionale du MTQ constate des problèmes réels de fluidité de circulation, de sécurité et de détérioration de la chaussée. La direction régionale du ministère décide d'envisager une action visant le réaménagement de l'ensemble du tronçon de façon à apporter des solutions plus permanentes à ces problèmes. (Étude d'impact, p. 1) M. Rosaire Roy, directeur régional du ministère, a déclaré en cours d'audience que le projet de la route 307 est en tête des priorités régionales depuis au moins 11 ans dans la programmation des travaux du ministère. (Document déposé A-7, p. 4)

Cependant, le MTQ a procédé à un certain nombre d'interventions sur la route 307 durant les vingt (20) dernières années. Lors de la construction du pont des Draveurs en 1971, le MTQ effectua un élargissement à quatre voies entre le nouveau pont et la rue Robert sur une longueur de 0,25 km. Par la suite, le ministère est intervenu à l'intersection du pont Alonzo-Wright en 1978 et 1979 pour en faciliter l'accès du côté des villes de Gatineau et de Hull. Lors de ce projet, la route 307 fut élargie à quatre voies sur une distance de 182 mètres vers le boulevard Monte-Carlo. (M. Jean Côté, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 36)

Pendant l'audience, le MTQ a admis que durant la période de 1982 à 1984, il avait demandé au ministère de l'Environnement (MENVIQ) la possibilité de scinder le projet de réaménagement de la route 307 en trois parties pour différentes raisons, notamment à cause de considérations sécuritaires et techniques touchant trois intersections de cette route et la nécessité de faire des travaux pour stabiliser les berges. Le MENVIQ a refusé la demande du MTQ de scinder le projet et a demandé à ce dernier de produire une étude d'impact globale qui porterait sur l'ensemble du tronçon de la route 307 entre les ponts Alonzo-Wright et des Draveurs.

En mars 1983, le MTQ revient à la charge auprès du MENVIQ avec une demande de certificat d'autorisation de réalisation pour intervenir aux intersections des rues Picardie, d'Auvergne et Gatineau. Le MTQ appuie sa demande par une résolution du conseil de la ville de Gatineau qui souligne le danger de ces intersections dû au développement résidentiel. Les objectifs de ce projet sont d'améliorer la sécurité de ces intersections en facilitant la fluidité de la circulation et de stabiliser les berges de la rivière dans ce secteur. (Document déposé A-17) Au début de janvier 1984, le certificat d'autorisation pour ces travaux est accordé par le sous-ministre du MENVIQ. (Document déposé A-9)

De mai 1985 jusqu'à juillet 1988, le MTQ a réalisé son étude d'impact du projet de réaménagement de la route 307 entre les ponts des Draveurs et Alonzo-Wright.

Entre temps, le MTQ procédait à l'élargissement à quatre voies de l'intersection du boulevard Monte-Carlo sur une longueur approximative de 0,76 km. Ces travaux furent complétés durant l'été 1985. Le MTQ n'a pas fait de demande d'autorisation pour ces travaux étant donné que ce projet est en deçà des normes indiquées dans le Règlement d'évaluation et des examens des impacts sur l'environnement et du Règlement sur l'administration de la Loi sur la qualité de l'environnement. En 1985 et 1986, le MTQ a effectué les travaux de réaménagement de la route 307 aux intersections Picardie, d'Auvergne et Gatineau. Ces travaux sur une distance de 0,98 km furent terminés en 1986 à l'intersection de la rue Picardie.

Pendant les treize dernières années, la Ville de Gatineau a manifesté à plusieurs reprises son intérêt pour le réaménagement de certaines sections ou de l'ensemble du tronçon de la route 307. Le tableau 2.1 nous présente une compilation des différentes résolutions de la Ville de Gatineau touchant la route 307.

Actuellement, il ne reste que deux sections de la route 307 d'environ 1,25 km chacune à élargir à quatre voies (voir carte 2).

## **2.4 Le projet**

### **2.4.1 Les éléments de justification**

Le projet de réaménagement de la route 307 présente plusieurs éléments de justification: favoriser la fluidité de la circulation, diminuer les risques d'accidents et stabiliser les berges de la rivière Gatineau.

En ce qui a trait à la circulation, l'étude d'impact indique que le niveau de service de ce tronçon de la route 307 se détériore graduellement et que cette route est utilisée par les gens qui se rendent quotidiennement à Hull et Ottawa.

**TABLEAU 2.1 RÉOLUTIONS DE LA VILLE DE GATINEAU À PROPOS DE LA ROUTE 307 DE 1979 À 1991**

<b>DATE</b>	<b>OBJET DE LA RÉOLUTION</b>
7 août 1979	Partage des frais pour la construction de trottoirs suite à l'élargissement de la rte 307 et du Chemin des Érables;
4 sept. 1979	Demande au MTQ de construire à ses frais un trottoir sur le tronçon de la rte 307 entre le pont Alonzo-Wright et Monte-Carlo;
8 sept. 1981	Demande du MTQ de procéder le plus tôt possible aux travaux de réfection et d'amélioration de la rte 307;
2 fév. 1981	Approbation de plans et rapports relatifs à des travaux d'amélioration à la rte 307;
2 fév. 1981	Propositions par le conseil d'une série d'aménagements pour améliorer la sécurité de la rte 307;
15 fév. 1981	Demande au MTQ d'installer dans les plus brefs délais un feu clignotant sur la rte 307 à la hauteur de Monte-Carlo;
20 juin 1983	Acceptation de la proposition d'aménagement du MTQ pour l'intersection de la rte 307 et Monte-Carlo;
5 déc. 1983	Mandat au gérant de la ville de Gatineau pour négocier l'acquisition de parcelles de terrains pour la construction des 2 voies de refuge pour autobus pour l'intersection de la rte 307 et Monte-Carlo;
16 juil. 1984	Pression sur le MTQ pour réaliser, avant l'ouverture des classes, les travaux projetés à l'intersection Monte-Carlo et rte 307;
4 fév. 1985	Demande à la direction régionale du MTQ de prendre tous les moyens qui s'imposent concernant les travaux d'élargissement de la rte 307;
18 fév. 1985	Ville de Gatineau donne son assentiment à la réfection par le MTQ du tronçon de la rte 307 entre le boul. Monte-Carlo et le pont Alonzo-Wright;
21 août 1991	Demande au MTQ d'installer des feux de circulation aux intersections de la rte 307 et de la rue Robert, du boul. Archambault et de l'avenue Gatineau;
19 nov. 1991	Demande au MENVIQ et MTQ d'entreprendre toutes les démarches utiles et nécessaires à compter de 1992 pour les travaux d'élargissement des 2 tronçons suivants: entre la rue Monte-Carlo et l'ave. Gatineau; entre la rue Picardie et le pont des Draveurs. Également inclure les équipements suivants dans le projet d'élargissement: piste cyclable/côté ouest et éclairage complet sur tout le tronçon; trottoir sur le côté est; feux de circulation aux principales intersections. Selon les normes en vigueur, ce tronçon a dépassé le seuil critique du niveau de service D. Les conditions de circulation à un niveau de service D se rapprochent de l'écoulement instable et réduisent parfois la liberté de manoeuvre des conducteurs.

Source: Document déposé, B-21

En 1989, les statistiques du MTQ indiquent que ce tronçon de la route 307 a atteint le niveau de service E. Le niveau de service E représente les conditions d'opération qui prévalent près de la capacité et à la capacité, qui se caractérisent entre autres par une liberté de manoeuvre restreinte des conducteurs et un degré de frustration des usagers généralement élevé. Dans l'étude d'impact, l'initiateur mentionnait qu'il y avait eu en 1984 75 accidents routiers pour ce tronçon de la route 307, tandis qu'en 1985 il y avait eu une légère diminution, soit 64 accidents. Au cours des trois dernières années, le nombre d'accidents a augmenté à nouveau et de façon significative sans toutefois atteindre le seuil des années 1984-1985. Ainsi, la répartition des accidents par année est la suivante: 30 en 1989, 53 en 1990 et 54 en 1991 (jusqu'au 26 novembre dernier). (Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 13)

La stabilisation des berges devient également une priorité, car certains tronçons de la route situés à proximité du talus de la berge de la rivière Gatineau sont moins sécuritaires en raison des risques de glissement de terrain à certaines périodes de l'année. Le MTQ a noté également des manifestations récentes d'instabilité, soit l'affaissement de la bordure de la route entre autres à proximité de l'intersection de la rue d'Auvergne. Le MTQ a qualifié ces glissements de superficiels, car ils affectent surtout la couche altérée en surface.

Des glissements de terrain ont déjà eu lieu dans les années 70 et il furent stabilisés par le ministère des Richesses naturelles. Dernièrement, en 1985 et 1986, le MTQ a stabilisé un glissement de terrain qui est survenu dans le secteur d'Auvergne. Le MTQ souligne qu'il faut protéger le talus de la berge de la rivière Gatineau contre les différents phénomènes d'érosion tels que le sapement basal au pied du talus et les glissements qui se produisent habituellement dans le haut de la rive mettant en cause des volumes plus importants de matériaux. (Étude d'impact, p. 9) Tous ces phénomènes d'érosion peuvent mettre en danger la route 307 à court, moyen et long terme.

#### **2.4.2 Une seule variante**

Dans le cadre de cette étude d'impact, une seule variante fut retenue par le MTQ. Cependant, le MTQ avait examiné d'autres variantes comme la construction d'une route à trois voies avant de choisir définitivement l'élargissement de la route à quatre voies. La construction d'une route à trois voies fut rejetée par l'initiateur étant donné qu'elle n'aurait pas contribué à diminuer significativement les risques d'accidents.

#### **2.4.3 La description technique**

Les deux sections de la route qui restent à réaménager se caractérisent actuellement par une surface de roulement de 6,6 mètres de largeur bordée d'accotements en gravier qui varient de 2 à 3,5 mètres de chaque côté.

La vitesse affichée sur cette route est de 60 km/heure. Le profil de la route demeure relativement plat à l'exception de quelques pentes plutôt faibles (entre 2 et 3 %) et de deux dont l'inclinaison atteint 6 et 10 %. (Étude d'impact, p. 8)

Le premier projet de réaménagement est situé sur le tronçon compris entre l'avenue Gatineau et le boulevard Monte-Carlo (chaînage 2+670 à 3+920) qui est de 1,25 km de longueur. Cette section verra son profil s'abaisser de plus ou moins 3 mètres sur une distance de 350 mètres (chaînage 3+200 à 3+550), et ce pour répondre à des contraintes attribuables à la nature du sol. De plus, le pont du ruisseau Desjardins sera doublé. (Document déposé A-7, p. 14)

L'autre section de la route, comprise entre la rue Picardie et la sortie Ouest de l'échangeur Archambault, est d'une longueur de 1,25 km (chaînage 0+680 à 1+916). Elle sera construite suivant les mêmes critères géométriques que la précédente, soit une chaussée de 15,8 mètres entre bordures et desservie par un drainage fermé. (Document déposé A-7, p. 15)

La moitié des travaux, principalement des ouvrages de stabilisation, devront être effectués à l'extérieur de l'emprise actuelle. Pour construire les ouvrages de stabilisation et de protection mécanique de la berge, le MTQ devra procéder à l'acquisition de la rive est de la rivière Gatineau dans cette zone d'intervention. Les ouvrages de stabilisation et de protection mécanique de la berge de la rivière prévus dans le projet demeurent assez importants puisqu'ils intéressent 53 % de l'ensemble du tracé. (Étude d'impact, p. 10) Pour limiter le sapement basal au pied du talus, le MTQ prévoit construire des ouvrages de protection jusqu'à la limite des hautes eaux par la mise en place de matériaux avec une granulométrie comprise entre 300 et 600 mm qui proviendraient du chantier du boulevard Laramée. Afin de diminuer les risques de glissement, le MTQ stabilisera le versant de la rive en adoucissant la pente par excavation ou par remblayage et, dans certains cas, en abaissant le profil de la route. (Étude d'impact, p. 10)

#### **2.4.4 Le calendrier de réalisation**

L'initiateur du projet de réaménagement de la route 307 s'est fixé l'échéancier suivant: obtention du certificat d'autorisation à l'été 1992; acquisition des immeubles à exproprier de septembre 1992 à septembre 1994; déplacement des utilités publiques de septembre 1994 à mai 1995; les appels d'offre au printemps 1995 et la réalisation des travaux à l'été 1995. La réalisation de ce projet est conditionnelle à la mise à la disposition du ministère des budgets requis. (M. Rosaire Roy, transcriptions, 3 décembre 1991, p. 30)

### **2.4.5 Les coûts du projet**

Le MTQ estime les coûts du projet de réaménagement de la route 307 à environ 4 millions de dollars dont 800 000 à 900 000 dollars pour la stabilisation. (M. Jean Côté, transcriptions, 5 décembre 1991, p. 211)

## **2.5 Les impacts**

Dans les prochaines lignes, il sera question des impacts de ce projet sur le milieu humain et naturel tels qu'identifiés par le MTQ dans son étude d'impact; ensuite, on abordera les mesures d'atténuation préconisées par l'initiateur et, pour terminer, sera présentée une brève description des impacts résiduels liés à ce projet.

### **2.5.1 Les impacts en milieu humain**

Du côté est de la route, l'emprise sera élargie à plusieurs endroits. Le MTQ devra procéder à des expropriations parfois très importantes de parties de terrains résidentiels ou commerciaux, en plus de l'expropriation de 5 résidences (une des résidences est jumelée à un commerce) à la hauteur du pont du ruisseau Desjardins. (Étude d'impact, tableau XVI et annexe 8) Les superficies touchées par l'acquisition des terrains seraient variables. Dans six cas, la perte de marge de recul serait au-dessus de 30 % et pourrait aller jusqu'à 70 %.

La norme minimale requise pour la marge de recul est de 7,5 mètres. (Document déposé B-9, p. 106) Dans 21 cas, la réduction de la distance du bâtiment par rapport à la surface de roulement atteint en moyenne 49 %. Les données individuelles varient entre 30 et 65 %. En bordure de la rivière Gatineau (côté ouest de la route), le MTQ veut acquérir la totalité de l'espace compris entre le tronçon de la route et la rivière à partir de l'échangeur de l'autoroute 550 jusqu'au Chemin du Centre de perfectionnement. Le rapprochement de la surface de roulement occasionnera des changements dans les habitudes des résidents. Ces derniers devront reculer directement leurs véhicules sur la surface de roulement. Il y aura perte d'espace de stationnement et d'espace de manoeuvre, particulièrement pour les commerces, et un plus grand risque pour les enfants.

Le promoteur estime que les riverains qui résident le long de ce tronçon de la route 307 sont exposés à un niveau sonore variant entre 60 et 65 dBA (intensité moyenne). Le promoteur juge ce climat sonore actuel comme étant d'intensité moyenne pour les riverains. (Étude d'impact, p. 125) Quelques résidences subissent déjà un niveau sonore élevé pouvant dépasser le seuil des 65 dBA. (Étude d'impact, p. 128) Le MTQ évalue également que l'impact sonore du projet de réaménagement variera de nul à faible pour la majeure partie de la zone d'étude. Toutefois, pour dix-sept résidences, le niveau sonore augmentera de 1 à 2,5 dBA et l'intensité de l'impact sonore variera

de faible à moyenne. (Étude d'impact, p. 127) Les prévisions du ministère précisent qu'en l'an 2000, il y aura un accroissement du niveau sonore dû à l'augmentation potentielle de la circulation. Cet accroissement entraînerait une augmentation de plus de 50 % du nombre de résidences soumises à un niveau sonore de plus de 65 dBA. (Étude d'impact, p. 127)

La commission a demandé au promoteur une nouvelle simulation portant sur le climat sonore ambiant. (Document déposé A-14) Les résultats de cette simulation ont été intégrés dans la carte 5 sur les impacts humains.

Certains résidents devront subir des dérangements plus importants et de plus longue durée durant les travaux de construction. Ainsi, ils seront plus exposés au bruit et à la poussière à cause de la proximité de leurs habitations de certains sites de travail. C'est le cas du secteur du pont du Canadien Pacifique (chaînage 1+030 à 1+380) et de celui immédiatement au nord du pont du ruisseau Desjardins (chaînage 3+050 à 3+200). Le MTQ juge que l'intensité de ces impacts temporaires est faible. (Étude d'impact, p. 116)

Le projet de réaménagement de la route 307 provoquera certaines transformations du paysage qui affecteront différemment les résidents riverains, les usagers de la route et les observateurs situés sur la rive droite de la rivière Gatineau ou naviguant sur celle-ci. Pour les résidents riverains, la réduction substantielle de leur marge de recul et la disparition d'écrans naturels (arbustes, arbres) en façade aura comme conséquence de modifier l'ambiance et le caractère de leurs habitations ainsi que leur champ visuel et la nature des vues perçues par ces gens. L'étude d'impact estime que 12 résidences seront affectées dont 6 avec des impacts d'intensité forte et 4 avec des impacts d'intensité moyenne. (Étude d'impact, p. 121) Les automobilistes verront surtout le paysage de la route se modifier à la hauteur du pont du chemin de fer et à la traversée du ruisseau Desjardins.

Les observateurs situés sur la rive droite de la rivière Gatineau ou naviguant sur celle-ci remarqueront le plus les modifications apportées par le projet au caractère semi-naturel de ce milieu en raison de la destruction de la majeure partie de la végétation à cause des remblais et des ouvrages de stabilisation et de protection. Les auteurs de l'étude d'impact soulignent que *«l'artificialisation de la berge et la plus grande visibilité des bâtiments qui bordent la route modifieront la nature et la qualité du paysage observé»*. (Étude d'impact, p. 123) Le MTQ juge l'impact de forte intensité sur l'ensemble des berges ainsi affectées.

## **2.5.2 Les impacts en milieu naturel**

Les impacts en milieu naturel liés au projet de réaménagement de la route 307 seront surtout causés par la mise en place des ouvrages de stabilisation et de protection mécanique des berges. Ces travaux s'effectueront sur une longueur totale de 2,23 km.

La consolidation nécessaire des assises de la route et les importants travaux de stabilisation des berges de la rivière auront un impact de forte intensité sur les sols dans la zone d'intervention. Les principaux secteurs touchés par cet impact sont celui compris entre les rues Loiret et De Picardie et celui à l'est du Centre de perfectionnement, plus précisément à la hauteur des numéros civiques 580 et 582 de l'Avenue Principale.

Dans d'autres secteurs plus sensibles de la rive de la rivière Gatineau (les chaînages suivants: 1+380 et 1+640, 1+640 et 1+880, 1+880 et 2+025, 3+700 et 3+750), la réalisation des travaux reliés aux ouvrages de protection à la base du talus (par le haut du versant) pourrait entraîner des mouvements de masse (voir la carte 4, annexe 6). (Étude d'impact, pp. 94-95)

Pour stabiliser la berge et la protéger contre l'érosion, le MTQ devra procéder à des travaux de remblayage de la rive. Ainsi, un remblai de 15 mètres de largeur sur une distance de 350 mètres est prévu sous le pont du chemin de fer du Canadien Pacifique, provoquant un empiètement du lit de la rivière Gatineau à cet endroit. (Étude d'impact, p. 95)

D'autres travaux entraîneront un empiètement sur le lit du cours d'eau variant de 5 à 10 mètres de largeur sur une longueur totalisant 1,28 km. Ces remblais seront effectués de la rue Loiret à la rue d'Auvergne, dans le secteur du ruisseau Desjardins et dans la zone d'abaissement du profil de la route au sud du Chemin du Centre de perfectionnement (voir la carte 4, annexe 6).

Les travaux d'excavation et de remblayage de la rive auront des incidences sur la qualité de l'eau. En effet, il pourrait y avoir une augmentation de la turbidité de l'eau par la mise en suspension des sédiments et l'apport de particules fines. La mise en suspension des sédiments aura pour effet d'accroître localement la charge de sédiments de la rivière et de nuire de façon générale à la faune aquatique. (Étude d'impact, p. 98)

L'évaluation du MTQ précise que les travaux de stabilisation et de protection mécanique des berges entraîneront dix-sept (17) lieux d'impacts, dont dix (10) avec une intensité faible et sept (7) avec une intensité moyenne. (Étude d'impact, p. 99) Le remblayage dans les différentes portions de la rivière Gatineau qui ne comportent aucun habitat biologique particulier donnera lieu à des impacts de moyenne intensité. (Étude d'impact, p. 96-97)

En ce qui concerne la faune, le seul impact significatif relié aux travaux demeure la nuisance éventuelle à la reproduction de la carpe allemande au ruisseau Desjardins. L'initiateur du projet considère cet impact comme étant faible. La végétation sur les berges de la rivière Gatineau et du ruisseau Desjardins sera complètement ou partiellement détruite selon les secteurs touchés.

### 2.5.3 Les mesures d'atténuation

L'étude d'impact suggère quelques mesures d'atténuation générales. Ainsi, le MTQ propose qu'il y ait une surveillance adéquate des berges de manière à identifier tout mouvement des sols après l'exécution des travaux. Pour augmenter la sécurité routière sur ce tronçon, il est également question de réduire la vitesse affichée de 60 à 50 km/heure. Le MTQ prévoit aussi de construire un trottoir du côté est de la route. Enfin, il ajustera la signalisation routière au caractère du milieu traversé et au type de circulation rencontrée. (Étude d'impact, pp. 129-130)

L'étude d'impact prévoit également une série de mesures de mitigation particulières aux milieux naturel et humain ainsi qu'au paysage. Pour certains impacts, comme les impacts sonores, le promoteur estime qu'il n'y avait aucune mesure d'atténuation possible au niveau ponctuel pour chacune des maisons. (M. Jacques Gagnon, transcriptions, 5 décembre 1991, p. 143)

### 2.5.4 Les impacts résiduels

Pour les impacts résiduels évalués à l'échelle de chacune des propriétés, le MTQ insiste sur le fait qu'aucune mesure particulière ne peut être envisagée. (Étude d'impact, p. 135) Quelques mesures correctrices sont prévues pour essayer d'atténuer les impacts résiduels engendrés par le rapprochement de la surface pavée des habitations. Il s'agit entre autres de la réduction de la vitesse affichée, de l'adaptation de la signalisation routière et de la construction d'un trottoir du côté est de la route. Malgré ces mesures, le MTQ estime que le réaménagement de la route 307 sera responsable de 12 impacts résiduels de forte intensité (dont 11 dans le seul secteur du ruisseau Desjardins) et de 2 impacts d'intensité moyenne. (Étude d'impact, p. 135)

Concernant le milieu naturel, des impacts résiduels d'intensité moyenne (perte d'habitats aquatiques) subsisteraient dans les 9 secteurs où se ferait le remblayage du lit de la rivière malgré l'application de mesures d'atténuation particulières. L'impact causé par la coupe partielle de l'érablière argentée mature située le long du ruisseau Desjardins ne serait pas atténué. L'impact résiduel dans ce cas-ci est jugé de forte intensité.



CHAPITRE **3**

# Les préoccupations des intervenants

## 3.1 Introduction

Le but de ce chapitre est de résumer les préoccupations des différents intervenants lors de la première et de la deuxième partie de l'audience. Ce texte tient compte des opinions émises par les participants dans leurs mémoires ou au cours d'interventions devant la commission pendant la deuxième partie d'audience. En plus, les commentaires des personnes-ressources qui avaient été invitées par la commission pour répondre à certaines questions lors la première partie de l'audience se retrouvent également dans ce chapitre. Parmi les personnes-ressources, les représentants de la Ville de Gatineau ont soumis un mémoire devant la commission lors de la deuxième partie de l'audience. La commission a également analysé la position de cette municipalité dans le cadre de ce chapitre.

Les préoccupations des différents intervenants ont été regroupées en grands thèmes et sous-thèmes. Ces intervenants ont abordé les thèmes suivants: la justification du projet, la sécurité routière, les priorités de réaménagement ou de construction d'infrastructures routières dans le secteur, les impacts et les mesures de mitigation, les mesures temporaires durant la construction et l'aménagement d'une piste cyclable. Les citations retenues visent à illustrer la variété des opinions énoncées.

## 3.2 La justification du projet

La justification du projet fut l'un des thèmes les plus discutés par les intervenants à l'audience. Dans le projet du MTQ, la justification touchait surtout la fluidité de la circulation sur la route 307 et la stabilité des berges.

### 3.2.1 La circulation

#### Les personnes-ressources

Parmi les personnes-ressources, les représentants de la Ville de Gatineau soulignent l'importance de la route 307 comme desserte locale et régionale. (Mémoire de la Ville

de Gatineau, p. 5) Ils affirment qu'il ne faudrait pas oublier le trafic de transit relié au tourisme et à la villégiature sur la route 307 et précisent que ce type de trafic de transit va s'accroître en raison de la mise en valeur du potentiel touristique de la vallée de l'Edelweiss.

La Ville ajoute également que le niveau de service s'est toujours détérioré à cause de la croissance rapide des nombreux développements résidentiels dans ces quartiers. (Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 3)

Le doublement du débit journalier de circulation (9 800 à 19 000 véhicules) est un autre argument présenté dans le mémoire de la Ville. Une large part de ce débit provient de la circulation locale. Selon l'expertise de la Ville de Gatineau, il s'agit d'un niveau de service "E" qui représente des conditions difficiles pour les conducteurs. (Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 8) Finalement, la Ville de Gatineau soutient que la mise en opération, en janvier 1992, de feux de circulation aux intersections de la rue Picardie et de l'avenue Gatineau aura comme conséquence de rendre la circulation moins fluide. Cependant, les feux de circulation sont devenus essentiels pour la sécurité des usagers. La Ville prévoit un niveau de service "F" avec la mise en opération de ces feux. D'après leur expertise, le niveau de service deviendrait "B" à l'heure de pointe si la route 307 était élargie à quatre voies sur toute sa longueur malgré la présence des feux de circulation. (Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 9)

La Ville de Gatineau appuie fortement ce projet de réaménagement de la route 307. Ainsi, lors de la première partie de l'audience, elle a déposé plusieurs documents dont une série de 13 résolutions du Conseil municipal qui demandait au ministère des Transports d'effectuer des travaux d'amélioration de la route 307 (voir tableau 2.1, p. 13).

### **Les participants**

Cependant, les autres participants à l'audience ont une autre opinion quant à la fluidité de la circulation de la route 307. M. Daniel Lagarec affirme que depuis six ans, il utilise cette route tous les matins et n'a jamais vécu de difficultés et de retards. (Mémoire de M. Daniel Lagarec, p. 2) M. Claude Breton souligne que les problèmes de fluidité se situent surtout le matin aux entrées des deux ponts, c'est-à-dire aux extrémités de ce tronçon de la route 307. Pour ce riverain, les congestions sur cette artère peuvent être provoquées par des conditions externes. M. Sigisbert Breton mentionne que depuis la construction de l'autoroute 550 dans les années 70, la circulation sur la route 307 s'avère très bonne entre la rue Picardie et le pont Alonzo-Wright. Pour sa part, Mme Monique Charron-Lepage précise que *«le promoteur n'a pas réussi à démontrer que la congestion occasionnelle de la circulation des véhicules aux heures de pointe est attribuable aux deux voies actuelles des deux tronçons étudiés.»* (Mémoire de Mme Charron-Lepage, p. 3)

Le Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais (CREDDO) considère la route 307 comme «*un cas classique d'infrastructure surutilisée aux heures de pointe quotidiennes, mais largement suffisante en d'autres temps.*» (Mémoire du CREDDO, p. 1) Finalement, trois participants (CREDDO, Mme Charron-Lepage et M. Jacques Demers) sont inquiets de l'arrêt du flottage du bois sur la rivière Gatineau, ce qui pourrait entraîner, selon eux, une augmentation importante de la circulation lourde sur la route 307.

### 3.2.2 La stabilisation des berges

Le projet de réaménagement de la route 307 ne vise pas seulement l'élargissement de la route, mais propose également une stabilisation des berges. La possibilité de glissements de terrain et de l'érosion des berges a été soulevée par les participants lors de la première partie de l'audience. Sur ce point, la majorité des participants sont d'accord avec le promoteur pour la mise en place d'ouvrages de stabilisation et de protection des rives.

#### Les personnes-ressources

La Ville de Gatineau mentionne que les berges de la route 307 sont attaquées par deux processus d'érosion qui mettent la route en danger à court, à moyen et à long terme. De plus, les experts de cette municipalité «*observent de façon plus ponctuelle à des endroits critiques des décrochements et des glissements qui se manifestent au sommet de la berge et qui mettent en cause des volumes plus importants de matériaux que l'action érosive naturelle de la rivière.*» (Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 11) L'inquiétude est telle à propos de la stabilité des rives chez les responsables de la municipalité de Gatineau que l'un d'eux a déclaré en audience qu'il fallait «*[...] empêcher un glissement qui pourrait entraîner même des pertes de vies.*» (Léo de La Chevrotière, transcriptions, 9 janvier 1992, p. 12) La municipalité est inquiète également du fait qu'un affaissement de la chaussée pourrait provoquer le bris de conduite d'aqueduc et d'égouts sous la route, ayant un impact très sérieux sur la population. (André Sincennes, transcriptions, 5 décembre 1991, p. 198) Donc, il considère que «*la stabilité des sols devient une condition fondamentale de réalisation des travaux (projet de réaménagement de la route 307) et d'une importance capitale dans la décision finale de procéder aux travaux d'élargissement à brève échéance.*» (Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 12)

#### Les participants

D'autres intervenants partagent la même inquiétude que le promoteur et la Ville de Gatineau. Même si plusieurs sont convaincus de la nécessité de stabiliser les berges de la rivière Gatineau pour ce tronçon de la route 307 (M. S. Breton et M. C. Breton), d'autres, comme Mme Monique Charron-Lepage, s'interrogent sur les impacts de l'élargissement de la route sur la stabilité des sols. Ainsi, Mme Monique Charron-Lepage souligne dans son mémoire qu'«*un des experts du promoteur a mentionné, lors de la première partie de l'audience publique, qu'il faudrait surveiller étroitement*

*les mouvements du sol après le réaménagement des tronçons étudiés de la route 307 en un quatre voies? Une telle affirmation n'est-elle pas inquiétante? Comment peut-on préconiser la transformation d'une route à deux voies en une route à quatre voies sur un tel site?»* (Mémoire de Mme Monique Charron-Lepage, p. 4)

### **3.3 La sécurité routière**

La sécurité routière fut l'un des principaux thèmes discutés lors de l'audience. À propos de la problématique, certains intervenants ne s'entendent pas sur l'interprétation des statistiques des accidents qui se sont produits sur la route 307.

#### **Les personnes-ressources**

Pour répondre à certaines questions sur ce sujet, Mme Francine Bouchard a déposé devant la commission une étude du Département de santé communautaire (DSC) de l'Outaouais portant sur les sites routiers dangereux dans la région. (Document déposé B-19) Le tronçon de la route 307 compris entre les ponts Alonzo-Wright et des Draveurs n'a pas été identifié dans cette étude comme un site routier dangereux.

Le service de police de la Ville de Gatineau a répertorié un nombre total de 137 accidents entre janvier 1989 et novembre 1991 qui concernent directement le tronçon à l'étude. (Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 12) Les représentants de la Ville constatent une diminution du nombre d'accidents par rapport aux données du MTQ dans son étude d'impact qui dataient de 1984 et 1985. Pour eux, l'élargissement de certains tronçons n'est pas étranger à cette diminution. Dans son mémoire, la municipalité a effectué une compilation des accidents par tronçon et remarquent un taux relativement élevé d'accidents sur les tronçons à deux voies. (Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 13)

#### **Les participants**

L'analyse de la Ville de Gatineau fut contestée par plusieurs participants. Ainsi, M. Daniel Lagarec soutient que ce sont les principales intersections de la route 307 qui présentent le plus grand nombre d'accidents. (M. Daniel Lagarec, transcriptions, 9 janvier 1992, p. 53) Pour sa part, M. Sigisbert Breton précise que le nombre d'accidents sur les différents tronçons demeure le même si on tient compte de la longueur de ces tronçons. (Mémoire de M. Sigisbert Breton, p. 2) Un autre participant, M. Claude Breton, indique que le nombre d'accidents semble plus élevé sur les tronçons à quatre voies, ce qui confirmerait son hypothèse de courses de voitures sur ces tronçons. (Mémoire de M. Claude Breton, p. 2)

M. Claude Breton poursuit son analyse de la sécurité routière en se plaignant de la vitesse élevée des véhicules sur cette route (70 à 80 km/heure par rapport à la vitesse légale de 60 km/heure). (Mémoire de M. Claude Breton, p. 2) Il souligne aussi que l'élargissement de la route à quatre voies va provoquer des courses entre les automobilistes.

C'est ce phénomène qu'il remarque fréquemment sur les tronçons déjà élargis de la route 307. Il s'interroge aussi sur la perte de marge de recul et le nombre d'accidents que cela pourrait provoquer suite au réaménagement de la route 307. Mme Monique Charron-Lepage soulève la même question dans son mémoire. M. Claude Breton critique également le fait que le MTQ utilise le nombre total d'accidents dans son étude d'impact. Selon ce participant, le MTQ présume que tous ces accidents sont dûs à la route et il souligne que le ministère aurait dû faire une étude des causes de ces accidents. (Mémoire de M. Claude Breton, p. 10)

Deux autres participants (M. Daniel Lagarec et M. Claude Breton) reprennent les conclusions de l'étude du DSC de l'Outaouais et les propos de Mme Françoise Bouchard à l'effet que le tronçon étudié n'a pas été classé dans les sites dangereux de la région.

### **Les personnes-ressources**

Certains intervenants ont également proposé différents aménagements pour la route afin d'améliorer la sécurité des usagers. Ainsi, la Ville de Gatineau demande des feux de circulation aux principales intersections, un système d'éclairage pour tout le tronçon, la construction d'un trottoir du côté est et l'aménagement d'une piste cyclable du côté ouest. (Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 12) Tous ces aménagements reçoivent un appui de quelques participants à l'audience. (Mémoires de M. Daniel Lagarec, p. 3, de Mme Monique Charron-Lepage, p. 4)

### **Les participants**

Pour sa part, Mme Monique Charron-Lepage et M. Daniel Lagarec proposent également que le MTQ améliore la chaussée, les accotements et le fossé de la route 307 dans le secteur sud du ruisseau Desjardins et répare de façon plus sécuritaire les gardes-fous du pont... d'ici à ce que les travaux complets de réaménagement soient effectués. (Mémoires de Mme Monique Charron-Lepage, p. 3, et de M. Daniel Lagarec, p. 2)

### **Les personnes-ressources**

Finalement, la Ville de Gatineau soutient l'élargissement de la route 307 en évoquant la sécurité publique. Le réaménagement de la route 307 permet l'amélioration de l'accessibilité de certains quartiers pour les services d'ambulance, de police et d'incendie en cas d'accidents graves. (Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 5)

### **3.4 La priorité: le réaménagement ou la construction d'infrastructures routières dans ce secteur**

Lors de l'audience, de nombreux intervenants ont soulevé la question de l'ordre des priorités dans la construction ou le réaménagement d'infrastructures routières dans ce secteur de la ville de Gatineau.

#### **Les participants**

Premièrement, certains participants soulignent que le promoteur, en ayant déjà élargi deux tronçons sur quatre de cette route, les met déjà devant un fait accompli. M. Daniel Lagarec se plaint également, tout comme Mme Monique Charron-Lepage, que le projet ait été présenté par le promoteur sans alternative.

Le CREDDO déplore le fait que le MTQ n'ait pas effectué cette étude avec une vision globale des transports dans la région de l'Outaouais. (Mémoire du CREDDO, p. 3)  
Le projet de réaménagement de la route 307 fut élaboré à partir « [...] de l'hypothèse simpliste qu'un achalandage routier ne peut-être résolu qu'en élargissant la route engorgée. » (Mémoire du CREDDO, p. 3)

Le CREDDO poursuit son analyse du projet en indiquant qu'*«il apparaît alors mal avisé de procéder d'abord à l'élargissement des approches du pont plutôt que de réaménager ce dernier. Élargir la route 307 à ce stade-ci équivaldrait à doubler le diamètre d'un tuyau sans modifier le robinet qu'il alimente.»* (Mémoire du CREDDO, p. 2)

D'autres participants, comme l'Association des propriétaires de Côte d'Azur (APCA), avertissent la commission que certains secteurs de ce quartier risquent de se retrouver avec des problèmes monstres de circulation si on procède au réaménagement de la route 307 sans avoir effectué le parachèvement du tronçon ouest du boulevard de La Vérendrye. (M. Bernard Laprade, transcriptions, 9 janvier 1992, p. 116)

Devant cette problématique, la majorité des participants ont établi leur propre ordre de priorités pour la construction et le réaménagement d'infrastructures routières dans ce secteur. Pour ces participants, l'ordre de priorités devrait être le suivant: l'élargissement du pont Alonzo-Wright, puis le parachèvement du boulevard de La Vérendrye. (Mémoires de M. Daniel Lagarec, p. 1, du CREDDO, p. 3, de M. Claude Breton, p. 13, de M. S. Breton, p. 3)

Pour sa part, Mme Monique Charron-Lepage précise que le boulevard de La Vérendrye pourrait être une alternative intéressante pour la circulation lourde. (Mme Monique Charron-Lepage, transcriptions, 9 janvier 1992, p. 104)

**Les personnes-ressources**

Cependant, la Ville de Gatineau n'est pas d'accord avec l'analyse de ces participants. Pour cette municipalité, *«la construction du tronçon du boulevard de La Vérendrye compris entre l'autoroute 50 et le pont Alonzo-Wright, de même que l'élargissement à quatre voies du pont, ne constituent pas une alternative acceptable au projet d'élargissement de la route 307.»* (Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 10) Du même coup, la Ville de Gatineau rejette l'option du statu quo pour la route 307. Elle considère cette option comme inacceptable, car elle ne solutionne aucun des problèmes actuels qui ne peuvent que s'aggraver.

Lors de la première partie de l'audience, Mme Claudine Brunet, représentante de la commission de la Capitale nationale (CCN), a confirmé que le réaménagement de ce tronçon de la route 307 ne faisait pas partie des ententes entre son organisme et le gouvernement du Québec.

**Les participants**

Certains participants, tels que le CREDDO, affirment que le transport en commun pourrait jouer un rôle accru en diminuant le trafic routier dans la région. Le CREDDO aurait aimé que le MTQ effectue dans son étude d'impact une analyse coût-bénéfice de l'amélioration des transports en commun pour diminuer l'achalandage aux heures de pointe. (Mémoire du CREDDO, p. 2)

**Les personnes-ressources**

M. Salah Barj, porte-parole de la Société de transports de l'Outaouais (S.T.O.), a apporté quelques précisions au cours de la première partie de l'audience sur le rôle du transport en commun en fonction de cette route. M. Salah Barj estime que la Société de transport répond adéquatement à la demande actuelle et qu'elle adaptera son service à la progression du développement résidentiel. À long terme, la Société tentera d'augmenter l'achalandage en faveur du transport en commun.

Concernant le transport en commun, la Ville de Gatineau a soulevé à quelques reprises durant l'audience le problème du financement de ce service étant donné le désengagement récent du gouvernement du Québec.

**3.5 Les impacts du projet et leurs mesures de mitigation**

Le projet de réaménagement de la route 307 peut avoir des impacts sur les milieux naturel et humain à proximité de l'emprise de la route. Lors de l'audience, des intervenants ont parlé de certains impacts de ce réaménagement sur leur milieu. Le texte suivant résume leurs préoccupations à ce sujet.

### 3.5.1 Le bruit

#### Les personnes-ressources

Parmi les personnes-ressources, Mme Françoise Bouchard, du DSC de l'Outaouais, a abordé la question de la pollution sonore et de ses effets sur la santé humaine. Elle a d'ailleurs déposé une série d'articles sur ce sujet en première partie de l'audience. (Document déposé B-27)

Suite à une question, Mme Françoise Bouchard précise qu'il n'existe pas de normes spécifiques sur le bruit au ministère de la Santé et des Services sociaux. M. Louis Germain, porte-parole de la Direction des évaluations environnementales (DEE) du ministère de l'Environnement (MENVIQ), confirme également que son ministère ne possède pas de norme légale qui définit des niveaux de bruit qui sont acceptables en fonction des sources de bruit, qu'elles soient mobiles ou fixes.

#### Les participants

En ce qui concerne le bruit, le CREDDO demande une révision des prévisions de bruit ambiant. Ce groupe affirme que la méthode de simulation utilisée par le MTQ dans l'étude d'impact ne tient pas compte des ralentissements et accélérations effectués par les véhicules aux feux de circulation qui pourraient modifier à la hausse les prévisions de bruit. (Mémoire du CREDDO, p. 2)

De son côté, Mme Monique Charron-Lepage s'inquiète des effets du bruit sur la santé des gens vivant à proximité de la route. De plus, elle affirme que *«les propriétés où existe un grave problème de bruit ne seront pas considérées par de futurs acheteurs, et si elles le sont, que la valeur marchande de ces propriétés en sera diminuée?»* (Mémoire de Mme Monique Charron-Lepage, p. 7)

En ce qui a trait aux mesures d'atténuation du bruit, le CREDDO suggère que la Ville, conjointement avec le ministère, établisse une réglementation pour faire dévier le trafic lourd de la route 307. (M. Paul Chénard, transcriptions, 9 janvier 1992, p. 70) Mme Monique Charron-Lepage propose que le MTQ alloue des sommes d'argent pour permettre aux résidents vivant trop près de la route de s'acheter des fenêtres et des portes anti-bruit. (Mme Monique Charron-Lepage, transcription, 9 janvier 1992, p. 106) Mme Marie-Paule Clavel appuie cette idée mais déplore la perte d'intimité que subiront les gens dont la résidence sera trop proche de la surface de roulement. (Mme Marie-Paule Clavel, transcriptions, 9 janvier 1992, p. 114)

### 3.5.2 Les impacts en milieu hydrique

#### Les participants

Seulement deux participants à l'audience abordent la question des impacts des empiétements prévus par le projet en milieu hydrique. M. Daniel Lagarec demeure inquiet face à l'empiétement qui sera effectué sous le pont du Canadien Pacifique. Il

trouve que le rapport du MTQ concernant l'hydraulique déposé lors de l'audience n'est pas approprié pour évaluer l'effet de l'empiètement sur la dynamique de l'écoulement. Il ajoute qu'à son sens, il s'agit «*d'un point critique qui risque d'affecter de manière significative l'environnement fluvial...*» (Mémoire de M. Lagarec, p. 3) Pour M. Sigisbert Breton, le statu quo (route à deux voies) éviterait l'empiètement sous le pont du Canadien Pacifique et diminuerait le danger de bris au premier pilier par la glace. (Mémoire de M. Sigisbert Breton, pp. 1-2) Comme il est mentionné dans la section 3.2.2. Stabilisation des berges, les participants sont en majorité d'accord quant à l'urgence des ouvrages de stabilisation et de protection des berges étant donné les problèmes dus à la nature des sols dans ce secteur.

### **Les personnes-ressources**

Toutefois, la Ville de Gatineau veut s'assurer que ces travaux de stabilisation seront accompagnés de mesures d'atténuation visant à conserver un aspect naturel à la berge. D'ailleurs, la Ville de Gatineau propose une recommandation dans ce sens à la commission.

D'autres personnes-ressources sont également intervenues sur cette question pendant la première partie de l'audience. M. Jacques Chabot, représentant la direction régionale du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (MLCP), a été interrogé à quelques reprises sur la faune aquatique et ses habitats dans cette portion de la rivière Gatineau. Un des sujets de discussion fut la carpe allemande et son abondance relative dans les rivières Gatineau et des Outaouais. Selon ce biologiste, il s'agit d'une espèce commune dans la région. Dans le cas de cette portion de la rivière Gatineau, M. Jacques Chabot ne croit pas qu'on ait localisé de frayères de cette espèce. En ce qui concerne les habitats, M. Jacques Chabot du MLCP souligne que tous les habitats ont été détruits dans cette section de la rivière Gatineau à l'exception de certaines zones humides sur la rive ouest.

Abordant la question de l'utilisation des fondants en hiver, M. Louis Germain, du MENVIQ, signale qu'il y a peu de différences entre les concentrations de chlorure en hiver et en été et que celles-ci sont nettement en deçà des normes du ministère en vigueur pour l'eau potable.

### **3.5.3 L'expropriation**

#### **Les participants**

Le dossier des expropriations fut abordé à plusieurs reprises lors de la première partie de l'audience. Les questions des participants portaient surtout sur le processus d'expropriation du MTQ, la perte de marge de recul et, conséquemment, la mise en dérogation de certaines résidences par la municipalité. Cependant, en deuxième partie de l'audience, seulement quelques participants ont touché à ce sujet.

Mme Monique Charron-Lepage souligne que sa famille sera expropriée pour une troisième fois si le projet se réalise. Elle précise également «*que la meilleure compréhension du monde ne remplacera jamais l'enracinement de ma famille sur le site actuel.*» (Mémoire de Mme Charron-Lepage, p. 8)

Étant donnée sa situation particulière, Mme Marie-Paule Clavel «*demande que la partie antérieure de sa résidence soit relocalisée dans le côté afin de laisser une distance raisonnable entre la maison et le nouveau chemin.*» (Mémoire de Mme Marie-Paule Clavel, p. 2)

### **Les personnes-ressources**

Lors de la première partie de l'audience, la Ville de Gatineau a apporté des explications quant à la mise en dérogation de certaines propriétés et sur le rôle de l'évaluation dans les cas d'expropriations. Malgré la révision en 1990 du plan d'urbanisme de la municipalité, la norme pour la marge de recul est demeurée la même pour la plupart des types de maisons unifamiliales, c'est-à-dire 7,5 mètres. Dans son mémoire, la Ville de Gatineau reconnaît que la nouvelle emprise de la route entraînera une réduction significative de la marge de recul pour certaines résidences. Cette réduction serait suffisante pour donner lieu à des impacts d'intensité moyenne et forte. «*C'est à ce niveau que les impacts résiduels des travaux seront les plus importants.*» (Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 16)

### **3.5.4 D'autres impacts**

#### **Les participants**

Mme Monique Charron-Lepage se demande si le niveau de vibrations va augmenter en élargissant la route à quatre voies et quels impacts auront ces vibrations sur le mouvement des sols dans ce secteur. (Mémoire de Mme Monique Charron-Lepage, p. 4) Pour sa part, Mme Marie-Paule Clavel indique que le rapprochement de la surface de roulement par rapport à sa résidence va entraîner une perte d'intimité. (Mme Marie-Paule Clavel, transcriptions, 9 janvier 1992, p. 114)

### **3.6 Les mesures temporaires durant la construction**

#### **Les participants**

Au moins trois participants à l'audience ont exprimé des craintes face aux travaux de construction de la route 307 et quant à leurs impacts sur la circulation dans le secteur. Ainsi, les trois participants soulignent que plusieurs conducteurs vont changer d'itinéraire pour éviter les travaux de construction sur la route 307. L'Association des propriétaires de Côte d'Azur (APCA) estime que ces derniers emprunteront plutôt le chemin Lebaudy ou le boulevard Monte-Carlo pour poursuivre ensuite sur l'avenue de Cannes. (M. Bernard Laprade, transcriptions, 9 janvier 1992, p. 117) M. Claude Breton affirme que «*cet état de chose va créer chez les citoyens concernés des*

*frustrations qui, plus que probablement, résulteront en accrochage.»* (Mémoire de M. Claude Breton, pp. 6-7) Pour sa part, M. Daniel Lagarec souhaite que le MTQ propose une stratégie pour la circulation durant les travaux de réaménagement de la route 307, ce que le promoteur n'a pas fait clairement pendant l'audience. (Mémoire de M. Daniel Lagarec, p. 2)

### **3.7 La piste cyclable**

#### **Les personnes-ressources**

La Ville de Gatineau est demeurée le principal promoteur de l'intégration d'une piste cyclable en bordure de la route 307. La Ville a reçu un appui de quelques participants à l'audience de la commission. (Mémoires de M. Sigisbert Breton, p. 2, de M. Daniel Lagarec, p. 3, de Mme Clavel, p. 2) La Municipalité de Gatineau rappelle que la piste cyclable fait partie intégrante des plans d'aménagement de plusieurs intervenants dans ce domaine (ville de Gatineau, CUO, CCN, Conseil régional des loisirs de l'Outaouais (CRLO), etc.) depuis bon nombre d'années. (Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 17) L'année dernière, la Ville de Gatineau adoptait son premier plan directeur de pistes cyclables qui établissait une solution pour l'intégration d'une piste le long de la route 307. Pour la Ville, cette piste représente un des liens nord-sud les plus importants du réseau intégré de sentiers récréatifs de cette municipalité.

### **3.8 Conclusion**

La majorité des participants s'oppose à l'élargissement de la route 307. Seule la Ville de Gatineau appuie le projet du MTQ. La majorité des participants propose l'élargissement du pont Alonzo-Wright et le parachèvement du tronçon ouest du boulevard de La Vérendrye plutôt que l'élargissement de la route 307. Cependant, il y a presque consensus chez les participants pour la stabilisation des berges en bordure de la route 307.

On note également un appui de la plupart des participants au projet de piste cyclable du côté ouest de la route et d'un trottoir sur le côté est. D'autres participants ont proposé d'autres aménagements, comme la réfection du pont du ruisseau Desjardins avec un élargissement de la chaussée en gardant seulement deux voies et en intégrant le trottoir et la piste cyclable.

Les impacts sur le milieu naturel sont à toutes fins pratiques absents des préoccupations des participants.



## CHAPITRE 4

# La justification du projet

## 4.1 Introduction

La justification du projet est le point qui a été le plus débattu en audience (voir chap. 3: les préoccupations des citoyens). Dans l'étude d'impact, la justification du MTQ portait entre autres sur la circulation, notamment la capacité et le niveau de service du tronçon et la sécurité des usagers. (Étude d'impact, p. 1 à 6) Elle excluait toute analyse régionale de la circulation et se limitait exclusivement aux 4 kilomètres du projet étudié. La justification fut l'objet de la plus vive opposition entre les citoyens, d'une part, et le promoteur et la Ville de Gatineau, d'autre part. La directive du ministre de l'Environnement datée du 20 mai 1982 précisait l'orientation de l'analyse de la problématique et les fondements de la justification de la solution retenue dans l'étude d'impact.

Ainsi, selon cette directive, *«l'initiateur doit procéder à la recherche de toutes les solutions possibles aux problèmes en tenant compte aussi bien des conditions actuelles du milieu que des facteurs pouvant influencer de façon prévisible la circulation tant sur le plan local (développements résidentiels, commerciaux), que régional (réaménagement du réseau routier, orientation du développement régional, affluence touristique). Les solutions avancées doivent permettre de répondre adéquatement à l'énoncé de la problématique et ce, tant sectoriellement que globalement. Parmi les solutions possibles, l'initiateur doit considérer la réalisation d'une route à quatre voies dans l'axe de la route actuelle, la construction d'une route à quatre voies dans un nouvel axe routier...»* (le souligné est de la commission).

En cours d'audiences, la stabilisation des berges est apparue comme un point très important de ce projet (puisque plus de la moitié des travaux seront réalisés à l'extérieur de l'emprise actuelle de 20 mètres (résumé de l'étude d'impact, p. 4) et que les ouvrages de protection de la berge touchent à 53 % de l'ensemble du tracé (Étude d'impact, p. 5)). La stabilisation provoque un consensus des intervenants (voir chap. 3). Le point 4.5 traite plus en profondeur de cet aspect du projet.

Le chapitre 4 portera surtout sur la vocation de la route 307 dans le contexte du développement urbain et des priorités régionales en matière de réseau routier.

## 4.2 L'analyse régionale

### 4.2.1 La planification régionale

L'étude d'impact présente la route 307 comme le principal axe nord-sud sur la rive est de la rivière Gatineau reliant une partie de la grande région touristique de l'Outaouais et le milieu urbanisé de Gatineau-Hull-Ottawa. Elle est brièvement située dans le contexte régional et local (pour plus de détails, voir chap. 2) et l'étude d'impact propose une explication rapide à la dégradation de son niveau de service, soit l'augmentation du développement résidentiel.

Aucune analyse dans l'étude d'impact ne tient compte de la dynamique régionale et locale de la circulation. *«Après avoir constaté l'existence de problèmes réels de fluidité de circulation, de sécurité et de détérioration de la chaussée, les représentants régionaux du ministère des Transports du Québec décidèrent d'envisager une action visant le réaménagement de l'ensemble du tronçon, de façon à apporter des solutions plus permanentes à ces problèmes de circulation et de sécurité.»* (Étude d'impact, p. 1)

Les participants à l'audience sont d'avis que le promoteur n'a pas tenu compte du contexte régional pour justifier le projet. Selon les participants, le promoteur n'a pas démontré de volonté de procéder à une gestion cohérente du réseau routier et des problèmes de transport. En effet, M. Daniel Lagarec, déclarait qu'il *«aimerait bien que le ministère des Transports [...] définisse une politique globale, et non pas juste du coup par coup, comme ce qui se fait actuellement.»* (M. Daniel Lagarec, transcriptions, 9 janvier 1992, p. 46) Le Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais (CREDDO) abonde dans le même sens : *«Malheureusement, ce projet [...] n'a pas été élaboré à partir d'une vision globale des transports dans l'Outaouais.»* (Mémoire du CREDDO, p. 3)

Pourtant, des études et des ententes ont établi des priorités concernant les infrastructures routières régionales. Cependant, les priorités dans la région de l'Outaouais ont subi quelques modifications au cours des vingt dernières années. À titre d'exemple, le prolongement vers l'ouest de l'autoroute 50 était une priorité dans l'entente de 1972 entre le gouvernement du Québec et la commission de la Capitale nationale (CCN) parce qu'on prévoyait à l'époque un développement foudroyant de la ville de Hull (100 000 habitants en 1980). Celui-ci ne s'étant pas concrétisé, une entente complémentaire conclue en 1978 entre ces partenaires retirait l'autoroute 50 des projets immédiats et mettait l'emphase sur le boulevard de La Vérendrye, le boulevard St-Laurent-Laramée-McConnell et le boulevard Cité des Jeunes.

Les représentants du MTQ confirment également que l'autoroute 50 «*ne constitue pas une alternative qui mérite d'être discutée à ce moment-ci*». (M. Jacques Gagnon, transcriptions, 5 décembre 1991, p. 196)

En 1983, une révision des projets contenus dans l'entente de 1978 était publiée, afin de réorienter les principaux aménagements routiers régionaux en tenant compte de l'évolution des contraintes socio-économiques, démographiques et administratives.

L'évaluation des futures infrastructures routières portait sur différents éléments de la circulation routière, de l'aménagement du territoire et de la protection du milieu. La décongestion des artères existantes et la consolidation du tissu urbain sont les deux éléments majeurs qui ont conduit le boulevard de La Vérendrye en deuxième position dans la liste des priorités régionales, devançant l'axe St-Laurent-Laramée-McConnell, le boulevard St-Raymond-chemin Pink et le Chemin de la Montagne. Dans cette étude, la route 307, qui ne figure pas dans l'entente, est considérée comme «*une route régionale ayant un rôle prépondérant quant à la desserte de district, mais qui, vers le nord, s'efface dans un milieu rural peu peuplé*». L'analyse conduit les auteurs à mentionner qu'elle fait partie des routes secondaires qui s'intègrent efficacement au réseau plus important des autoroutes et des routes principales. (ministère des Transports du Québec, 1983, p. 35)

Suite à des études régionales d'origine - destination (TRANS, 1986, et document déposé B-24), un plan intégré des réseaux routiers et du transport en commun est actuellement en cours d'élaboration, en collaboration avec les ministères concernés, la CCN et les municipalités. Un des objectifs de cette étude est de dresser un portrait régional des transports dans l'Outaouais. Ses recommandations serviront à modifier le plan de transport lors de la prochaine révision du schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de l'Outaouais. (M. Salah Barj, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 134-135)

#### **4.2.2 Les procédures du ministère des Transports du Québec**

Indépendamment de la planification régionale, le MTQ utilise sa propre procédure de planification et de réalisation des différents projets sous sa responsabilité. Les étapes de réalisation d'un projet au MTQ sont énumérées dans un guide de cheminement, qui, selon les représentants du ministère, peuvent être décrites de la manière suivante.

Un processus de planification précède le processus d'avancement de projets qui est divisé en 5 étapes :

- une étude d'opportunité (évaluation du besoin)
- un avant-projet préliminaire
- un avant-projet définitif, dont on se sert pour obtenir le certificat d'autorisation de réalisation du MENVIQ

- les plans et devis préliminaires et
- les plans et devis définitifs. (M. Richard Royer, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 145-146)

Le mandat du ministère est de gérer le réseau routier, de l'entretenir et de le développer pour assurer la desserte des véhicules. Cependant, il n'est pas du ressort du MTQ d'étudier des scénarios qui touchent le transport en commun, parce que ça devient beaucoup trop compliqué. (M. Hassan Sobh, transcriptions, 3 décembre 1991, p. 120)

Le ministère admet qu'il ne possède pas les ressources et les compétences pour intégrer le transport en commun dans ces scénarios. Par conséquent, le projet est justifié uniquement en fonction du trafic routier qui emprunte le tronçon.

#### **4.2.3 La vocation et le rôle des différents axes routiers**

##### **La route 307**

La route 307 possède une vocation double. Route régionale selon la classification fonctionnelle du MTQ, elle constitue le principal axe nord-sud reliant une partie de la grande région touristique de l'Outaouais au milieu urbanisé de Gatineau et Hull-Ottawa. Elle représente un accès au milieu urbain pour les résidents de Cantley et Val-des-Monts, un lien entre le milieu urbain de Gatineau et la route 105, un lien majeur entre le milieu urbain et les zones de villégiature plus au nord, et une route d'accès aux zones industrielles d'extraction du secteur péri-urbain. (Mme Maryse Lavallée, transcriptions, 3 décembre 1991, p. 31; Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 3-7)

Comme artère urbaine, elle doit assurer la circulation et, dans une moindre mesure, l'accès aux propriétés riveraines. La seconde fonction ne doit pas gêner la première. Elle capte le trafic des rues résidentielles, du chemin des Érables au nord du pont Alonzo-Wright, jusqu'à la rue Loiret. La Ville de Gatineau pense que sa vocation locale est appelée à croître. (M. Léo de La Chevrotière, transcriptions, 9 janvier 1992, p. 94)

Plusieurs résidents pensent qu'en fait la route 307 draine une partie du trafic qui devrait normalement être attribué au boulevard de La Vérendrye. Pour certains, le développement résidentiel est à toutes fins pratiques complété le long de la route 307 et il s'étend actuellement au nord du futur axe du boulevard de La Vérendrye. (M. Daniel Lagarec, transcriptions, 9 janvier 1992, p. 45)

### **Le boulevard de La Vérendrye**

Le boulevard de La Vérendrye est un lien intermunicipal, orienté est-ouest. Il représente une artère majeure de développement du secteur nord de la municipalité. (MTQ, 1983) La fonction du boulevard de La Vérendrye est de desservir l'est de Gatineau, vers Hull. C'est pourquoi le tracé de ce boulevard a été conçu afin d'être plus rapide et comporter moins d'interruptions que la route 307. (M. Hassan Sobh, transcriptions, 3 décembre 1991, p. 65, et M. Léo de La Chevrotière, transcriptions, 5 décembre 1991, p. 96) Cependant, d'après l'étude de justification du boulevard de La Vérendrye, ce dernier devra néanmoins assumer deux vocations: assurer la circulation de transit, en décongestionnant le réseau urbain de Gatineau, et intégrer la circulation des artères collectrices. (Sobh et al., 1989)

Les nouveaux développements résidentiels se concentrant majoritairement à proximité du couloir du boulevard de La Vérendrye, son parachèvement devrait décharger la route 307 de deux types de trafic: il évacuera une partie de la circulation des développements résidentiels qui s'en va actuellement vers la route 307; il devrait alléger considérablement le trafic de transit qui, pour éviter la route 307, utilise actuellement le boulevard Monte-Carlo et la rue de Cannes pour aller rejoindre la partie existante du boulevard de La Vérendrye. (Mémoire de M. Daniel Lagarec, p. 1, et M. Bernard Laprade, transcriptions, 9 janvier 1992, p. 115-118)

### **La route 105 et l'autoroute 5**

La route 105, parallèle à la route 307, située sur la rive ouest de la rivière Gatineau, demeure un des axes majeurs du développement urbain de l'agglomération régionale comme grande artère de transit. Déchargée en milieu urbain par l'autoroute 5, elle reprend sa vocation de route principale au nord de Old Chelsea. Elle absorbe le trafic de la route 307 qui franchit le pont Alonzo-Wright vers la ville de Hull. (MTQ, 1983)

L'autoroute 5, aussi nommée l'autoroute de la Gatineau, joue un rôle important de desserte radiale en direction de Wakefield, dans l'axe nord-sud. Lorsque qu'elle sera complétée jusqu'à Wakefield, elle remplacera la route 105 qui ne répond plus aux normes de conception du MTQ. (Sobh et al., 1989)

### **L'autoroute 50**

La partie existante de l'autoroute 50 dessert un trafic constitué en grande partie par des déplacements à caractère régional. Elle constitue un lien rapide qui assure la desserte du trafic de transit entre Masson-Buckingham et le centre régional Hull-Ottawa. (Sobh et al., 1989)

Le projet de prolongement vers l'ouest de l'autoroute 50 vise à favoriser la circulation de transit dans l'axe est-ouest, mais ne concerne pas le trafic local. (M. Hassan Sobh, transcriptions, 5 décembre 1991, p. 184)

#### 4.2.4 Les priorités du promoteur et des différents intervenants

##### **Le ministère des Transports du Québec**

La section 4.2.2 de ce texte a présenté les différentes étapes du processus d'élaboration de projets routiers du MTQ. L'état d'avancement des projets sur le territoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais est actuellement le suivant.

Depuis au moins 11 ans en tête des priorités régionales dans la programmation des travaux du ministère, le projet de la route 307 en est à l'étape de l'audience publique en vue d'obtenir le certificat d'autorisation de réalisation du MENVIQ. (M. Rosaire Roy, transcriptions, 3 décembre 1991, p. 30) Le chapitre 2 fait l'historique des différentes interventions déjà effectuées sur le tronçon de la route 307 concerné par le projet.

Le scénario de développement de la CUO pour la ville de Gatineau vise prioritairement le parachèvement du réseau routier est-ouest. Le boulevard de La Vérendrye fait partie de l'entente de 1972 et de l'entente révisée de 1978 entre la CCN et le MTQ. Il devient prioritaire à court terme dans l'étude de 1983. (tableau 4.1) En juin 1987, on considérait le boulevard comme devant être opérationnel dans un délai de 5 ans (1986-1991). (Sobh et al., 1989) L'étude d'impact du boulevard de La Vérendrye a été déposée au MTQ à la fin de 1991. Elle est actuellement révisée par le ministère. Le projet n'est pas encore inclus dans la planification budgétaire du ministère. (M. Richard Royer, transcriptions, 3 décembre 1991, p. 59-60)

L'étude d'opportunité de l'élargissement du pont Alonzo-Wright est en cours. Le projet n'est pas considéré par le MTQ comme urgent, étant donné l'état d'avancement du dossier du boulevard de La Vérendrye. Le ministère semblait faire une distinction entre les deux projets au moment de l'audience. Cependant la programmation du MTQ, en date du 19 juin 1991, le pont Alonzo-Wright est considéré comme partie intégrante du projet d'élargissement du boulevard de la Vérendrye entre l'autoroute 550 et le boulevard Saint-Joseph à Hull. (Deluc, 1992)

Le tableau 4.1 permet de constater que le calendrier de réalisation du MTQ en 1991 concerne bien les mêmes axes routiers que ceux qui figurent à l'étude de 1983, mais que les priorités énumérées à l'époque sont bouleversées et que l'élargissement du boulevard de La Vérendrye, qui devait être opérationnel en 1991, est repoussé au-delà de 1997, sauf pour le doublement des voies entre la rue Guindon et la Montée Paiement.

La commission s'interroge sur la justification d'un nouveau délai dans le parachèvement de ce boulevard alors que tous les documents déposés par le promoteur à ce sujet démontrent de manière irréfutable qu'il constitue un élément essentiel du réseau routier local et régional.

**Tableau 4.1 Évolution des priorités d'aménagement des axes routiers de la Communauté urbaine de l'Outaouais de 1983 à 1991**

Selon l'entente de 1983, tableau 19	Selon la programmation du MTQ en 1991 (Deluc 1992)	Coûts (m)	Ouverture possible
Route 148 du pont Champlain au Chemin de la Montagne	– du pont Champlain au Chemin Rivermead	2,0	1994, conditionnel à un accord suite à l'audience publique 1986
	– de la rue Terry-Fox à la rue Front	3,6	
Boulevard de La Vérendrye de la rivière Gatineau au pont Lorrain	– de la rue Guindon à la Montée Paicment	0,8	1994
	– autoroute 550 au boulevard St-Joseph	8,7	au-delà de 5 ans
	– rue Labrosse à la rue Lorrain	–	au-delà de 5 ans
St-Laurent/Laramée/McConnell du boulevard St-Laurent à l'extrémité ouest du Chemin McConnell	– Laramée, Chemin Vanier au Chemin de la Montagne	8,6	1993
	– Laramée, du Chemin de la Montagne au boulevard St-Laurent	37,1	1996, conditionnel au certificat d'autorisation
	– McConnell, route 148 au Chemin Vanier	7,6	1995
Boulevard St-Raymond – Chemin Pink	– des limites de Hull au boulevard St-Raymond	1,2	1992
	– Chemin Vanier aux limites de Hull	2,5	au-delà de 1996
	– à l'ouest du Chemin Vanier	–	à long terme

Source: Ministère des Transports, 1983; Deluc, 1992.

### **La ville de Gatineau**

La municipalité de Gatineau est une agglomération de 90 000 habitants, qui présente une population active de 50 000 personnes, dont environ 35 000 doivent traverser la rivière Gatineau pour se rendre à leur travail à Hull et Ottawa. (M. Léo de La Chevrotière, transcriptions, 3 décembre 1991, p. 95) L'enquête origine-destination de 1986 mentionne le déplacement de 44 500 personnes à l'heure de pointe du matin, entre 6h00 et 8h59, dont 24 500 sont générés par les résidents de la ville. (Document déposé B-24, p. 17)

Dans ce contexte, les trois ponts et leurs accès deviennent des éléments importants de la dynamique régionale en matière de circulation. Ces derniers ont atteint leur pleine capacité aux heures de pointe. (Document déposé B-31, p. 1) Les représentants de la Ville pensent que la route 307 joue un rôle important en tant que lien entre les trois ponts et que son réaménagement ne doit souffrir aucun délai.

L'initiative du projet de réaménagement de la route 307 (voir section 2.3, historique) revient donc à la Ville de Gatineau qui acheminait en 1979 une requête auprès du MTQ. En 12 ans, la Ville de Gatineau a voté 13 résolutions concernant différents aspects du réaménagement de la route 307 (voir tableau 2.1). Le projet de réaménagement de la route 307 en une artère urbaine à 4 voies entre le boulevard Monte-Carlo et l'autoroute 50 est également inscrit au schéma d'aménagement de la CUO. (Document déposé B-10, p. 151)

La Ville rappelle que compte tenu des travaux d'élargissement déjà exécutés il y a lieu de procéder au plus vite, de façon à améliorer le niveau de service de la route 307, et surtout en raison de l'urgence des besoins en stabilisation qui a été abordée à plusieurs reprises au cours de l'audience. (Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 1, 2, 19) Le promoteur et la Ville de Gatineau considèrent la stabilisation et l'élargissement de la route 307 comme un seul et même projet devenu prioritaire compte tenu des risques de glissements de la berge de la rivière Gatineau dans la zone d'intervention. (Document déposé B-31, p. 2)

Lors de l'audience, les priorités de la Ville de Gatineau sont le parachèvement du tronçon ouest du boulevard de La Vérendrye incluant l'élargissement à 4 voies du pont Alonzo-Wright et le projet de la route 307. On ne mentionne pas de préférence tout en soulignant cependant que le deuxième projet risque de se réaliser avant le premier. (M. Léo de La Chevrotière, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 141, et transcriptions, 9 janvier 1992, p. 133) Cette même position de la municipalité de Gatineau se retrouve également dans le document déposé B-31.

### **Les participants**

Quant aux requérants et aux autres participants de l'audience, leur ordre de priorités est très clair. Selon ces participants, le MTQ devrait procéder au parachèvement du boulevard de La Vérendrye et à l'élargissement du pont Alonzo-Wright. La stabilisation

des berges de la rivière Gatineau est considérée comme une priorité qui doit être entreprise immédiatement (voir chap. 3). La réfection de la surface pavée de la route 307 et du pont au ruisseau Desjardins constitue une urgence pour certains requérants. L'élargissement de la route 307 n'est pas une priorité pour ces participants.

Certains participants précisent que l'accroissement de la population dans le secteur à proximité du futur boulevard de La Vérendrye témoigne de l'urgence de finaliser cette infrastructure routière et d'élargir le pont Alonzo-Wright. (Mémoire de M. Daniel Lagarec, p. 1)

Le boulevard de La Vérendrye pourrait absorber le trafic excédentaire du tronçon de la route 307 entre le boulevard Monte-Carlo et le pont (Mémoire du CREDDO, p. 2, et M. Sigisbert Breton, transcriptions, 9 janvier 1992, p. 78) et devrait être construit avant la route 307, pour éviter la congestion des rues résidentielles résultant des travaux de construction. (M. Bernard Laprade, transcriptions, 9 janvier 1992, p. 116)

#### **4.2.5 L'opinion de la commission**

Malgré la directive du ministre de l'Environnement pour l'élaboration de l'étude d'impact, le MTQ n'a pas procédé à une analyse régionale pour justifier le réaménagement de la route 307. L'étude d'impact ne tient pas compte des alternatives régionales qui pourraient soulager la route 307 d'une partie du trafic qui y circule actuellement et permettre des conditions de circulation plus acceptables.

De plus, le MTQ ne respecte pas les priorités régionales en matière de développement du réseau routier telles que définies entre le gouvernement du Québec et la CCN dans l'entente de 1983, puisque le parachèvement du boulevard de La Vérendrye est repoussé à une nouvelle échéance malgré l'évidence de sa nécessité.

La commission constate des différences importantes de perception des ordres de priorités des projets routiers entre le promoteur et la Ville de Gatineau, d'une part, et les autres participants à l'audience, d'autre part. L'élargissement de la route 307 ne constitue pas une priorité pour la majorité de ceux-ci.

### **4.3 L'analyse du tronçon de la route 307**

#### **4.3.1 La population de véhicules, la circulation locale et la circulation de transit**

Puisqu'ils sont les éléments les plus importants de la justification d'un projet d'élargissement d'une route, les différents débits et volumes de circulation ont fait l'objet de nombreuses discussions durant l'audience. Leur représentativité n'a pas été mise en doute; cependant, l'impact des débits de circulation sur la fluidité du trafic

et la détermination du niveau de service du tronçon ont donné lieu à des divergences d'opinion très marquées entre le MTQ et la Ville de Gatineau, d'un côté, et les citoyens, de l'autre. Avant d'aborder en détail cette question, il serait bon de présenter quelques définitions.

### **Définitions**

Pour l'évaluation des populations de véhicules, indépendamment de leur origine et de leur destination, les experts procèdent à des comptages. En effet, une équipe de spécialistes compte les véhicules pendant un nombre d'heures déterminé, habituellement 12 heures (11 heures pour les comptages de la Ville de Gatineau). Ces comptages servent à déterminer le débit journalier moyen annuel (DJMA).

Pour ce faire, l'expert doit utiliser d'autres données, comme les statistiques d'un compteur permanent, des distributions journalières connues de circulation ou des comptages de véhicules pendant une période de 24 heures et utiliser des facteurs multiplicateurs tenant compte du jour et de la saison du comptage. Ensuite les spécialistes utilisent des tables qui, en fonction de la catégorie de route, donnent un facteur de conversion pour déterminer, à partir du DJMA, la 30e heure la plus achalandée de l'année. Cette heure qui représente une heure critique de circulation est utilisée comme critère de conception d'un projet routier. (M. Roland Morin, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 59-60; M. Hassan Sobh, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 127-128, et transcriptions, 5 décembre 1991, p. 164) Pour définir les débits de la 30e heure dans le cas de la route 307, le MTQ utilise 12,5 % du DJMA. La commission utilise la même valeur lorsque nécessaire. De plus, la commission tient à préciser que même si la conception d'une route est toujours basée sur une heure de pointe, la discussion de la capacité ou du niveau de service basée sur les DJMA peut être considérée comme valide, puisque la procédure considère l'heure de pointe comme une proportion du DJMA.

La capacité est le nombre maximal de véhicules qui peuvent raisonnablement passer sur une section donnée d'une voie ou d'une chaussée dans un sens (ou dans les deux sens pour une route à deux ou trois voies) avec des caractéristiques géométriques et de circulation qui lui sont propres, durant une période de temps déterminée. (A.Q.T.R., 1987) Cependant, une route qui opère à pleine capacité ne représente pas l'idéal recherché en matière de conditions routières, c'est pourquoi les concepteurs utilisent la notion de niveau de service.

Le niveau de service est une mesure qualitative de l'effet d'un grand nombre de facteurs, parmi lesquels figurent la vitesse et le temps de parcours, les interruptions de circulation, la liberté de manoeuvre, la sécurité, le confort et la commodité de la conduite, les coûts d'exploitation, etc. (A.Q.T.R., 1987) Le niveau de service, au sens large du terme, exprime une infinité de combinaisons de conditions d'exploitation qui interviennent sur une voie donnée ou sur une route quand elle reçoit des débits de circulation variés.

Il existe 6 niveaux de service: le niveau A représente les meilleures conditions routières et le niveau F, les pires. Lorsque le maximum du niveau de service D est atteint, la route est considérée désuète, et le MTQ étudie des solutions pour le ramener à un niveau acceptable. Le niveau de service E représente les conditions d'opération qui prévalent près de la capacité ou à la capacité. La vitesse est généralement basse mais uniforme, la liberté de manoeuvre restreinte, le confort et l'aisance de la conduite pratiquement nuls, et il suffit d'une légère perturbation pour causer la congestion (Mme Maryse Lavallée, transcriptions, 3 décembre 1991, p. 33-36). Dans le cas d'une route à deux voies sans feux de circulation, le calcul de la capacité ou du niveau de service est valide, en section courante, pour un long tronçon homogène, sans obstacles, sans intersections. Il est basé sur une valeur standard de 2 000 véhicules/heure à laquelle sont appliqués des facteurs de correction qui tiennent compte des caractéristiques géométriques de la route et des caractéristiques de la circulation. (A.Q.T.R. 1987)

La capacité du tronçon de la route est contrôlée par la capacité des intersections lorsque ces dernières sont suffisamment rapprochées. Dans le cas d'une route à quatre voies avec un écoulement interrompu comme une artère urbaine avec des intersections, le calcul du niveau de service tient compte notamment de la largeur de l'approche, de la durée du feu vert de circulation et du pourcentage de trafic lourd. (A.Q.T.R. 1987 et Transportation Research Board, 1985)

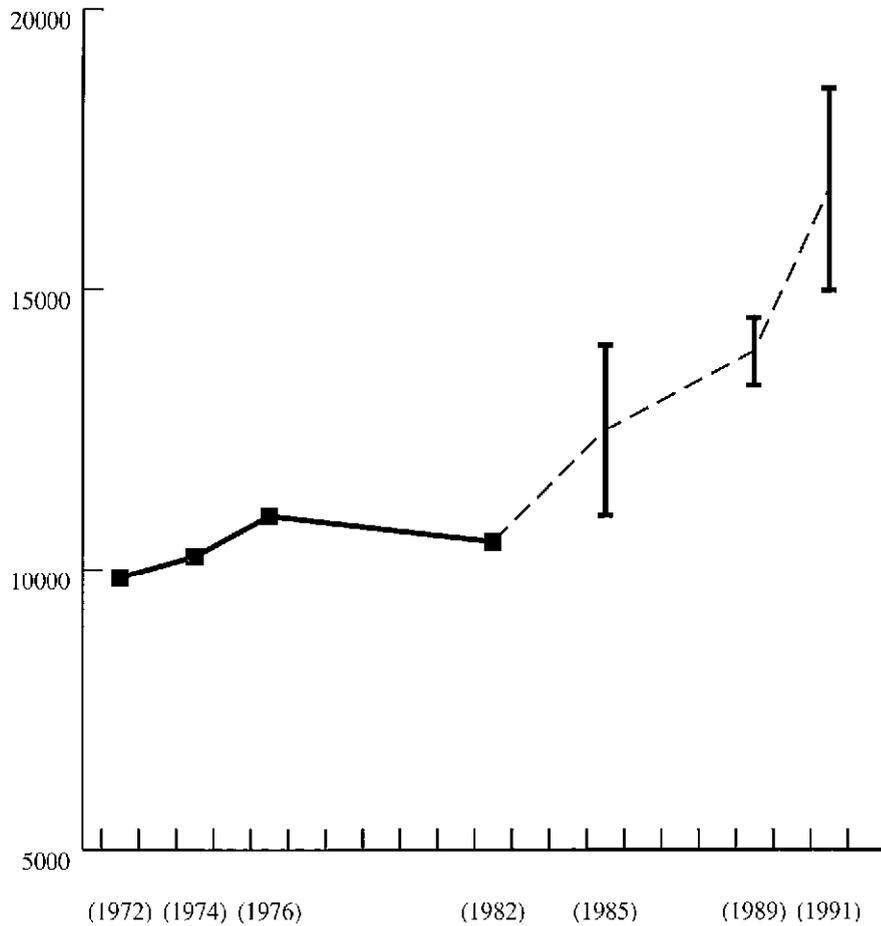
Une dernière définition a trait au trafic de transit. On définit le trafic de transit comme étant le nombre de véhicules qui circulent sur une route mais dont l'origine et la destination sont à l'extérieur du tronçon étudié. (M. Hassan Sobh, transcriptions, 5 décembre 1991, p. 206)

### **Caractérisation de la route 307**

Au cours des vingt (20) dernières années, la route 307 entre les ponts Alonzo-Wright et des Draveurs a troqué son statut de route rurale sans obstacles majeurs pour celui d'artère urbaine dont les intersections contrôlent la capacité. Jusqu'en 1982, l'étude d'impact donne un DJMA moyen considéré comme représentatif du tronçon. Avec les valeurs de 1985 à 1991, étant donné les aménagements déjà réalisés et les conditions de circulation variables qui prévalent le long du segment étudié, une seule valeur ne peut être considérée comme représentative de l'ensemble. (Figure 4.1)

Les DJMA fournis par la Ville de Gatineau et le MTQ pour 1989 et 1991 montrent des différences très élevées. (Documents déposés A-12 et B-30) En revanche, les données brutes de comptages (valeurs aux 15 minutes) sont relativement proches. Selon les informations obtenues de ces deux organismes, l'utilisation de facteurs de conversion des comptages en débits journaliers différents est probablement responsable de ces écarts élevés. Indépendamment de cette différence, il est possible de tirer quelques observations de ces données.

**Figure 4.1** Évolution des débits journaliers moyens annuels (DJMA) sur la route 307 entre le pont Alonzo-Wright et le pont des Draveurs, de 1972 à 1991



**Sources:** 1972 – 1985 Étude impact  
1989 MTQ (document déposé A-7)  
1991 Ville de Gatineau (document déposé B-30)

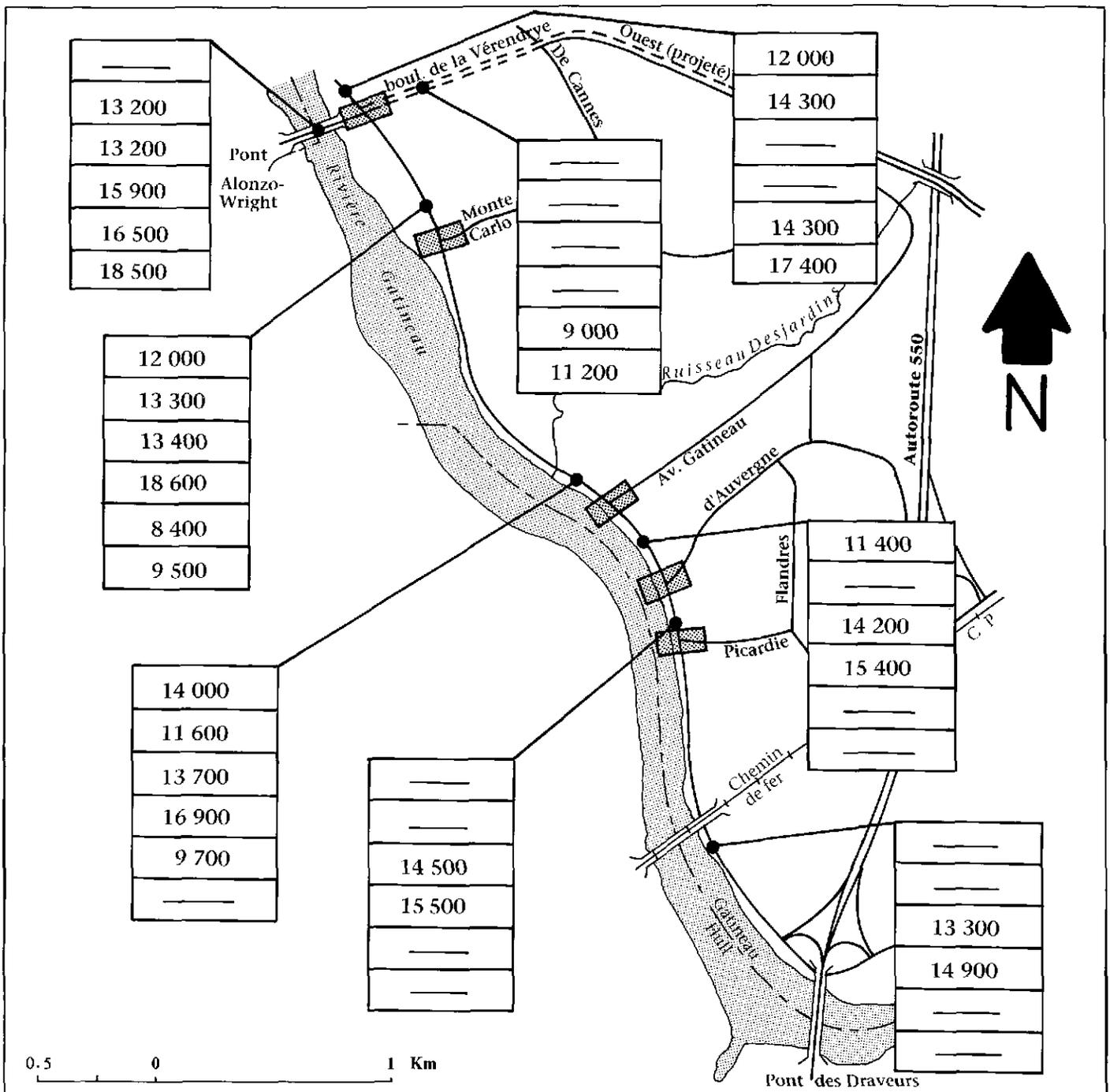
I Intervalles de variation  
des DJMA

L'évolution des débits de circulation apparaît à la figure 4.1 pour les vingt dernières années et à la figure 4.2 pour les six dernières années. Ces données nous indiquent deux changements importants. Le premier est lié au développement résidentiel le long de la route 307. De 1972 à 1984, les débits ne varient pas de façon significative. La route peut être considérée homogène sur le tronçon à deux voies sur toute sa longueur avec des intersections d'importance comparable. Puis, avec le développement résidentiel, les débits augmentent. Cependant, d'autres facteurs ont également conditionné ces changements.

Par exemple, le parachèvement de l'autoroute 50 et d'un tronçon du boulevard de La Vérendrye a probablement changé les patrons de circulation de l'avenue Gatineau (une rue qui traverse le centre de la zone d'étude), entraînant les variations qui apparaissent à la figure 4.2. Un deuxième changement résulte probablement du développement résidentiel du secteur du futur tronçon ouest du boulevard de La Vérendrye. En effet, les chiffres de 1991 de la ville de Gatineau pour le sud du tronçon sont presque similaires à ceux du MTQ en 1989. On note un écart d'environ 1 000 véhicules. Pour leur part, les débits de circulation du tronçon Monte-Carlo et du Pont ont augmenté de façon drastique. (Figure 4.2) Ils traduisent probablement un transit important par les rues Cannes et Monte-Carlo en raison du développement résidentiel phénoménal du secteur nord de la zone d'étude.

La figure 4.2 contient aussi les valeurs de DJMA en différents endroits de la zone d'étude, selon des projections du MTQ, après réalisation du boulevard de La Vérendrye. Ces projections sont effectuées avec les données de comptage du MTQ de 1988, et pour un scénario de développement de 2 900 logements de 1988 à 1993, générant de 4 à 6 déplacements-autos-conducteurs/logis/jour, selon les secteurs. Ces déplacements sont répartis selon les données de l'enquête origine-destination régionale de 1986. Il est intéressant de constater la diminution de trafic induite sur la route 307 par l'ouverture du boulevard de La Vérendrye.

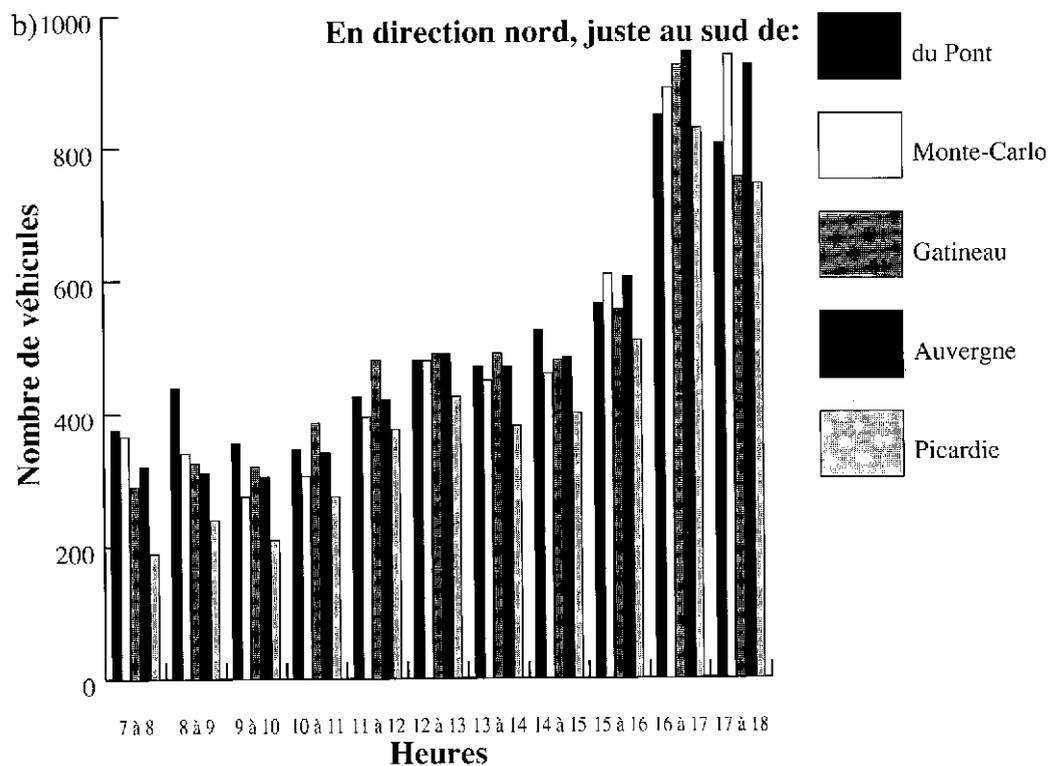
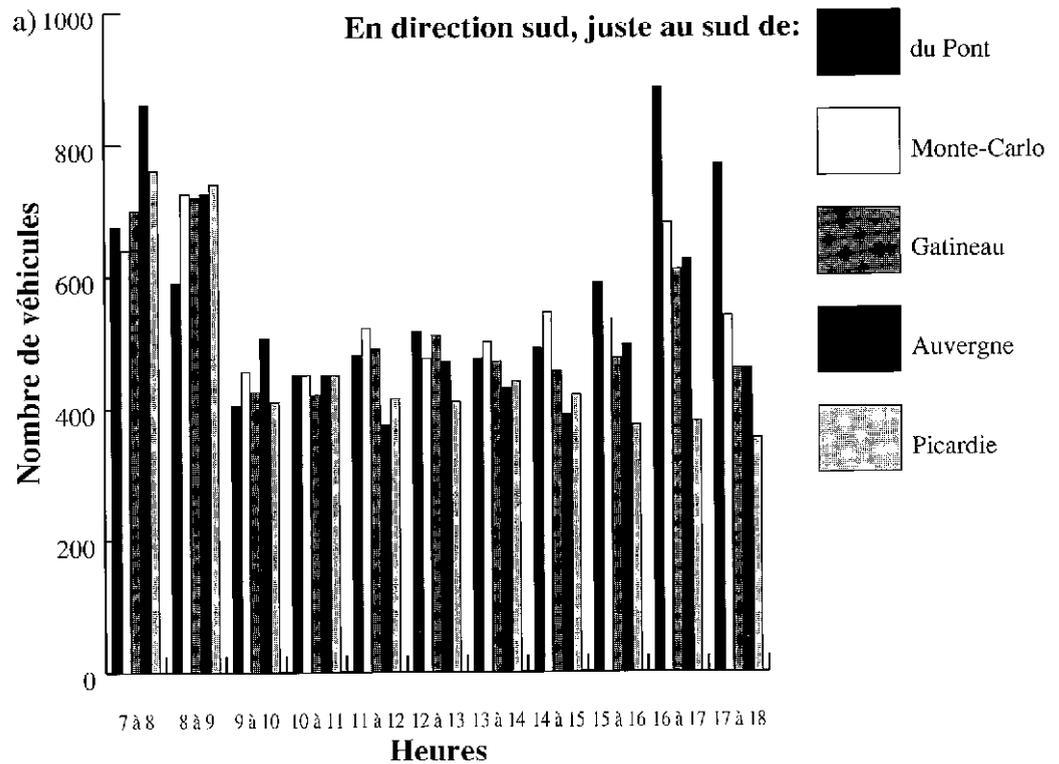
Les données brutes démontrent aussi des changements de comportement des automobilistes à certaines intersections. Pour des heures correspondantes, le matin, le pont Alonzo-Wright semble moins attrayant pour les automobilistes en 1991 qu'en 1988. Ainsi, moins d'automobilistes provenant de la section de la route 307 au nord du pont et du tronçon situé entre Monte-Carlo et l'avenue du Pont, au sud, empruntent le pont Alonzo-Wright en 1991. D'autres changements ponctuent ainsi le tronçon et continueront de se produire avec le développement du réseau routier. Au niveau régional, l'ensemble des déplacements à destination et au retour du travail sont de nature pendulaire. Cependant, l'examen détaillé des données de circulation montre que pour ce tronçon de la route 307, les mouvements de nature pendulaire ne s'appliquent pas. Les graphiques des débits de circulation en 1991, à la figure 4.3, nous présentent cette situation.

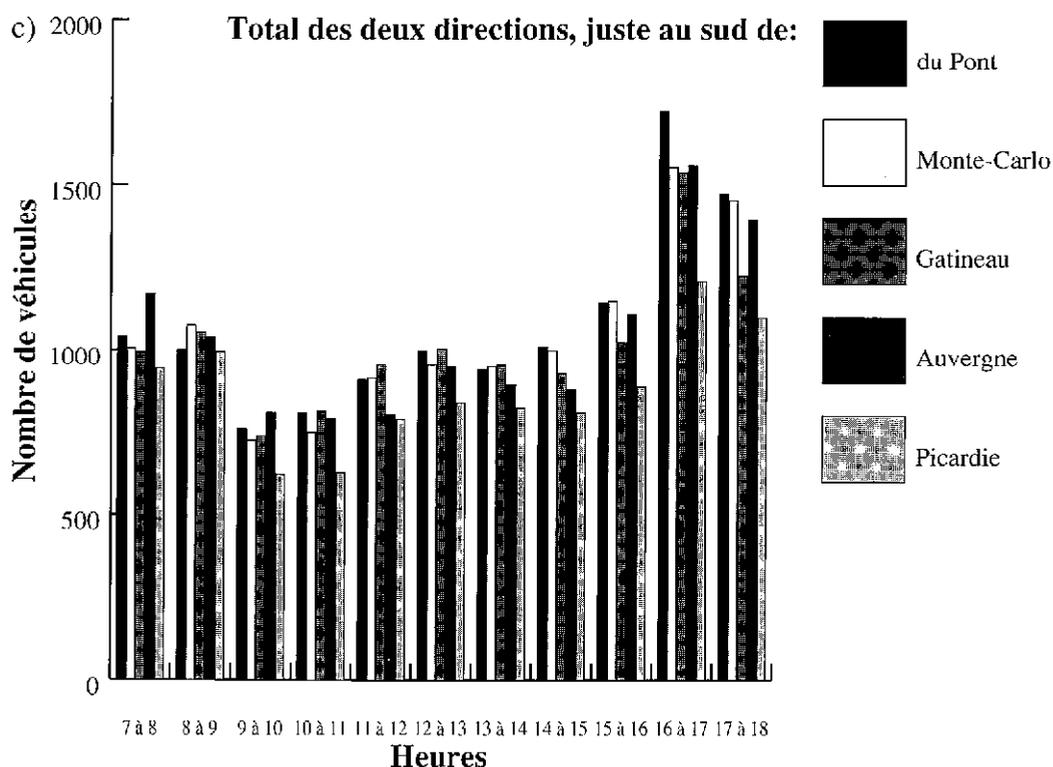


**Figure 4.2**  
**Débits Journaliers Moyens Annuels (DJMA), de 1985 à 1991,**  
**selon les informations déposées à l'audience.**

Sources			
<b>Résultats des comptages</b>	<b>DJMA</b>	<b>1985</b>	Étude d'impact, 1988
	"	<b>1988</b>	Sobh et al. 1989
	"	<b>1989</b>	Documents déposés A-7
	"	<b>1991</b>	Documents déposés B-17
<b>Projections</b>	"	<b>1988</b>	Sobh et al. 1989
	"	<b>1993</b>	Sobh et al. 1989

**Figure 4.3 Débits horaires de circulation à l'été 1991 en différents points de la route 307, selon les comptages de la Ville de Gatineau.**





### Le trafic de transit

La commission tient à souligner que certains éléments d'information déposés en cours d'audience sont difficilement utilisables. Une section du chapitre 5 traite spécifiquement des incohérences dans les données. La commission aimerait aborder ici la définition du trafic de transit, qui constitue un élément important de la caractérisation du tronçon.

Le trafic de transit n'est pas quantifié dans l'étude d'impact. Il est estimé à 60 % dans le rapport complémentaire (Réponse à la question 1). En audience après plusieurs discussions, le MTQ confirme que le trafic de transit pourrait être d'environ 60 %, ou approximativement de 50 %. (M. Hassan Sobh, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 17-18)

Selon le représentant de la ville de Gatineau, la circulation de transit est d'environ 25 %, et peut atteindre un maximum de 30 %. (M. Roland Morin, transcriptions, 9 janvier 1992, p. 36, et Document déposé B-31, p. 2)

L'examen des comptages de la ville de Gatineau et du MTQ pour des heures correspondantes montre qu'il y a des changements de comportement des conducteurs avec le temps et que l'évaluation du trafic de transit a dû varier de façon significative depuis l'étude d'impact. Par exemple, pour l'heure de pointe du matin, de 7 heures

à 9 heures, en 1988, 40 % des véhicules provenant de la route 307 au nord du pont Alonzo-Wright passaient tout droit au pont et se dirigeaient au sud vers le pont des Draveurs. En 1991, cette proportion de véhicules atteint 54 %. Si les changements notés au pont Alonzo-Wright reflètent effectivement l'abandon progressif par les usagers de celui-ci au profit de l'autoroute 50 par l'intermédiaire de la route 307, cela impliquerait que la situation est plus supportable sur la 307 que sur le pont lui-même.

Comme mentionné dans la section 4.2.3, au trafic de transit d'une extrémité à l'autre du tronçon de la route 307 se superpose un trafic de transit entre le pont Alonzo-Wright et la partie terminée du boulevard de La Vérendrye, à l'est. Des volumes importants de véhicules transitent actuellement par Monte-Carlo et Cannes pour aller rejoindre la partie existante du boulevard de La Vérendrye, ou l'autoroute 50, sans être obligés de passer par la route 307. (M. Bernard Laprade, transcriptions, 9 janvier 1992, p. 117; M. Hassan Sobh, transcriptions, 3 décembre 1991, p. 63) Ce trafic représente au moins 2 500 véhicules par jour. (Sobh et al., 1989) Une partie des véhicules qui utiliseront le boulevard de La Vérendrye, une fois celui-ci terminé, roulent actuellement sur la route 307. (Mémoire de Mme Monique Charron-Lepage, p. 6) La circulation de transit (incluant les poids lourds), en particulier sur l'avenue de Cannes, dépasse le volume tolérable pour les résidents et peut devenir dangereuse si on tient compte de la présence de deux écoles. (Mémoire de M. Daniel Lagarec, p. 1)

### 4.3.2 La capacité actuelle et la capacité projetée

#### Niveau de service

La justification du projet repose sur le fait que la route a atteint le niveau de service (E) avec les valeurs de débits de 1989. Les DJMA vont de 13 300 à 14 500 véhicules et les débits de la circulation de la 30e heure la plus achalandée sont environ de 1 650 à 1 800 véhicules. (Document déposé A-7) Les comptages de la ville de Gatineau pour 1991 montrent que les débits de circulation sont entre 1 000 et 1 200 véhicules à l'heure de pointe du matin, et entre 1 400 et 1 700 véhicules à l'heure de pointe du soir. Les calculs de niveau de service ont été effectués en fonction d'une route rurale à deux voies. (Mme Maryse Lavallée, transcriptions, 3 décembre 1991, p. 34) Ils ne sont par conséquent pas appropriés à une artère urbaine avec intersections. La commission ne dispose pas des niveaux de service pour les intersections actuelles. Elle se base donc sur la capacité qu'elle discute à la section suivante.

Le MTQ stipule que la route 307 est à la fois une route régionale et une artère urbaine. Cette double vocation implique que la route doit assurer avant tout un écoulement convenable du trafic. Or, selon le MTQ, la route 307 n'assume plus la fonction pour laquelle elle a été construite.

*«le réaménagement de la chaussée à quatre (4) voies contiguës permettrait d'augmenter la fluidité de la circulation, donc d'assurer cette vocation et de réduire les conflits avec les véhicules effectuant des virages, donc de permettre un meilleur accès à la propriété riveraine et au réseau de rues locales.»* (Mme Maryse Lavallée, transcriptions, 3 décembre 1991, p. 35-36)

Plus précisément, il faut arrêter le trafic sur la route 307 pour permettre au trafic local de s'intégrer. En conséquence, des feux de circulation sont devenus nécessaires, ce qui diminue la capacité de ce tronçon de façon très contraignante. Étant donné les débits de circulation sur cette route et la mise en opération de feux de circulation aux principales intersections, le MTQ conclut qu'on doit élargir à quatre voies les deux tronçons restés à deux voies de la route 307. Le MTQ soutient que ces deux tronçons à deux voies limitent actuellement la capacité du tronçon. (M. Hassan Sobh, transcriptions, 3 décembre 1991, p. 181, et transcriptions, 4 décembre 1991, p. 123-126)

Afin de donner à la route 307 des caractéristiques homogènes, c'est-à-dire de supprimer les rétrécissements qui pourraient dégrader le niveau de service obtenu avec des intersections à quatre voies, le MTQ considère qu'il devient impératif d'élargir les deux parties qui sont encore à deux voies. (M. Hassan Sobh, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 130)

### **La capacité du tronçon**

Le MTQ soutient que la capacité de la route n'a pas été atteinte actuellement, mais qu'elle n'est pas loin de l'être.

*«On a une certaine réserve. Mais les conditions de circulation ne sont pas acceptables. Mais il ne faut pas partir en panique pour dire que la route a atteint sa capacité, c'est loin d'être le cas. La route n'a pas atteint sa capacité, mais on est dans sa marge de capacité.»* (M. Hassan Sobh, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 130-131)

Lors de l'audience, le MTQ a déposé un document qui démontre clairement que la capacité de la route ne serait pas suffisante avec des intersections à deux voies seulement si on installe des feux de circulation (voir annexe 7 de ce rapport). Par contre, le MTQ a effectué des simulations du tronçon de la route 307 avec les sections qui sont élargies à quatre voies et la mise en opération de feux de circulation à certaines intersections comme c'est le cas actuellement. Les résultats indiquent que la capacité des intersections est nettement suffisante.

À titre d'exemple, l'annexe 7 montre que la demande actuelle sur la route 307 est évaluée à 885 véhicules à l'intersection du boulevard Monte-Carlo et de la route 307, en direction sud, pour la 30e heure la plus achalandée. La simulation du ministère

indique que la capacité de cette intersection est de 1 360 véhicules, avec un feu de circulation. Commentant ces chiffres, M. Hassan Sobh, représentant le MTQ, affirme qu'«*il n'y a pas de problème s'il y a un feu de circulation*» à cet endroit-là. (M. Hassan Sobh, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 129) L'annexe 7 démontre également que pour les autres intersections (Picardie, Gatineau et d'Auvergne), la demande de véhicules est nettement inférieure à la capacité actuelle telle que calculée par le MTQ.

Dans le document déposé B-31, la Ville de Gatineau confirme ces résultats en utilisant la méthode américaine décrite dans le "Highway Capacity Manual" pour les intersections de la route 307 avec les rues Gatineau et Picardie. Pour les approches à deux voies de chaque côté, les niveaux de service obtenus vont de A à C. Les intersections existantes sont largement suffisantes pour permettre l'écoulement du trafic tout en facilitant l'intégration du trafic des rues locales.

Contrairement au représentant du ministère, la Ville de Gatineau considère que ses simulations des approches à deux voies de chaque côté ne correspondent pas à l'état actuel de la route: Pour sa part, la Ville de Gatineau évalue qu'à 1 500-1 600 véhicules/h., le niveau de service de la route est "E". Avec l'installation de feux de circulation aux intersections de Picardie et Gatineau, aux deux extrémités d'un tronçon à deux voies, le niveau va tomber à "F". Avec un quatre voies en continu, le niveau serait "B". (Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 8, 9)

La commission estime qu'il est difficile d'utiliser les données de l'annexe 7 pour justifier l'élargissement à quatre voies de l'ensemble du tronçon, mais qu'en ce qui concerne les intersections, les documents déposés tendent à démontrer que leur capacité actuelle est suffisante, même avec des feux de circulation. Cependant, il n'en demeure pas moins que l'accès à la propriété riveraine est un problème pour les tronçons à deux voies, de même que l'intersection avec la rue Loiret.

### **La contribution des autres axes routiers**

La contribution des autres axes routiers est importante dans la mesure où elle permettrait de soustraire certains types de trafic et de diminuer le volume de circulation sur la route 307, comme l'a probablement fait l'autoroute 5 pour une partie du camionnage. (M. Hassan Sobh, transcriptions, 3 décembre 1991, p. 185-186)

L'abandon de la drave sur la rivière Gatineau, pour des raisons strictement économiques, entraînera l'augmentation du trafic lourd au niveau régional. De 7 500 à 10 000 camions de copeaux des bassins des rivières Gatineau et de La Lièvre approvisionneront l'usine de Produits forestiers Canadien Pacifique (PFCP), à Gatineau. Étant donné la situation géographique des aires de coupe de cette entreprise, il est peu probable que les camions empruntent la route 307. Ces véhicules lourds devraient utiliser la route 105, les autoroutes 5 et 50. (M. Ken Allen, surintendant des opérations forestières, division Maniwaki, communication personnelle)

Quant au parachèvement du boulevard de La Vérendrye, ce dernier, selon l'étude d'opportunité, soustrairait environ 4 000 véhicules par jour à la route 307, mais seulement entre le boulevard Monte-Carlo et le pont Alonzo-Wright. (M. Hassan Sobh, transcriptions, 3 décembre 1991, p. 61-64, 71-72, Sobh et al, 1989) Ce chiffre représente la quantité non négligeable de 500 véhicules par heure pour l'heure de pointe en utilisant le facteur de 12,5 %. La commission ne dispose pas pour l'instant de l'information sur la réduction des véhicules sur le reste du tronçon, sauf pour une valeur entre le boulevard Monte-Carlo et l'avenue Gatineau (figure 4.2), ni sur les effets sur le niveau de service. Le MTQ n'est pas en mesure d'effectuer actuellement les simulations nécessaires à l'obtention de cette information, les débits horaires n'étant pas disponibles. (M. Richard Royer, MTQ, communication personnelle)

### **Les participants**

Les requérants et les résidents voient dans la contribution des autres axes routiers un élément important de solution pour la fluidité de la route 307. Ces participants pensent que ces problèmes d'engorgement dramatiques sont beaucoup moins fréquents depuis la construction de l'autoroute 50 et du pont des Draveurs.

*« [...] l'étude d'impact a été commandée à une époque où les problèmes de circulation étaient différents de ceux que nous connaissons actuellement... J'utilise cette route tous les matins depuis six ans, et je n'ai jamais eu de difficultés ni retards. »* (Mémoire de M. Daniel Lagarec, p. 1 et 2)

Plusieurs requérants pensent que depuis la construction du pont des Draveurs et de l'autoroute 50, les situations dramatiques qui se sont produites auparavant ont cessé (Mme Marie-Paule Clavel, transcriptions, 5 décembre 1991, p. 65-70) et que seules des conditions externes défavorables peuvent provoquer des problèmes, comme les conditions météorologiques, des travaux ou parfois un accident. (Mémoire de M. Claude Breton, p. 2, 3) Selon eux, la congestion occasionnelle de la circulation sur la route 307 est attribuable aux conditions aux deux extrémités du tronçon où se forment parfois des files d'attente de 20 à 30 véhicules, soit aux entrées et sorties à l'échangeur du pont des Draveurs et au goulot constitué par les deux voies du pont Alonzo-Wright. Ces mêmes participants indiquent que la densité augmente le soir, mais que la circulation sur la route est fluide. (Mémoire de Mme Monique Charron-Lepage, p. 3, et mémoire de M. Claude Breton, p. 2, 3)

### **L'opinion de la commission**

À la lumière des éléments examinés en audience et de l'information fournie par différents intervenants (principalement les comptages du MTQ et de la Ville de Gatineau), la commission constate que les conditions de circulation sur la route 307 ont changé énormément entre le moment où le projet a été lancé et l'audience. Le problème de la route 307 est avant tout un problème de vocation. Avant, la route 307, y compris le tronçon concerné, avait une importante vocation régionale telle que mentionnée dans l'étude d'impact par le promoteur et par la Ville de Gatineau.

Actuellement, le développement résidentiel dans la zone d'étude a connu une croissance phénoménale au cours des dix dernières années, entraînant le déplacement des limites de la ville vers l'ouest. Cette section de la route 307 devient alors, de par sa situation, l'artère urbaine toute désignée pour assurer la desserte locale d'une partie des quartiers récents.

Le ministère devrait considérer la route 307 comme une route régionale en dehors des zones urbaines. Pour le tronçon actuellement urbanisé, il devrait lui substituer une alternative régionale en mesure de soustraire le trafic de transit de l'artère urbaine. La commission estime que cette priorité régionale existe et qu'elle est identifiée dans les ententes entre le gouvernement du Québec et la CCN de 1972 à 1983. Il s'agit du boulevard de La Vérendrye, dont la réalisation a été reportée pour une deuxième fois.

La commission déplore le fait que le MTQ n'ait pas effectué de mise à jour de ces données justifiant le projet de réaménagement par la production d'un addenda annexé à l'étude d'impact. En effet, la caractérisation de la capacité et du niveau de service fournie dans l'étude d'impact, pour une route rurale à deux voies, sans tenir compte des intersections élargies et des feux de circulation, est inadéquate.

La commission souligne également qu'il existe des différences importantes dans la perception de la circulation sur cette artère entre les résidents et les représentants du ministère et de la ville. Cependant, les chiffres démontrent que la capacité des intersections élargies à quatre voies est actuellement suffisante pour accommoder le trafic à un niveau de service acceptable même après l'installation des feux de circulation. Le cas des tronçons à deux voies est moins clair et la commission ne dispose pas de l'information pour se prononcer sur le niveau de service actuel de ceux-ci. Lors de deux visites sur le site, le soir et le matin, la commission n'a constaté aucun des dérangements majeurs énumérés par le promoteur et la Ville de Gatineau, même si la commission reconnaît que deux visites ne constituent pas forcément un échantillon représentatif. Tout au plus, le soir, a-t-on constaté que les véhicules roulaient en file d'environ 15 à 20 véhicules, mais rapidement, au moins à la limite permise, sinon plus.

Le matin, l'heure de pointe étant passée, la circulation, plus importante du nord au sud, était excessivement rapide dans les tronçons étroits, sans feux de circulation (de 70 à 90 km/h).

La commission considère que le parachèvement du boulevard de La Vérendrye pourrait jouer un rôle important dans l'allègement du trafic sur la route 307, contribuerait ainsi à l'amélioration du niveau de service et soustrairait par la même occasion le trafic de transit qui utilise actuellement le quartier Côte-d'Azur.

La commission considère également que le parachèvement du boulevard de La Vérendrye est irréaliste sans l'élargissement du pont Alonzo-Wright.

## 4.4 La sécurité routière

L'aménagement d'une artère urbaine comme le projet de la route 307 doit tenir compte du principe de l'intégration de tous les besoins urbains et de trois considérations majeures, c'est-à-dire, par ordre de priorité, la sécurité, les coûts et les aspects environnementaux. (M. Claude Lupien, professeur de génie civil, Université de Sherbrooke, communication personnelle)

### 4.4.1 La justification

La sécurité est effectivement un argument invoqué par plusieurs intervenants dans le dossier. Une des premières résolutions de la Ville de Gatineau parle d'hécatombe en faisant référence aux nombreux accidents qui se produisaient aux intersections, à l'époque des tronçons à deux voies, causés par les conflits entre le trafic de transit et le drainage des rues latérales. (Document déposé B-16) C'est sur cette base que les approches des intersections avec les principales rues latérales ont été réaménagées à 4 voies, du chemin du centre de formation (ou le boul. Monte-Carlo) à la rue du Pont en 1985, puis de l'avenue Gatineau à la rue Picardie en 1986.

#### **Classification des sites dangereux**

En septembre 1990, le Département de santé communautaire (DSC) de l'Outaouais publiait une étude identifiant les sites dangereux du réseau routier de l'Outaouais, qui constitue un outil appréciable d'orientation des mesures correctives. (Document déposé B-19) Un indice combiné des différents types d'accidents permet de justifier les sites les plus dangereux à partir d'un seuil arbitraire fixé à 100. Le tronçon de la route 307 qui nous intéresse n'est pas considéré comme un site dangereux par le DSC. Le pont Alonzo-Wright, bien qu'ayant une valeur légèrement inférieure mais proche du seuil, est considéré comme un site potentiellement dangereux, surtout à cause de l'approche sur la rive opposée de la rivière.

#### **Les accidents comme élément de justification**

Un participant a souligné que l'utilisation de l'ensemble des accidents comme élément de justification du projet par le promoteur est incorrecte, dans la mesure où les causes d'accidents sont reliées à une multitude de facteurs. (Mémoire de M. Claude Breton, p. 10)

La représentante du DSC de l'Outaouais ajoute un élément d'information très important: les spécialistes considèrent que les facteurs environnementaux représentent de 20 à 30 % des causes d'accidents le reste étant dû aux facteurs humains. (Mme Françoise Bouchard, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 71)

Bien qu'utilisé dans l'étude d'impact, l'argument des accidents comme élément de justification du projet est réfuté en audience par le représentant du ministère

(M. Hassan Sobh, Transcriptions, 4 décembre 1991, p. 77), même si celui-ci mentionne que la sécurité est mise en jeu lorsqu'une route atteint le niveau de service E. Le MTQ mentionne également que les rétrécissements de la route 307 dans les tronçons à deux voies peuvent augmenter le risque d'accidents dans la mesure où les conditions de conduite changent.

#### 4.4.2 L'analyse des rapports d'accidents

Dans l'étude d'impact, le MTQ a mentionné des statistiques sur le nombre d'accidents en 1984 et 1985 seulement, soit avant l'élargissement de la route 307 au boulevard Monte-Carlo et aux intersections des rues Picardie, d'Auvergne et de l'avenue Gatineau. Cependant, la Ville de Gatineau a déposé des statistiques portant sur le nombre d'accidents survenus sur ce tronçon pendant les trois dernières années, de 1989 à 1991, sur ce tronçon. Ils ont fait l'objet d'une âpre controverse entre la Ville de Gatineau et les résidents. En examinant les rapports d'accidents, la Ville de Gatineau conclut que les tronçons à deux voies sont responsables d'une large part des accidents, ce qui plaide en faveur de l'élargissement.

Quelques participants pensent que les intersections sont les endroits qui donnent lieu au plus grand nombre d'accidents. Ce sont dans l'ordre les intersections avec l'avenue Gatineau, et les rues Picardie et d'Auvergne, et le plus grand nombre d'accidents serait dû aux conducteurs qui coupent le trafic en tournant à gauche. (M. Daniel Lagarec, transcriptions, 9 janvier 1992, p. 48-53)

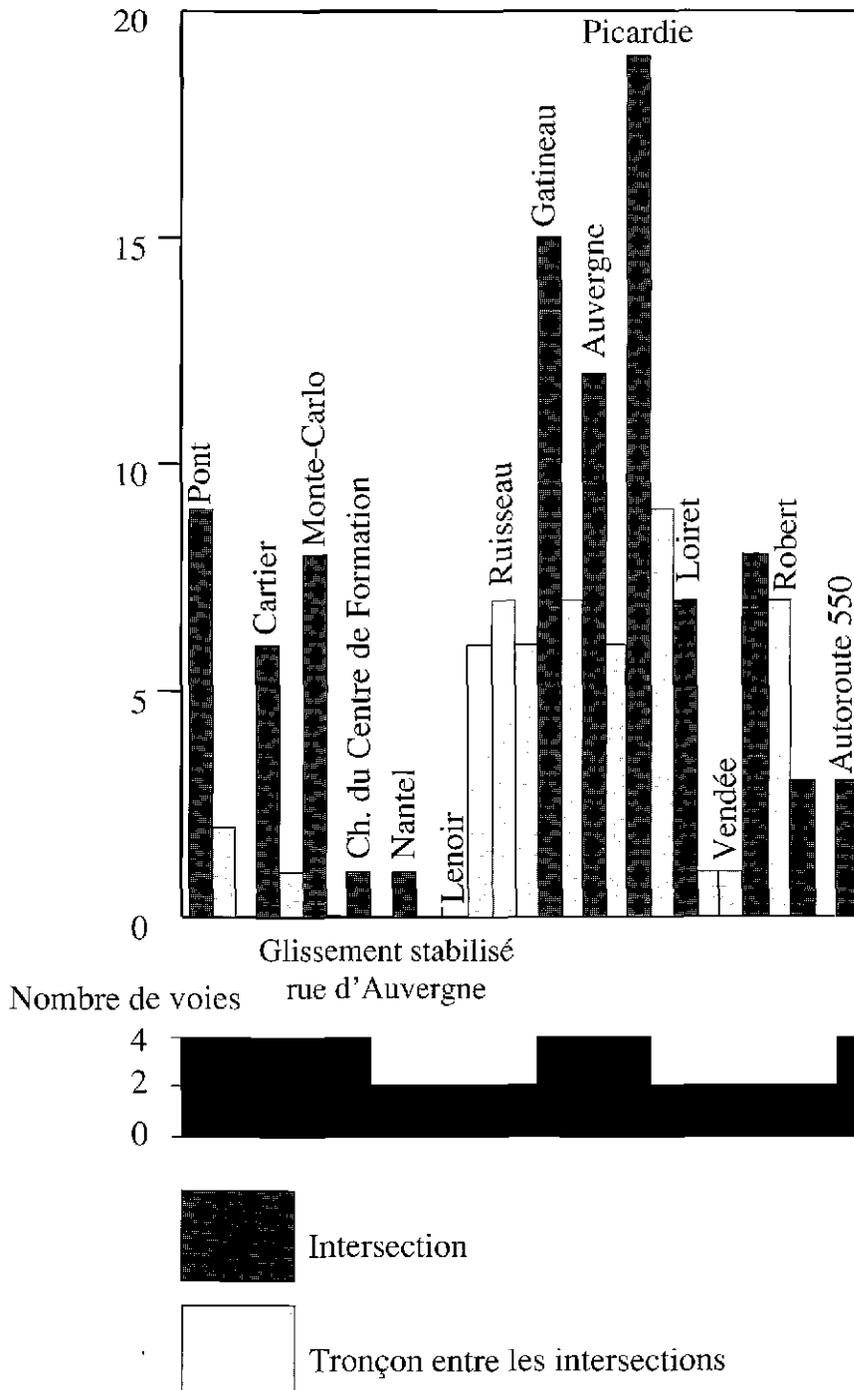
La commission a examiné les rapports d'accidents fournis par la ville de Gatineau. Bien que la réglementation ait supprimé la notion de responsabilité, et que par conséquent les rapports donnent peu de détails sur les circonstances des accidents, des codes permettent cependant d'en tirer certaines informations. Il est possible que compte tenu de la qualité variable du contenu en information de ces rapports, certaines interprétations puissent être sujettes à discussion. Cependant, la commission considère que le pourcentage d'erreurs sur les résultats de son analyse est minime et ne devrait pas influencer les grandes lignes de son interprétation. Des 179 événements du document déposé B-18, 140 concernent la route 307 et ses intersections avec les rues locales, toutes saisons et tous événements confondus.

Pour mieux comprendre la répartition des accidents, ils ont été regroupés en fonction des intersections et de leurs alentours immédiats (par exemple les commerces ou services situés aux intersections des rues d'Auvergne, Picardie, Gatineau et Loiret), ou dans des tronçons entre deux intersections. La commission a également considéré dans son classement les tronçons à deux ou quatre voies. (Fig. 4.4)

91 accidents, soit 65 % du total, ont eu lieu sur des tronçons de la route aménagés à 4 voies; 49 accidents, soit 35 %, se sont produits sur des tronçons aménagés à deux voies.

**Figure 4.4 Répartition des accidents sur la route 307 entre le pont Alonzo-Wright et le pont des Draveurs, pour la période 1989 – 1991.**

Nombre d'accident(s)



Source: Rapport d'accidents, Service de Sécurité de la Ville de Gatineau, 1991.  
 Réalisation: Brigitte Ferland, mars 1992.

La répartition des accidents entre les intersections et les tronçons intermédiaires n'est pas la même selon que la route est aménagée à deux ou à quatre voies. Des 91 accidents rattachés aux quatre voies, 75, soit 82 %, ont eu lieu aux intersections ou dans leurs environs immédiats. Pour les parties de la route 307 qui n'ont pas été élargies, la majorité des accidents, 37 sur 49, soit 76 %, ont eu lieu entre les intersections. 61 événements, soit 44 % du total, affectent le tronçon situé entre l'avenue Gatineau et la rue Picardie, que la commission considère comme la section problématique en matière d'accidents. (voir tableau 4.2)

Tableau 4.2 Synthèse des rapports d'accidents selon l'examen de la commission, pour 1989-1991

Tronçon	Longueur du tronçon en km	Nb de voies	Nb de véhicules	Nb d'accidents	Nb d'accidents par km	Nb d'accidents par 1000 véhicules	Nb d'accidents par km et 1000 véhi.
avc. du pont/boul. de Monte-Carlo	0,64	4	18 600	26	4,1	1,40	2,18
boul. de Monte-Carlo/ave. Gatineau	1,35	2	16 900	21	16	1,24	0,92
ave. Gatineau/ruc de Picardie	0,67	4	15 500	61	91	3,93	5,87
ruc de Picardie/pont des Draveurs	1,32	2	13 000	32	24	2,46	1,86

Source: Ville de Gatineau

La première cause d'accident est la collision arrière. La commission a relevé 46 accidents, soit 33 % du total, dont 25 se sont produits dans les secteurs à quatre voies, principalement aux intersections (22 cas). Pour les secteurs à deux voies, 12 des 21 événements se sont produits sur des tronçons sans intersection et sont liés à l'accès aux résidences privées, selon que le conducteur freine pour y accéder ou qu'il quitte une résidence pour emprunter la route 307.

La deuxième cause d'accident est reliée à l'omission de céder la priorité à un véhicule venant en sens inverse, lors d'un virage qui coupe la circulation ou à l'omission pour les véhicules qui veulent accéder à la route 307 de céder le passage à ceux qui s'y trouvent déjà. Ces événements représentent plusieurs codes des rapports d'accidents et atteignent au moins le quart du total des accidents.

Près de la moitié des accidents concernent surtout les intersections déjà aménagées (65 cas, soit 45 % du total, dont 48 pour les rues Gatineau, d'Auvergne et Picardie). L'installation de feux de circulation devrait être de nature à en diminuer le nombre de façon appréciable. Par conséquent, la commission estime que les cas d'accidents sur la route 307 ne sont pas un élément à considérer dans la justification de l'élargissement à 4 (quatre) voies de l'ensemble du tronçon.

L'intersection de la rue Loiret est actuellement un problème qui mérite une attention particulière. Cette intersection présente pour la période de trois ans le même nombre d'accidents que l'intersection avec le boulevard Monte-Carlo, soit 8 cas. La commission ne dispose pas des données qui lui permettraient d'analyser en détail les causes des accidents à cette intersection, mais constate que dans l'état actuel des choses, elle présente un nombre d'accidents plus élevé que les autres intersections à deux voies. Compte tenu des débits de circulation qui empruntent actuellement la route, l'installation d'un feu de circulation à cet endroit est difficilement envisageable.

#### **4.4.3 La sécurité et l'accès des services d'urgence**

La route 307 est un accès de première importance et parfois le seul pour les services de sécurité de la Ville (policiers et pompiers) et les services d'ambulance. Un accident sur le tronçon à deux voies pourrait avoir de graves conséquences en empêchant le passage de ces services ou en les obligeant à de grands détours. (Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 5)

#### **4.4.4 La sécurité globale de la route, des riverains et des piétons**

Quelques intervenants mentionnent que la vitesse est rarement respectée sur le tronçon, qu'elle l'est sur les parties à deux voies seulement. (Mémoire de M. Claude Breton, p. 3) La circulation constitue alors un danger pour les riverains qu'ils soient automobilistes ou piétons. Ces derniers utilisent actuellement l'accotement pour se déplacer sur les tronçons à deux voies puisqu'ils ne disposent pas d'un trottoir. Pour les secteurs à 4 voies, l'hiver, les piétons doivent utiliser la voie de droite. (Mémoire de M. Claude Breton, p. 4)

Les lignes express d'autobus qui passent le matin empruntent la route du pont Alonzo-Wright en direction sud. Les usagers doivent donc traverser la route pour aller prendre ces autobus et ceci s'avère un exercice difficile en raison de l'inexistence de feux de circulation à certaines intersections et de la vitesse rapide de la circulation. De plus, il n'existe aucune infrastructure spéciale pour les arrêts d'autobus sur le côté ouest de la route.

Les pertes de marges de recul des résidences découlant de l'élargissement augmentent les risques d'accidents pour les riverains et les clients des commerces qui bordent la route 307.

Les changements d'habitude reliés à une réduction de l'espace disponible pour manoeuvrer et l'obligation de faire marche arrière directement sur la route pourraient entraîner une augmentation des risques d'accidents. C'est pourquoi la ville propose une série de mesures de nature à civiliser la route actuelle. L'intégration d'une piste cyclable à la route éviterait le conflit voitures-cyclistes. La ville réclame également un trottoir tout le long de la route du côté est pour la sécurité des piétons, un système d'éclairage continu pour les usagers et des feux de circulation aux intersections, qui pourraient également servir à mieux contrôler la vitesse. (M. Léo de La Chevrotière, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 81-85)

### **État et entretien de la route**

Plusieurs requérants ont évoqué des problèmes de sécurité reliés à l'état de la route. La surface de roulement est en mauvais état, fissurée, entraînant de hauts niveaux de bruit; les accotements sont également fissurés. (Mme Monique Charron-Lepage, transcriptions, 5 décembre 1991, p. 82-83, et mémoire de M. Daniel Lagarec, p. 2)

Une requérante a également émis des craintes quant à l'état du pont au ruisseau Desjardins. (Mme Monique Charron-Lepage, transcriptions, 5 décembre 1991, p. 85)  
Un simple examen visuel montre que les poutres sont fissurées et que certaines parties en porte-à-faux sont fortement désagrégées.

#### **Photo 1**

État délabré du pont du ruisseau Desjardins. Source: Daniel Vanier, BAPE.



Bien que la structure soit faible au niveau de la flexion, au quart de la portée, selon le rapport d'inspection du MTQ, les culées et la dalle sont en bon état. Dans l'ensemble, le MTQ considère que ce sont des désordres mineurs et que le pont est en mesure de supporter les charges requises. Le rapport recommande également que le pont soit inspecté à chaque année en attendant sa réfection. (Document déposé B-29)

La plupart des problèmes d'entretien mentionnés par les intervenants sur la route 307 sont dûs aux retards du projet. La réfection de la surface de roulement et du pont du ruisseau Desjardins est effectivement remise à la date d'exécution de l'élargissement. (M. Jean Côté, transcriptions, 5 décembre 1991, p. 83) Quant à l'entretien régulier, il ne pose pas de problème particulier.

#### **4.4.5 L'opinion de la commission**

La commission pense que les élargissements qui ont été effectués au boulevard Monte-Carlo en 1985 et aux intersections Picardie, d'Auvergne et Gatineau en 1985-1986 ont apporté une solution partielle aux problèmes de sécurité vécus à ces endroits. L'analyse de la commission indique que les accidents relevés entre 1989 et 1991 ont encore lieu principalement aux intersections et aux accès aux commerces, situés souvent près des intersections. La commission juge que l'installation de feux de circulation à ces intersections est de nature à diminuer de façon significative les accidents qui s'y produisent encore et qui résultent du conflit entre le trafic sur la route 307 et l'accès aux rues latérales. Cette mesure devrait également contribuer à un meilleur contrôle de la vitesse, du moins pour les parties fortement urbanisées.

La commission estime que les éléments d'information obtenus à propos de la sécurité routière ne peuvent servir à justifier l'élargissement de l'ensemble du tronçon de la route 307. Cependant, le nombre d'accidents demeure élevé à l'intersection de la rue Loiret où certaines mesures, que la commission ne peut préciser actuellement, devront être prises.

La commission a constaté que les automobilistes dépassent fréquemment la limite de vitesse fixée à 60 km/h. Les participants ont également observé la même situation. La commission pense que la réduction de la limite à 50 km/h n'est pas une mesure de nature à réduire la vitesse de façon significative, particulièrement pour les tronçons peu urbanisés. Seules des mesures coercitives comme la surveillance policière semblent appropriées. D'ailleurs, la Ville de Gatineau nous a fourni des statistiques concernant la surveillance policière dans ce secteur qui appuient la proposition de la commission.

Certains équipements dont un système d'éclairage, un trottoir du côté est de la route et des infrastructures appropriées pour les usagers des transports en commun sur le côté ouest de la route sont également de nature à améliorer la sécurité des usagers de la route 307, ainsi que celle des riverains. Cependant, la commission constate que la perte de marge de recul suite à l'élargissement à quatre voies de la route 307 pourrait avoir comme conséquence un accroissement du risque d'accidents.

La commission pense également que si elle recommande que le projet d'élargissement ne soit pas réalisé dans un délai relativement court, il faut que des mesures particulières soient prises dans le cas du pont du ruisseau Desjardins. L'inspection annuelle du pont par le MTQ est le minimum requis pour garantir la sécurité de cet ouvrage.

## 4.5 La stabilité des berges

### 4.5.1 Introduction

L'avis de projet du 12 décembre 1981 produit par le MTQ ne fait pas référence aux problèmes d'instabilité des berges de la rivière Gatineau pour justifier le réaménagement de la route 307. (Étude d'impact, avis de projet) Cependant, cet avis souligne la possibilité de l'érection "d'un mur de soutènement du côté de la rivière Gatineau dans le secteur du ruisseau Desjardins et du pont des Draveurs" et également la possibilité de remblayage dans le lit de la rivière, également au pont des Draveurs.

C'est en 1983, lors de la demande de certificat d'autorisation de construire, par le MTQ, que l'on voit apparaître le besoin de stabiliser les talus des berges de la rivière comme élément indirect de la justification du projet. (Document déposé A-17) Dans le même sens, l'étude d'impact, parle de la nécessité des interventions de stabilisation dans le milieu. (Étude d'impact, p. 10) Il va sans dire que le problème existait bien avant car des glissements s'étaient produits dans les années 1970. (M. Gilles Grondin, transcriptions, 3 décembre 1991, p. 43)

### 4.5.2 Les incidents

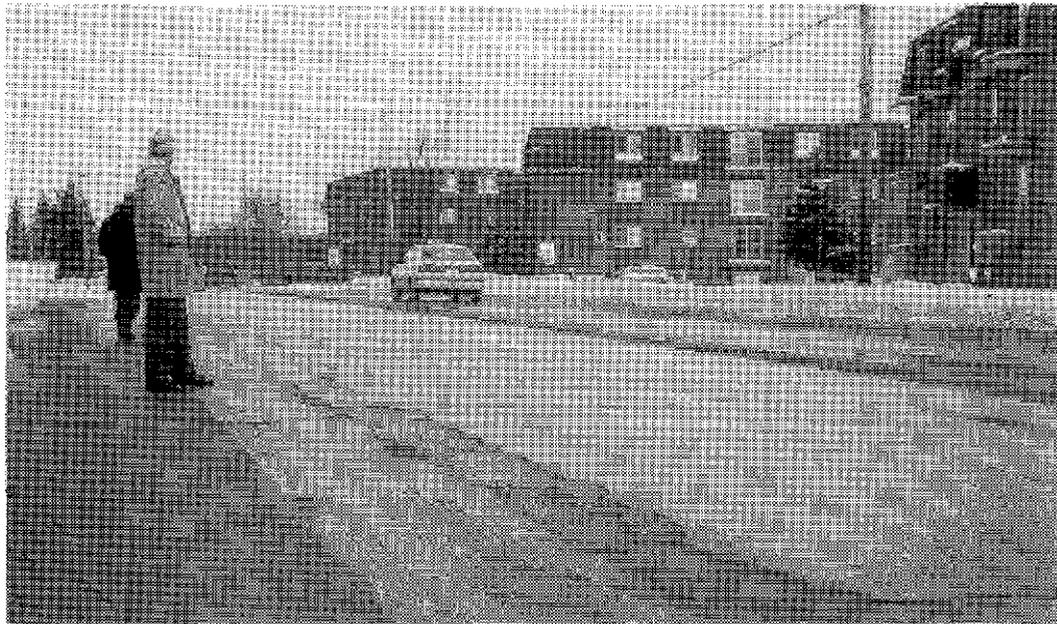
La planche 6 à l'annexe 2 de l'étude d'impact décrit le milieu physique et fait état de zone de fissuration dans la zone d'intervention face à la rue Nantel, soit entre le chemin du centre de formation et le ruisseau Desjardins. Lors de l'audience publique, un requérant, M. Guy Roy, fait état de cet affaissement :

*« [...] à la sortie de Picardie, sur la route qui est déjà construite, la partie neuve, la bordure elle s'affaisse. Il y a un affaissement de la bordure de béton, sur le côté de la rivière. »* (Guy Roy, transcriptions, 3 décembre 1991, p. 165)

À cela, Monsieur Gilles Grondin, ingénieur du ministère des Transports du Québec, affirme : *“Oui, c’est une zone instable...”* (Gilles Grondin, transcription, 3 décembre 1991, p. 165)

**Photo 2**

Vue de la fissure de la route 307 entre la rue d’Auvergne et la rue Picardie. Source: Daniel Vanier, BAPE.



L’instabilité de la berge à cet endroit menace l’intégrité de la route.

La commission avait déjà constaté, sur le terrain, la présence d’une longue fissure avec un rejet en regard de la rivière, entre les rues d’Auvergne au nord et dépassée la rue Picardie au Sud. Selon l’expert G. Grondin, du MTQ, cette fissure atteindrait une profondeur d’environ quinze mètres et sur une distance de plus de 300 mètres. (Gilles Grondin, Document déposé A-8) (constat de la commission le 10 janvier 1992 sur la longueur de la fissure)

En plus de ces fissures, plusieurs glissements ont été observés le long de la rivière entre le pont Alonzo-Wright et le pont des Draveurs. L’étude d’impact souligne en page 194 :

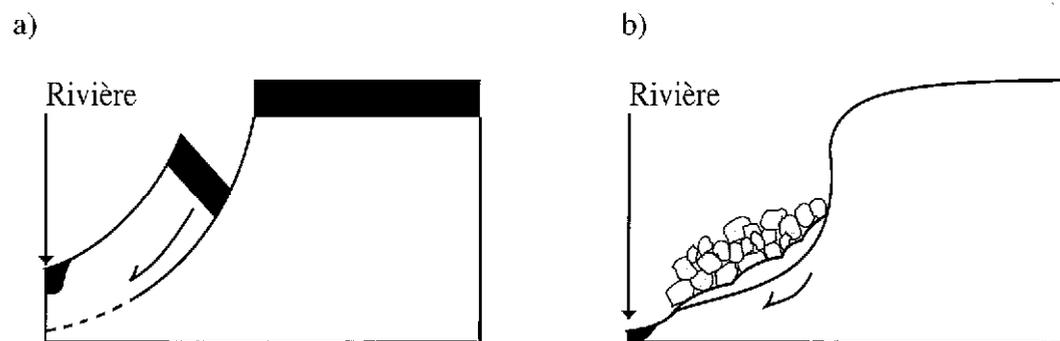
*«À plusieurs endroits en effet, il a été possible d’observer des traces évidentes d’érosion allant du simple sapement basal jusqu’aux mouvements de masse de plus grande envergure.»* (Étude d’impact, p. 94)

Un expert sur la question de l'instabilité des berges et sur les glissements de terrain de la région de Gatineau, M. J. Théberge, dit en page 125 de son ouvrage sur les aptitudes des sols à supporter des constructions:

*«Cependant, l'érosion est active le long de la rivière et on observe à plusieurs endroits des glissements (décrochements, glissements simples); la hauteur de ravinement  $H$  peut atteindre 12 m par endroit.» (J. Théberge 1986)*

La figure ci-dessous illustre un glissement rotationnel simple (a) et un décrochement (b) qui sont les principaux types de mouvements rapides de déstabilisation le long de la route 307 dans la zone d'étude.

**Figure 4.5 Mouvements de terrain les plus fréquents**



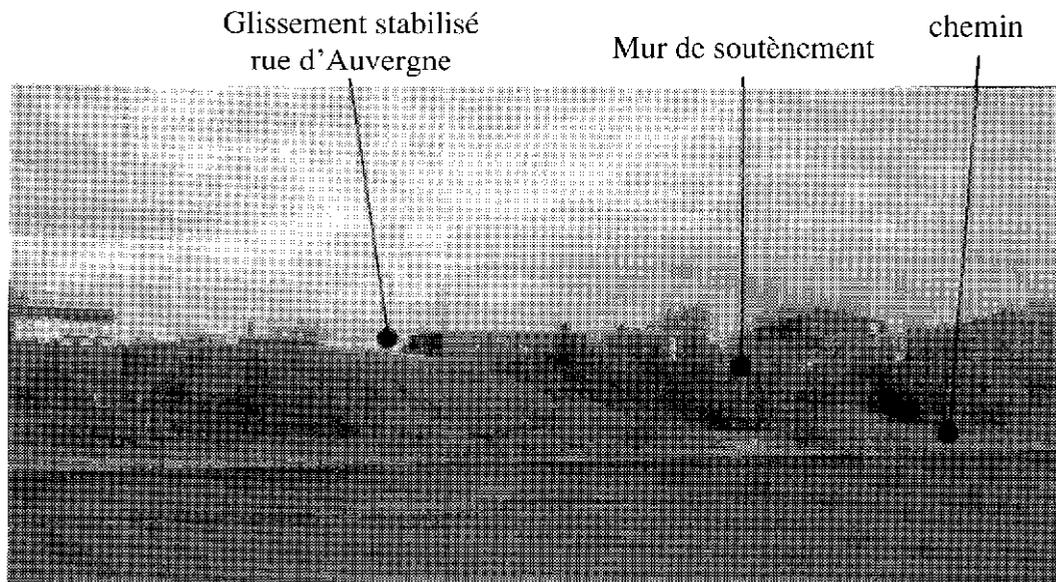
Plusieurs incidents de glissements ou de décrochement ont été signalés; mentionnons ceux situés presque en face de la rue d'Auvergne en 1972 et 1982 et plusieurs glissements antérieurs à 1973 un peu plus au nord. Des glissements ont aussi été signalés sur les bords du ravin du ruisseau Desjardins en amont du pont. Un autre glissement a eu lieu en 1986 au nord du ruisseau Desjardins entre les chaînages 3 + 300 et 3 + 400.

Soulignons également que des amorces de ravinements apparaissent à plusieurs endroits.

Divers indices de déstabilisation visibles dans le versant de la rivière, fissures, arbres tombés, base des arbres recourbée vers le bas de la pente, boursouflures, ravinements, etc., ont permis à la commission de constater que le talus est rarement stable.

**Photo 3**

Vue d'un glissement stabilisé par le MTQ, dans le secteur de la rue d'Auvergne.  
Source: Daniel Vanier, BAPE.



#### 4.5.3 Les causes d'instabilité

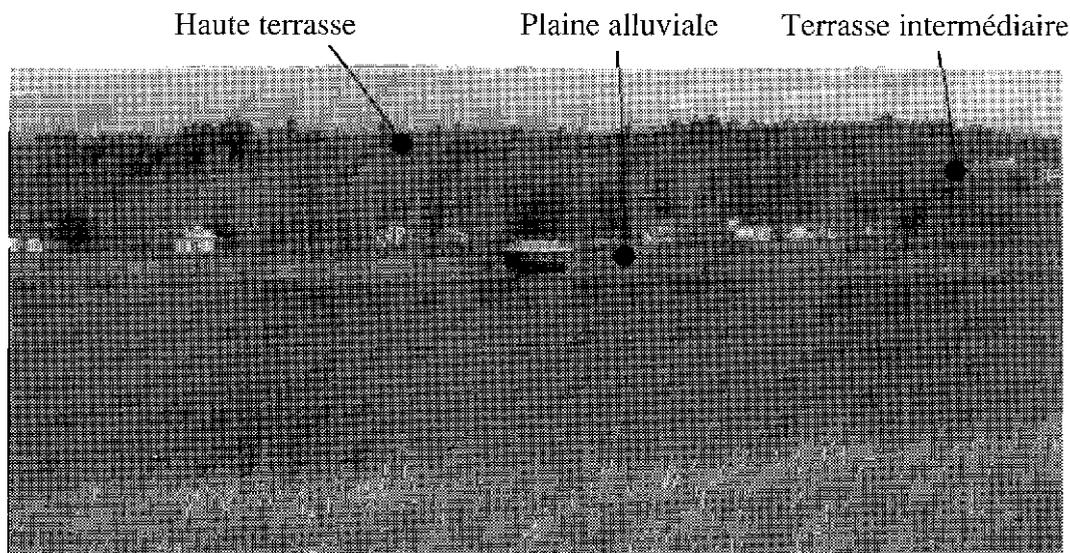
La zone d'étude comprend trois ensembles morphologiques. D'abord, une plaine alluviale, inondable lors des crues de la rivière Gatineau et du ruisseau Desjardins; le niveau de cette plaine se situe entre 40 et 46 mètres. Le deuxième ensemble s'élève de 70 à 80 mètres: il s'agit de terrasses découpées par l'ancienne rivière des Outaouais. Le troisième ensemble est formé par les hautes terrasses qui dominent à plus de 92 mètres: il s'agit des lambeaux d'une ancienne plaine d'origine marine entaillée par les cours successifs des rivières des Outaouais et Gatineau.

»Ces trois ensembles sont donc inscrits sur un fond argileux recouvert de sables et de silts. (voir les études de stabilisation de G. Grondin, documents déposés A-2, A-3, A-4, A-5, A-6 et A-16) Ce fond argileux est constitué d'une couche qui peut dépasser les 30 mètres d'épaisseur. (Document déposé B-32). Dans un tel milieu, *«les processus géodynamiques (érosion de la rivière, fluctuations de la nappe phréatique) sont actifs et contribuent en période de crue à détériorer la stabilité des talus»*. (J. Théberge 1986, p. 112) Les processus de déstabilisation peuvent aussi être déclenchés par le drainage souterrain des rues qui se jette dans les talus, par les travaux d'élargissement et de stabilisation prévus et même par les vibrations produites par la circulation lourde.

La zone d'intervention comprend deux secteurs de rive concave particulièrement touchés par l'érosion de la rivière Gatineau, soit un premier plus court vis-à-vis le

**Photo 4**

Vue des trois ensembles géomorphologiques dans le secteur du ruisseau Desjardins.  
Source: Daniel Vanier, BAPE.



chemin du Centre de Formation et la rue Nantel, et un second commençant pratiquement au ruisseau Desjardins pour se terminer au pont du Canadien Pacifique. Ce secteur est beaucoup plus exposé à cause de la hauteur du talus de berge entre les rues Gatineau et de Normandie. (Étude d'impact, annexe 2, planche 6)

Le promoteur, au cours de la première partie de l'audience, a surtout insisté sur les risques que présentait la fissure de la rue d'Auvergne à Picardie, en admettant qu'il ne s'agissait pas seulement d'un sapement basal. M. Gilles Grondin affirme que : « [...] la surface de rupture est à peu près au niveau de l'eau et non pas au niveau du lit de la rivière » et sur les causes de fissuration, il poursuit en disant : « Ça peut être dû à la surcharge parce qu'on a construit un mur. Ça peut être dû aussi au chemin d'accès qui a été aménagé en bas. Ça peut aussi être dû à l'érosion de la rivière. C'est un ensemble de facteurs qui font que cette zone-là est instable. » (G. Grondin, transcriptions, 3 décembre 1991, p. 165)

#### 4.5.4 Les interventions dans les talus de berge

Les travaux de réaménagement de la route 307 impliquent un élargissement à quatre voies qui se traduira par des modifications des talus des berges de la rivière ou encore par des empiétements dans le lit de la rivière, soit pour des fins d'élargissement ou des fins de stabilisation, soit pour les deux. Ces modifications comprendront des contrepoids dans les zones très instables, comme c'est le cas des rues d'Auvergne et Picardie et entre les chaînages 3 + 610 et 3 + 750. (Gilles Grondin, transcriptions,

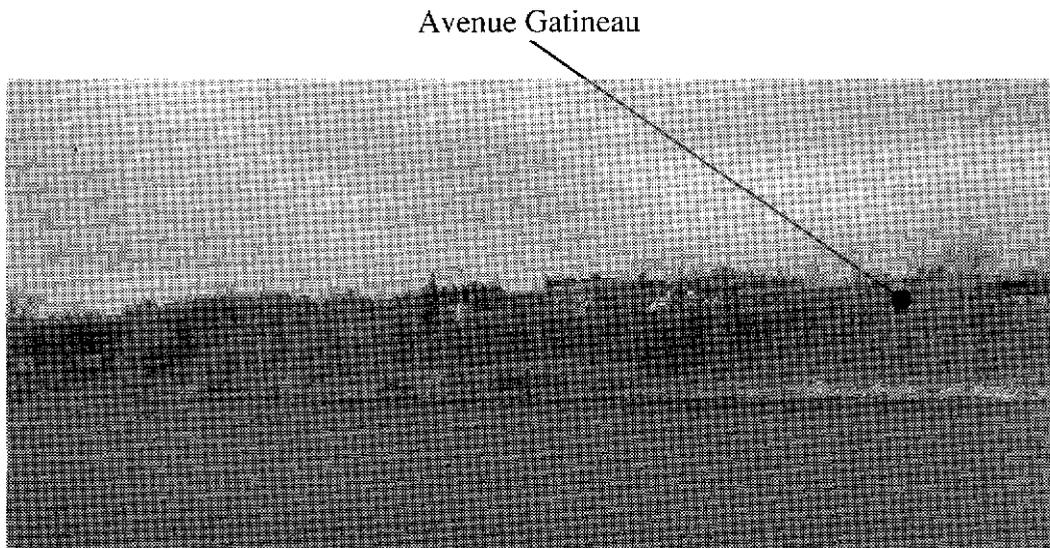
3 décembre 1991, p. 44. Document déposé A-2) Des adoucissements de la pente, la pose de gabions, des améliorations de drainage et une recolonisation végétale sont aussi prévus. (Étude d'impact, p. 93 à 97)

Il faut ajouter que certaines mesures de stabilisation comme l'installation de gabions et d'un mur de soutènement ont déjà été exécutées en 1985-86 lors de l'élargissement de la route 307 entre les rues Gatineau et Picardie et des enrochements ou clefs d'enrochements à différents endroits avant 1980.

Des ouvrages de remblai par déversement de blocs de carrière de la base des talus de berges jusqu'à la limite des hautes eaux serviront à éliminer les effets du sapement basal. (voir carte...) Ces remblais s'étendront de la rue Loiret à la rue d'Auvergne (ch. 1 + 830 à ch. 2 + 230) et dans le secteur du ruisseau Desjardins (ch. 2 + 760 à ch. 3 + 050) et en amont vers la rue Monte-Carlo (ch. 3 + 160 à ch. 3 + 750). (Étude d'impact, p. 95 et 96)

**Photo 5**

Vue des remblais de stabilisation des rives de la rivière Gatineau, face à l'avenue Gatineau. Source: Daniel Vanier, BAPE.



L'élargissement de la route sous le pont du Canadien Pacifique exigera un empiètement dans le lit de la rivière, en remblai, d'une largeur maximale de 15 mètres. De largeur variable, ce remblai s'étendra sur 350 mètres (entre les chaînages 1 + 030 et 1 + 380) (Étude d'impact 1988, p. 95-96). Ce remblai a d'abord une fonction de support de la route et ensuite de stabilisation de la berge.

La Ville de Gatineau et le ministère des Transports du Québec sont d'accord pour que soient stabilisées les berges qui présentent des signes d'instabilité. (Mémoire de la

Ville de Gatineau, p. 11) Les mémoires des requérants Mme Monique Charron-Lepage (p. 2) et M. Claude Breton p. 13) appuient aussi cette solution.

Cependant, comme l'admettait M. Gilles Grondin, du MTQ, lors d'une question de la commission sur les garanties de succès des interventions, les mesures de correction des berges présentent malgré tout, un risque dans le cas de fissure entre les rues Auvergne et Picardie. *«Ça, ce n'est pas contrôlable. [...] il y a eu une série de glissements dans les années passées et puis il y a un secteur qui a été stabilisé». Ensuite, en 85, 86, on a stabilisé le dernier glissement qui est survenu [...] Mais là, actuellement, c'est juste en aval de ce secteur-là où il n'y avait pas eu de glissement. Mais là, je pense qu'on approche d'une période où il va s'en produire et il faut agir à cette place (Tronçon déjà élargi où la route à quatre voies est fissurée entre d'Auvergne et Picardie).»* (Gilles Grondin, transcriptions, 5 décembre 1991, p. 224)

#### **4.5.5 L'opinion de la commission**

D'une part, la commission est d'avis que la stabilisation ne doit pas nécessairement être reliée au projet d'élargissement de la route et en appuyer la justification. Les travaux de stabilisation nécessaires pourraient constituer un projet indépendant. Les mémoires de Mme Monique Charron-Lepage et de M. Claude Breton font cette distinction tout en appuyant les mesures de stabilisation des berges.

En ce sens, la commission soutient que les travaux de stabilisation de la berge et du talus devraient être exécutés. Dans le secteur des rues d'Auvergne et Picardie, cette intervention devrait être faite le plus tôt possible, avant le dégel des sols qui risque d'aggraver la situation. Cependant, dans le cas d'un projet indépendant de l'élargissement, les remblais et les murs de soutènement avec gabions requis strictement pour l'élargissement devraient être annulés.

### **4.6 L'énoncé des variantes**

#### **4.6.1 La variante retenue**

Avant de choisir une variante pour le projet de réaménagement de la route 307, le MTQ a amorcé un processus de recherche de solution. Une première solution se limitant à l'aménagement de voies de virage aux principales intersections a d'abord été envisagée. Elle devait toutefois être rapidement écartée : à cause des nombreuses transitions de 2 à 4 voies, elle n'aurait pas réglé les problèmes de fluidité du trafic. (Étude d'impact, p. 7)

Une route à trois voies a par la suite été envisagée, pour le motif louable de minimiser les empiétements dans la rivière et d'éviter si possible les expropriations. Elle a été abandonnée pour des raisons de sécurité.

*«En effet, pour accroître le niveau de sécurité de cette variante, il aurait fallu envisager de privilégier une seule direction pour deux voies (vers le nord ou vers le sud), ce qui n'aurait pas permis de régler pour autant le problème lié au débit de la circulation, une seule voie restant alors disponible dans l'autre sens.» (Étude d'impact, p. 7)*

Restait alors la solution des quatre voies contiguës, la seule permettant d'augmenter à la fois la fluidité du trafic et la sécurité des usagers. La variante exposée dans l'étude d'impact ne tient pas compte des aménagements récents de cette route et de la mise en opération des feux de circulation. De plus, les débits de circulation de la route ne sont pas à jour.

La présence de la rivière Gatineau à l'ouest de la route et celle du développement urbain en bordure immédiate de la route devaient contraindre les responsables à s'en tenir le plus possible à l'axe existant.

#### **4.6.2 Les alternatives**

La variante zéro, qui consiste à ne pas toucher aux deux tronçons considérés, n'a pas été évaluée notamment du point de vue de ses effets sur la circulation. Cette variante, qui peut paraître absurde a priori, ne le serait pas si le promoteur avait procédé à une analyse régionale approfondie. Puisqu'il a été déterminé qu'une intervention est nécessaire, et que la contribution des autres axes routiers existants ou à venir au volume de la circulation sur la route 307 n'a pas fait l'objet d'une analyse de la part du MTQ, celui-ci a déterminé que la variante 0 n'était pas satisfaisante. (M. Jacques Gagnon, transcriptions, première partie, 4 décembre 1991, p. 31)

Il est donc évident que le promoteur n'a fait aucune analyse supplémentaire de la variante 0 ni de la variante 0 avec stabilisation des berges seulement. Ni le promoteur ni la Ville de Gatineau ne semblent vouloir considérer séparément les problèmes de circulation et de la stabilité des berges.

Le projet proposé par le MTQ tente de minimiser les impacts à la fois de l'empiètement en rivière et des expropriations, à des coûts raisonnables, et comme il n'y a pas d'autre corridor dans cet axe, le promoteur juge qu'il est impossible d'évaluer d'autres variantes. (M. Jean Côté, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 24-27) De plus, comme les impacts du projet dans la rivière Gatineau s'avèrent mineurs par rapport aux conséquences de l'expropriation, il n'existe donc aucune variante avec élargissement du côté des maisons uniquement. (M. Jacques Gagnon, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 46-48, 53-54)

Malgré la contrainte des sections déjà aménagées, deux points particuliers de ce parcours ont été discutés en audience. Ce sont l'élargissement du pont au ruisseau

Desjardins et l'empiétement dans le lit de la rivière sous le pont du Canadien Pacifique (CP). Dans ce dernier cas, certains participants suggéraient un passage en tunnel au pont plutôt que l'empiétement dans la rivière, comme l'avait d'ailleurs suggéré la Direction des évaluations environnementales du MENVIQ (DEE) dans sa lettre du 10 avril 1989 (rapport complémentaire, annexe 1).

Le promoteur réfute cet aménagement pour des raisons techniques et financières. Des travaux sur la structure du pont, en raison de leur complexité, entraîneraient des coûts astronomiques et ce tracé impliquerait des expropriations massives des deux côtés du pont et la construction d'infrastructures routières en zone inondable. Au ruisseau Desjardins, la contrainte est de conserver le pont actuel, parce qu'il est impossible d'interrompre la circulation à cet endroit pendant les travaux. L'agrandissement du pont du côté de la rivière Gatineau poserait des problèmes importants, entre autres de stabilisation de talus, dont la pente est abrupte à l'amont du site, d'empiétements dans la rivière, d'alignement de l'axe de la chaussée et l'obligation d'abaisser le profil de la route. L'expropriation de 5 résidences est considérée comme un moindre mal, compte tenu des avantages techniques d'élargir le pont du côté du ruisseau Desjardins. (M. Jean Côté, transcriptions, 5 décembre 1991, p. 168-171)

Plusieurs participants ont souligné que le projet est présenté sans alternative. Les alternatives locales ou régionales comme le parachèvement du boulevard de La Vérendrye et l'élargissement du pont Alonzo-Wright auraient dû faire partie de l'étude d'impact. (Mémoire de M. Daniel Lagarec, p. 1) De plus, il est difficile d'examiner objectivement ce projet lorsque deux tronçons de la route sont déjà complétés.

*«Vous admettez qu'il est bien difficile d'examiner objectivement un projet de construction de route, quand on a déjà procédé à la finalité de deux (2) des quatre (4) tronçons à l'étude et que l'on n'a aucune option ou alternative à étudier.»* (Mémoire de Mme Monique Charron-Lepage, p. 1)

Mis à part la Ville de Gatineau, qui voit dans l'élargissement à quatre voies la seule et unique solution au problème, aucun participant ne recommande l'élargissement des sections encore à deux voies de la route 307. La liste de leurs priorités dans la section 4.2.4 constitue également un énoncé des alternatives d'infrastructures routières qu'ils proposent.

Il est évident que les résidents opposent au promoteur des options qui correspondent à leur vision de leur quartier et qui ne tiennent peut-être pas compte du trafic de transit (leur perception est qu'il y a actuellement bien moins de problèmes qu'antérieurement).

La commission ne peut les en blâmer, car le promoteur n'a pas de vision globale à leur proposer. L'approche du MTQ se restreint à la route 307 uniquement, entre les ponts

Alonzo-Wright et des Draveurs, par rapport à celle des résidents qui demeure plus étendue.

#### 4.6.3 Le transport en commun

Concernant le transport en commun, le représentant de la Société de Transport de l'Outaouais (STO), M. Salah Barj, a dressé le portrait suivant de la situation : le réseau n'est pas à saturation, mais il suit assez bien le développement résidentiel et répond adéquatement à la demande. En ce qui a trait au tronçon de la route 307, les transports en commun représentent environ 10 % des déplacements à l'heure de pointe et de 7 à 8 % sur une base journalière. De 6h00 à 9h00 du matin, en direction sud, il y a environ 12 autobus, ce qui représente un achalandage de 370 personnes. (M. Salah Barj, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 95-99, 133-134) Cette société désire augmenter la répartition modale du transport en commun, à moyen et long terme. Elle devrait bientôt donner un mandat pour une étude des mesures à court terme comme les parcs d'incitation et les voies réservées. À plus long terme, la STO envisage d'augmenter la part du transport en commun. (M. Salah Barj, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 133-135)

La Ville de Gatineau pense qu'il est impossible d'instaurer des mesures préférentielles pour le transport en commun dans l'état actuel des choses, en raison des perturbations majeures que cela pourrait entraîner. Une route à quatre voies se prêterait beaucoup mieux à l'implantation de telles mesures. (Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 9) De plus, les transports en commun devraient être rationalisés pour réduire les coûts suite à la réforme de la fiscalité municipale. (M. Léo de La Chevrotière, transcriptions, 5 décembre 1991, p. 16) Les représentants de la municipalité ont admis que la Société de transports était en train de planifier un programme de rationalisation des services afin de diminuer les coûts pour que le fardeau fiscal ne soit pas trop élevé pour les citoyens.

Un autre moyen de transport en commun, qui n'a pas été examiné en audience, est le train. L'utilisation de la ligne du CP entre Gatineau et Hull comme support à un système de transport rapide en site propre permettrait une grande augmentation de la capacité de transport des passagers sur la ligne écran de la rivière Gatineau (jusqu'à 15 000 passagers par heure). Ce corridor de transport figure à l'annexe F du plan intégré des réseaux routiers et de transport en commun. (Deluc, 1992) Aucune information relative à la réalisation d'un tel projet ni à son impact sur le transport des personnes dans la zone d'étude n'est actuellement disponible.

Deux moyens de transport collectif ont été abordés lors de l'audience : le transport en commun (autobus) et le covoiturage. La Ville de Gatineau n'est pas contre le covoiturage à priori, mais elle attend le plan intégré des transports pour prendre une

décision. (M. Léo de La Chevrotière, transcriptions, 9 janvier 1992, p. 39). Le CREDDO est en faveur du covoiturage.

Ce groupe environnemental a dévoilé l'existence d'un projet régional de covoiturage appelée «Covoiturage 2000», mais ce projet ne s'adresse pas à la zone d'étude concernée. Son représentant a de plus mentionné que des études américaines (non précisées) démontreraient que le covoiturage ne concurrence pas le transport en commun.

Le CREDDO pense qu'on peut écrêter les débits de pointe par le transport en commun. Cette solution, acceptable par tous les intervenants, n'a pas été examinée comme une alternative par le promoteur et ne figure pas à l'étude d'impact. Ce même organisme pense qu'une enquête origine-destination complète aurait dû servir de base à l'établissement d'un scénario incluant les améliorations à apporter au transport en commun pour éviter l'élargissement de la route 307. Le CREDDO déplore que la Ville de Gatineau et la STO manquent d'enthousiasme dans ce dossier. (Mémoire du CREDDO, p. 1 et 3)

Dans le cadre de ce projet, sur la base de l'information disponible, il est difficile pour la commission d'évaluer l'influence qu'auraient le transport en commun et le covoiturage sur l'achalandage de la route 307, étant donné le contexte économique et politique, la réforme de la fiscalité municipale et, par conséquent, la rationalisation des services dans les sociétés de transport.

La commission peut donc considérer, a priori, que l'utilisation accrue du transport en commun ne constitue pas pour le MTQ une alternative au projet de réaménagement de la route 307.

#### **4.6.4 L'opinion de la commission**

La commission est d'avis que si le promoteur avait considéré le problème du trafic sur le tronçon de la route 307 entre les ponts Alonzo-Wright et des Draveurs dans le contexte régional, plutôt que strictement local, l'éventail des variantes possibles aurait certes été plus large et les variantes mieux documentées sur la base d'une analyse régionale de la circulation.

En se restreignant au couloir existant, le promoteur limitait considérablement sa marge de manoeuvre compte tenu des contraintes existantes. Le morcellement du projet et le parachèvement de sections importantes du tronçon placent les requérants, les participants et la commission devant un fait accompli (voir chap. 5). La commission considère que cette approche limite les alternatives dans le couloir actuel. Certaines d'entre elles s'avèrent difficiles à réaliser sur le plan technique ou économiquement trop coûteuses.

Il s'agit notamment du passage en tunnel de la route sous le pont du Canadien Pacifique (CP) ou de l'élargissement de la route à trois voies qui ne fait plus partie des pratiques courantes du MTQ.

Étant donné les contraintes de conception liées entre autres aux rayons de courbure des virages, à la visibilité, aux pentes abruptes de la berge aux empiétements dans la rivière, aux expropriations et aux obstacles sur le parcours, la variété de tracés est fortement limitée. Tout au plus peut-on envisager des ajustements mineurs de l'axe du tracé en tenant compte des élargissements liés à la stabilisation des berges. Mais puisque ce sont les parties déjà élargies qui sont menacées par des glissements, actuellement, et compte tenu des considérations exprimées dans la section 4.5, cette approche est plutôt à proscrire. En effet, dans les talus à pentes prononcées et où des manifestations d'instabilité sont fréquemment observées, l'ajout d'une structure au sommet du talus doit être évité.

La contribution du transport en commun à la solution du problème est difficile à évaluer. Même si les transports en commun comptent pour 10 % des déplacements à l'heure de pointe, la commission estime qu'ils représentent une diminution appréciable du nombre de véhicules des particuliers. Après une période de régression, le transport en commun connaît actuellement un regain d'intérêt à tout le moins théorique dans le cadre des préoccupations énergétiques et environnementales. Pour la commission, le transport en commun et le covoiturage devraient être favorisés pour diminuer l'achalandage et combattre les embouteillages sur les trois ponts qui traversent la rivière Gatineau durant les heures de pointe.

## **4.7 Conclusions et propositions**

La commission pense que l'examen d'un petit tronçon d'une route sans procéder à l'évaluation globale du réseau routier régional demeure difficile et risqué, et ne permet pas d'évaluer un éventail complet de solutions potentielles. Elle juge que le promoteur n'a pas respecté la directive en n'effectuant pas d'analyse régionale de circulation. La commission estime que la variante 0 aurait pu être examinée et la variante actuellement retenue éventuellement justifiée dans le cadre d'une telle analyse.

La commission constate que les éléments de justification du projet ont changé avec les années. L'avis de projet de 1981 mentionnait la fluidité du trafic et la sécurité des usagers. En 1991, la stabilisation des berges est devenue primordiale.

La commission est également d'avis que les problèmes actuels de circulation ne sont plus les mêmes qu'il y a dix ou quinze ans. Les aménagements déjà effectués ont permis de résoudre en partie le conflit entre les deux vocations de la route 307, en terme de fluidité de la circulation, mais pas forcément en matière de sécurité. De

l'avis de la commission, l'installation de feux de circulation aux principales intersections est de nature à amoindrir le problème de sécurité routière sur cette artère.

De plus, l'installation de feux de circulation ne devrait pas diminuer la capacité des intersections en deçà de la demande si la commission se fie aux simulations du ministère. (Voir annexe 7)

Depuis plus d'une décennie, le calendrier régional des priorités d'infrastructures routières de plusieurs intervenants, principalement dans le cadre de l'entente entre le ministère des Transports et la commission de la Capitale nationale, met l'accent sur le parachèvement du tronçon ouest du boulevard La Vérendrye. La commission estime que la construction de ce boulevard entre le pont Alonzo-Wright et l'autoroute 50, conjointement avec l'élargissement du pont Alonzo-Wright, allégera la route 307 des véhicules arrivant du nord et d'une partie du trafic généré par le développement résidentiel des secteurs Mont-Luc et Côte d'Azur.

La commission a examiné l'ensemble des éléments de la justification du projet de réaménagement de la route 307 disponibles au moment du processus d'examen public. Elle a considéré le changement progressif de vocation de cette partie de la route 307, ainsi que l'état d'avancement du développement résidentiel du triangle formé par la route 307, l'autoroute 50 et l'axe du futur boulevard de La Vérendrye. Elle a également tenu compte des projections des volumes de circulation, et de leur répartition, qui résulteront du parachèvement dudit boulevard. La commission a considéré le rôle du futur tronçon ouest du boulevard de La Vérendrye, entre l'autoroute 5 par le boulevard St-Joseph et l'autoroute 50, sur la distribution de la circulation provenant du nord du tronçon vers les deux autoroutes en question, et l'allègement qui pourra en résulter sur le tronçon. Elle a tenu compte des éléments relatifs à la fluidité de la circulation sur la base des représentations des différents intervenants.

Elle a également analysé les simulations de capacité des intersections actuelles avec des feux de circulation, la répartition et les causes des accidents sur le tronçon et les moyens d'y remédier, la sécurité des versants et les mesures de stabilisation proposées.

Sur la base de ces considérations, la commission en arrive aux conclusions suivantes :

- La stabilisation des berges a fait l'unanimité de tous les intervenants et doit être entreprise immédiatement de manière à régler les problèmes existants. Comme les urgences sont situées actuellement dans des zones déjà aménagées, il n'y a pas d'interférence avec l'élargissement qui fait l'objet de l'audience. De plus, la commission recommande que le MTQ

mette en place un programme permanent de suivi des mouvements de masse après la réalisation des travaux.

• En ce qui a trait aux priorités de construction du réseau routier régional, la commission recommande que la réfection et l'élargissement du pont Alonzo-Wright, conjointement au parachèvement du tronçon ouest du boulevard de La Vérendrye, constituent la première étape du calendrier à très court terme. Selon les informations actuellement à la disposition de la commission, si l'étude d'impact du boulevard La Vérendrye est déposée ce printemps, le MTQ pourrait informer le MENVIQ de son intention d'inclure le pont Alonzo-Wright dans le projet. Le MENVIQ vérifierait la directive et apporterait les modifications, s'il y a lieu. Par la suite, le MTQ produirait un addenda sur le pont Alonzo-Wright et l'annexerait à l'étude d'impact du boulevard La Vérendrye. La commission a vérifié auprès de la DEE la possibilité de cette procédure qui a l'avantage de raccourcir notablement les délais par rapport au processus d'avancement de projets usuel du MTQ. (M. Louis Germain, MENVIQ, communication personnelle.)

• Les problèmes de conflit de trafic aux intersections sont en voie d'être réglés par l'installation de feux de circulation. Par conséquent, la commission considère qu'il n'y a pas, dans les éléments présentés à l'audience, matière à justifier le réaménagement à quatre voies de l'ensemble du tronçon de la route 307 entre le pont Alonzo-Wright et le pont des Draveurs.

## CHAPITRE 5

# Le processus et la méthodologie d'évaluation environnementale

### 5.1 Le morcellement du projet

#### 5.1.1 Introduction : l'avis de projet et la directive environnementale

Ce projet fait suite à une demande de la ville de Gatineau datant de 1979. (Document déposé A-17) L'avis de projet du ministère des Transports du Québec a été déposé le 15 décembre 1981. Le MTQ avait prévu morceler le projet en soustrayant le tronçon Gatineau-Picardie, de l'étude d'impact, dans l'avis de projet. (Étude d'impact, avis de projet)

Dans ses directives du 20 mai 1982 sur le contenu de l'étude d'impact, le ministre ne retient pas cette demande et exige que le projet soit traité d'un seul tenant. (Étude d'impact, Directive du ministre de l'Environnement) Le MTQ commente cette décision et revient à la charge en tentant de justifier sa «demande de sectionnement du projet global.» (Document déposé A-10)

#### 5.1.2 Le certificat d'autorisation de réalisation de l'élargissement du tronçon Gatineau - Picardie

Le tronçon compris entre l'avenue Gatineau et la rue Picardie fit en 1983 l'objet d'une demande d'autorisation de construire par le MTQ pour des raisons urgentes de sécurité routière. (Document déposé A-17) Le tronçon était à moins de 60 mètres de la rivière et avait une longueur de 980 mètres. (Documents déposés A-10, A-17, A-19)

La justification de cette demande reposait sur les dangers d'accidents liés au développement urbain rapide du secteur Riviera qui générerait une circulation de plus en plus forte sur la route 307 (voir carte 2). Ainsi, on voulait améliorer la sécurité du public voyageur en facilitant la fluidité de la circulation. (Document déposé A-17) On

conclut en parlant d'impacts faibles, de la demande de la municipalité de Gatineau et des avantages de la stabilisation des berges. La commission s'étonne que malgré certaines lacunes du dossier, le certificat d'autorisation de construire fut accordé par le ministère de l'Environnement en janvier 1984. (Document déposé A-9) Le réaménagement de ce tronçon a été complété en 1985 et 1986.

### **5.1.3 Le parachèvement du tronçon nord jusqu'au boulevard Monte-Carlo**

Un second tronçon allant du pont Alonzo-Wright a également été complété à l'été de 1985. Ce tronçon est d'une longueur de 0,64 km entre le pont Alonzo-Wright et un peu au-delà du boulevard Monte-Carlo en direction sud. Ces travaux ont été exécutés sans certificat d'autorisation. Ils n'étaient pas assujettis à la réglementation, car le tronçon est à plus de 60 mètres de la rivière et d'une longueur inférieure à un kilomètre. (Règlement relatif à l'administration de la Loi sur la qualité de l'environnement, article 2 f)

La commission constate qu'il s'agit d'un morcellement du projet malgré les exigences de la directive du ministre de l'Environnement. L'examen du dossier donne à penser que le promoteur a voulu se soustraire au Règlement d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Cependant, la commission peut comprendre que le morcellement pouvait apparaître légitime au MTQ pour des considérations d'ordre technique ou budgétaire. (Document déposé A-10)

L'étude d'impact porte donc sur un projet d'une route dont deux tronçons sont élargis, et l'évaluation des impacts qui normalement est faite «a priori» devient un «post-mortem» pour les parties déjà réalisées du projet. Le morcellement du réaménagement de la route 307 a placé la commission et la population devant un fait accompli. Elle a également placé la commission dans la délicate position de tenir une audience sur la justification et les impacts d'un projet dont certaines parties sont réalisées et d'autres pas. Cette situation a considérablement nui à la bonne compréhension du dossier.

## **5.2 La délimitation de la zone d'étude**

Dans la plupart des études d'impact, le promoteur doit délimiter et justifier une zone d'étude.

### **5.2.1 La directive environnementale**

La délimitation de la zone d'étude est une demande spécifique de la directive du ministre de l'Environnement. Dans le cas de la route 307, les termes de la demande sont les suivants :

*«Compte tenu des points à relier, de ou des solutions(s) précédemment retenue(s) et des contraintes majeures sur les plans environnementaux, techniques et économiques, l'initiateur doit identifier une zone d'étude et en justifier les limites. Cette zone doit déborder amplement la limite des lots touchés physiquement par la réalisation des travaux et englober un territoire suffisamment vaste pour que l'étude d'impact soit véritablement utile à la planification de l'usage de ce milieu et à la prévention ou la correction maximale des impacts engendrés par le projet.» (Étude d'impact, Directive du ministre de l'Environnement)*

Trois facteurs peuvent conditionner la délimitation de la zone d'étude, soit la nature du projet, sa justification et l'identification des impacts.

### 5.2.2 La définition du promoteur

Le promoteur présente la zone d'étude comme suit :

*«Cinq (5) dossiers ont été constitués de manière à dégager l'essentiel des composantes environnementales qui caractérisent ce milieu : il s'agit en l'occurrence du **dossier physique, du dossier biologique, du dossier humain, du dossier visuel et du dossier acoustique...** Par la suite, les dossiers physique, biologique et humain s'attachent à la description et à l'analyse de la **zone d'étude**, laquelle correspond au triangle formé par la **rivière Gatineau, l'autoroute 550 et le futur boulevard de La Vérendrye ouest**. La zone d'intervention est limitée à la route elle-même, entre la rive est de la rivière et une bande de 100 mètres de large du côté des habitations. Elle est limitée à l'ouest par la rivière Gatineau tandis que du côté est, elle inclut une bande de terrain large de 100 mètres calculée à partir du centre de la route actuelle.» (Étude d'impact, p. 18 et 19)*

De l'avis de la commission, cet énoncé ne constitue en aucun cas une justification de la zone d'étude.

L'analyse rapide de circulation tant locale que régionale aurait certes entraîné un élargissement de la zone d'étude considérée. Le développement résidentiel et le parachèvement du boulevard de La Vérendrye, avec ses accès à l'autotoute 50 et à l'autoroute 5, de même que le rôle régional des autres infrastructures routières n'ont pas été pris en compte dans l'étude d'impact, même si les auteurs font une courte description du rôle régional de la route 307. Ils n'ont pas abordé l'importance de la route 307 dans les priorités régionales puisqu'une solution unique avait été énoncée et la zone d'étude devait être restreinte à la proximité de la zone d'intervention. (Étude d'impact, p. 7 et 18)

Un second aspect qui aurait dû influencer la délimitation de la zone d'étude est celui de l'extension et de l'orientation du développement urbain au nord du futur boulevard de La Vérendrye et des zones touristiques plus au nord.

Un troisième point de vue qui aurait pu modifier la délimitation de la zone d'étude est celui des impacts des remblais dans la rivière Gatineau et de leurs répercussions dans ce milieu. Le promoteur a présumé qu'aucune répercussion ne pouvait atteindre la rive opposée ou même dépasser le centre de la rivière.

La commission juge que le promoteur aurait dû considérer la rivière Gatineau comme une entité, et l'inclure dans la zone d'étude.

### **5.2.3 L'avis de la commission**

Même si la directive du ministre de l'Environnement peut donner lieu à des interprétations, la commission estime que le MTQ n'a pas justifié la délimitation de la zone d'étude et qu'il aurait dû élargir la zone d'étude pour inclure l'analyse régionale de la circulation, celle du développement résidentiel et celle de la rivière Gatineau et de ses rives.

La commission suggère que les paramètres fixés par le MENVIQ pour la délimitation et la justification de la zone d'étude laissent moins de place à l'interprétation par le promoteur.

## **5.3 Les implications d'une solution unique**

### **5.3.1 La solution unique**

Même si le MTQ n'a présenté qu'une solution dans l'étude d'impact, il a examiné d'autres variantes mais les a rejetées rapidement pour des raisons techniques et fonctionnelles sans les soumettre à l'évaluation environnementale. La seule solution qui a été retenue est l'élargissement à quatre voies de la chaussée existante et qui fait l'objet de l'étude d'impact. La variante «O» n'a pas été examinée car la directive ministérielle n'en faisait pas mention. De plus, le promoteur n'a pas examiné la possibilité d'aménager d'autres infrastructures routières qui auraient pu constituer une alternative à l'élargissement de la route 307, comme le spécifiait la directive.

### **5.3.2 L'opinion de la commission**

Aucune autre solution régionale n'a été sérieusement analysée. La commission, comme un des requérants, M. Daniel Lagarec (transcriptions, 3 décembre 1991, p. 92), s'interroge sur la rigueur d'une étude d'impact qui évalue les impacts de

parties de projets déjà complétées. Elle fait sien le constat de D. Marshall et al (1986): «*Quand l'EIE (étude d'impacts sur l'environnement) se fait après la définition finale des variantes, le processus devient une gestion des impacts plutôt qu'une EIE. La critique fondamentale qui est faite au EIE au Canada c'est qu'il s'agit très souvent d'une activité après coup et isolée, peu insérée dans le large processus de prise de décision en matière d'environnement.*» (Simos J, 1990, p. 18)

La commission estime que lorsque le promoteur n'énonce et n'étudie qu'une seule variante, la décision peut sembler avoir été prise à l'avance sans plus d'égards pour les questions environnementales.

La commission aurait souhaité que le promoteur soumette à l'évaluation environnementale la variante 0 actuelle suite aux aménagements de 1986. Cet exercice aurait permis de mieux réaliser la justification du projet et les impacts des tronçons à construire.

#### **5.4 La mise à jour des données**

Le dossier du réaménagement de la route 307 est discuté depuis plus de 10 ans dans la région. Les données de circulation, autour desquelles s'articulent la justification du projet et la simulation du climat sonore, reflètent les conditions qui précédaient le développement résidentiel important de ce quartier. Les mouvements de circulation ont évolué avec la construction de nouveaux axes routiers et les comportements des automobilistes ont probablement changé. La mise à jour la plus récente de l'étude d'impact utilise des comptages de 1985. Cependant, lors de l'audience, le promoteur a fourni à la commission des comptages de 1988 et, dans le cadre de la justification du projet, des DJMA actualisés pour 1989. De son côté, la Ville de Gatineau a déposé des comptages et les DJMA correspondants pour 1991.

Les données présentées dans l'étude d'impact, de même que les comptages des différents organismes, n'ont pas permis de répondre à plusieurs questions relatives au trafic et au volume de voitures (par exemple, le trafic de transit, le trafic local des quartiers résidentiels, etc). Une enquête origine-destination adéquate l'aurait probablement permis. Bien que ce type d'étude soit peu coûteux et ne prenne que deux ans à réaliser, le promoteur n'a pas jugé nécessaire de l'entreprendre à l'époque. (M. Hassan Sobh, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 64-65)

À la suite des questions soulevées par certains intervenants et des interrogations de la commission sur la mise à jour des données de circulation nécessaire à la simulation du climat sonore, la commission considérait qu'il était nécessaire d'actualiser ces données.

Pour M. Mario Cassetti, spécialiste du climat sonore du MTQ, les données de l'étude d'impact sont tout à fait pertinentes et ne nécessitent aucune mise à jour. Néanmoins, à la demande de la commission, M. Cassetti a fourni une mise à jour des simulations du climat sonore établie à partir des données de circulation présentées en audience.

La commission est d'avis qu'après un certain délai, et selon la dynamique propre à chaque projet, dans le processus d'étude des impacts, une mise à jour des données est nécessaire et que des indications dans ce sens devraient être données au promoteur. Le MENVIQ pourrait, au moment de l'analyse de l'avis de recevabilité, préciser au promoteur que certaines données devraient être mise à jour et fournies dans un addenda annexé à l'étude d'impact.

## 5.5 Des incohérences

À la lecture de l'étude d'impact, la commission a remarqué plusieurs incohérences dans les données de circulation et de simulation sonore, notamment la proportion de véhicules lourds, le taux de croissance de la population de véhicules, et la distance entre les résidences et la source de bruit qu'elle a tenté de clarifier au cours de la première partie de l'audience.

### Les véhicules lourds

La caractérisation de la population de véhicules serait incomplète sans la proportion de véhicules lourds qui conditionne fortement la capacité et le niveau de bruit d'une route. Or, ces chiffres varient selon les sources ou les utilisateurs. Il en est de même pour les définitions, qui sont parfois ambiguës. Il est fait mention soit de véhicules lourds, soit de camions, incluant camions lourds et légers.

La proportion de camions est estimée à 9 %, incluant camions lourds et légers, dans l'étude d'impact. (Étude d'impact, p. 5) Pour sa part, Mme Maryse Lavallée, du MTQ, estime à environ 6 % la proportion de véhicules lourds sur la route. (Mme Maryse Lavallée, transcriptions, 3 décembre 1991, p. 32) La Ville de Gatineau évalue à 9 % la population de camions. De plus, les autobus scolaires sont de grands utilisateurs de la route, dont une part importante pour la desserte strictement locale, et constituent une forte proportion des véhicules lourds. (Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 5 et 7)

Dans les tableaux XI et XII de l'étude d'impact (p. 79 et 80) utilisés pour la simulation sonore, les pourcentages de camions se situent aux alentours de 6 %, au maximum 6,5 %, dont environ 4,5 % de camions légers et de 1 % à 2 % de camions lourds. En audience, les représentants du ministère valident ces chiffres.

Le MTQ a tenté d'expliquer cette incohérence en soulignant que le 9 % de camions au début de l'étude d'impact était plus une hypothèse de travail. «*Puis on a eu des*

*résultats de comptages, qui nous sont apparus plus fiables, plus précis et on les a utilisés dans le modèle de simulation sonore tout simplement.» (M. Jacques Gagnon, transcriptions, 3 décembre 1991, p. 191)*

L'examen des chiffres des relevés sonores de 1985 montre que la répartition journalière des camions n'est pas identique à celle des véhicules particuliers (document déposé A-15). Si la moyenne journalière est d'environ 6 %, les valeurs horaires durant la journée, particulièrement de 6 h 00 à 16 h 00, se situent plutôt entre 7 et 12 %.

### **Le taux de croissance de la population de véhicules**

Le taux de croissance de la population de véhicules subit lui aussi des variations dans l'étude d'impact. Sur la base des tableaux I et II de l'étude d'impact, on détermine que le taux d'accroissement annuel du trafic pour le débit journalier moyen s'élève à 2 %. (Étude d'impact, p. 4) Puis les projections des données de circulation pour l'an 2000 sont effectuées en supposant un taux d'accroissement moyen annuel de 1,5 % pour la route 307 à quatre voies (Étude d'impact, p. 85), alors qu'en fait, le volume de circulation n'a augmenté que de 12 160 à 12 350 véhicules entre les années 1974 et 1982, donc près de 0,2 % par année (Étude d'impact, p. 128), soit dix fois moins que la première prévision. Pour le représentant du MTQ, 2 % est le taux standard utilisé par le ministère. Lors de l'application du modèle de simulation pour le climat sonore, une vérification plus précise indiquait que 1,5 % était plus approprié. A posteriori, le taux s'est avéré plus faible, ce qui fait que l'application comporte une certaine marge de sécurité. (M. Jacques Gagnon, transcriptions, 3 décembre 1991, p. 194-195)

Encore une fois, il est difficile pour la commission et les participants de comprendre les analyses du promoteur dans l'étude d'impact. Ce genre d'incohérence jette un doute sur la validité de l'étude d'impact elle-même.

### **L'évaluation du climat sonore**

Lorsque l'étude d'impact aborde l'évaluation du climat sonore, l'énoncé des impacts ne correspond pas du tout aux fiches d'impact :

*«L'amélioration des caractéristiques de la route 307 ne devrait normalement pas entraîner d'impact sonore important... La distance séparant la ligne de centre de la chaussée et les résidences qui bordent la route demeure généralement la même et se voit parfois augmentée dans le cas de quelques résidences.... Toutefois, le tronçon situé entre les numéros civiques 486 et 592 fait exception, car les résidences y verront cette distance réduite de 1 à 3.5 mètres en moyenne, et au-delà dans le cas des six premières résidences situées juste au nord du ruisseau Desjardins.» (Étude d'impact, p. 127)*

La commission pense que le fait d'ajouter une voie entre la route existante et les habitations ne peut qu'augmenter le niveau de bruit pour les riverains. Ce phénomène

peut être amplifié par les caractéristiques de la circulation sur le tronçon. Les débits sont plus importants en direction sud, le matin. À l'heure de pointe du soir, les débits augmentent de façon notoire en direction nord, donc sur les deux voies adjacentes aux habitations, tout en étant équivalents à ceux du matin en direction sud. (Figure 4.3)

De plus, les fiches d'impact 18 à 28 de l'étude d'impact montrent que la surface pavée s'approchera de manière importante des résidences, bien plus que la distance mentionnée ci-dessus. (Tableau 5.1)

**Tableau 5.1 Diminution de la distance des résidences à la surface pavée, en mètres**

No Civique des résidences	Distance actuelle	Distance prévue	Diminution
486	17,0	6,0	11,00
490	16,5	6,0	10,5
494	15,5	6,5	9,0
498	16,5	8,0	8,5
506	13,5	8,0	5,5
510	17,5	8,5	9,0
554	15,5	9,0	6,5
560	11,5	5,0	6,5
566	13,5	7,0	6,5
570	14,5	7,5	7,0
592	15,0	9,0	6,0

### L'opinion de la commission

De manière générale, les incohérences relèvent de deux sections de l'étude d'impact. Elles se manifestent entre les données utilisées pour la justification du projet, qui relèvent de considérations très globales, et ne sont parfois que des hypothèses de travail, et celles qui servent à la quantification des impacts, qui peuvent être des données plus fragmentées et plus à jour.

La commission pense qu'il serait plus approprié pour le promoteur d'utiliser les mêmes données fiables pour l'ensemble de l'étude d'impact, de façon à transmettre une image de cohérence et de transparence et à éviter la remise en question de son évaluation d'impact.

## 5.6 Les inventaires du milieu

Les inventaires du milieu comprennent les dossiers suivants: le dossier physique, le dossier biologique, le dossier humain, le dossier visuel et le dossier acoustique. L'approche utilisée pour les inventaires est une démarche de réduction successive du territoire impliqué dans le projet. Elle part d'un niveau régional dont l'étendue peut varier selon les besoins de l'enquête. Elle descend à un second niveau, la zone d'étude, et à un troisième, à plus grande échelle, la zone d'intervention. Parallèlement, et dans le même sens, les inventaires doivent devenir de plus en plus détaillés. (Étude d'impact, p. 18)

La commission s'interroge sur le fait que les inventaires relèvent d'une telle approche alors que la cueillette et l'analyse des données qui ont servis d'arguments à la justification du projet ne débordaient pas de la zone d'étude sauf dans quelques cas.

### 5.6.1 Le dossier physique

Le dossier des caractéristiques physiques contient un inventaire et une description géomorphologique complets où on signale le caractère d'instabilité plus ou moins prononcé des onze secteurs homogènes délimités sur la planche 3 et décrits aux pages 26 à 32 de l'étude d'impact. Toutefois, on ne fournit aucune annexe géotechnique sur le sujet. Pour compléter son information, la commission a demandé le dépôt des études de M. Gilles Grondin (documents déposés A-2, A-3, A-4, A-5, A-8 et A-16) et s'est procuré l'étude géotechnique de M. Jocelyn Théberge (1986). Enfin, lors d'une visite sur le terrain, la commission a découvert la longue et récente fissure qui s'étend de la rue d'Auvergne au-delà de la rue Picardie.

Ce dossier contenait aussi une description du réseau hydrographique de la région immédiate. Dans la zone d'étude, l'inventaire décrivait le tracé de la rivière Gatineau et le ravin encaissé du ruisseau Desjardins, signalant aussi le Marais de Touraine. Le débit moyen annuel et le débit journalier maximum pour une récurrence de cinquante ans sont fournis ainsi que les valeurs des cotes d'inondation de récurrences de vingt et cent ans. Cependant, le dossier ne présente pas de cartes des zones inondables qui sont importantes aux alentours du remblai de la voie ferrée particulièrement au sud entre ce dernier et l'échangeur Archambault, dans le secteur du ruisseau Desjardins et dans le secteur de la rue Cartier.

On trouve dans l'étude d'impact un tableau synthèse des valeurs moyennes de quelques paramètres courants de qualité de l'eau. (Tableau IV, p. 37) La commission estime qu'il lui est difficile d'évaluer les impacts du projet sur la qualité de l'eau, notamment l'utilisation des sels de déglacage et la mise en suspension de sédiments.

L'étude hydraulique effectuée par le MTQ utilise la vitesse moyenne du courant et détermine dans quelle mesure cette vitesse et le niveau de l'eau peuvent être affectés par un remblai. Cette approche n'est pas la plus appropriée pour des écoulements en méandre car elle ne permet pas de caractériser les processus latéraux d'érosion et de sédimentation, ainsi que de déplacement des vitesses. (Kellerhals et al. 1976, Kellerhals, 1982) Elle valide cependant la position du MTQ:

*« [...] comme l'étude hydraulique n'a pas conclu que du côté ouest de la rivière, on pouvait s'attendre à des décrochements plus significatifs qu'ils sont actuellement, on n'a absolument rien fait de ce côté-là. » (M. Jacques Gagnon, transcriptions, 3 décembre 1991, p. 172)*

Au moins deux éléments font penser à la commission qu'il aurait été essentiel de considérer la rive droite de la rivière. Le premier a trait à l'érosion existant:

*« Bien, c'est certain que l'autre côté, actuellement, on observe une érosion très active. Si la vitesse de l'eau augmente un peu, on ne peut pas dire que l'érosion va diminuer. Ça va aller en continuant. » (M. Gilles Grondin, transcriptions, 3 décembre 1991, p. 167)*

Le second concerne les habitats aquatiques. Du barrage Farmers jusqu'à la rivière des Outaouais, tous les habitats ont été détruits. Les seuls qu'on pourrait retrouver sont sur la rive ouest, où figurent certaines zones humides. *« Cette partie aurait dû figurer à l'étude d'impact si on anticipe une érosion accrue. » (M. Jacques Chabot, transcriptions, 3 décembre 1991, p. 170)*

### **5.6.2 Le dossier biologique**

Les inventaires requis pour le dossier de la végétation ont été effectués très méticuleusement et fournissent une excellente image des différentes espèces qui occupent le milieu. Cependant, ce milieu est dégradé. Exception faite de l'érablière argentée à l'embouchure du ruisseau Desjardins, il n'y a aucun autre groupement intéressant dans la zone d'étude. (Étude d'impact, p. 33 et 34)

Une frayère potentielle de carpe allemande existerait dans le ruisseau Desjardins. C'est un poisson d'intérêt commercial dans la région. Cependant, on ne dispose pas de données précises sur son abondance et sur l'importance relative de ses habitats dans la région. (Étude d'impact, p. 41 et Jacques Chabot, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 109) Le ministère des Loisirs, de la Chasse et de la Pêche ne dispose pas de données sur ce sujet et ne prévoit effectuer aucun inventaire. (J. Chabot, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 106 et 107) Comme la carpe n'est ni une espèce recherchée par les pêcheurs «sportifs», ni une espèce menacée, problèmes qui sont habituellement les priorités du ministère, elle est l'objet de peu d'attention de la part du MLCP. (M. Jacques Chabot, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 116-118)

**Photo 6**



Vue de l'érablière argentée sur les rives du ruisseau Desjardins. Source: Daniel Vanier, BAPE.

Les représentants du MTQ semblent être d'accord pour affirmer que la zone est pauvre en habitats aquatiques. Le biologiste du MTQ s'est contenté de formuler l'hypothèse que le flottage du bois s'était traduit par une accumulation importante de bois sur le fond et qu'après un examen visuel le fond de la rivière était sableux et que la rive avait été remblayée à de nombreux endroits et depuis longtemps. (Richard Laparé, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 116) Il appert que cet avis est basé sur des hypothèses, et qu'il ne constitue pas, selon la commission, un inventaire de potentiel, qui aurait été bienvenu dans les circonstances. La commission souhaite que, compte tenu de la commercialisation de cette espèce sur le marché régional, son habitat aurait pu faire l'objet d'un inventaire plus détaillé même si elle est «relativement commune».

### **5.6.3 Le dossier du milieu humain**

Les inventaires du milieu humain effectués en 1985 et 1986 définissaient bien à l'époque les caractéristiques de croissance démographique, de diffusion spatiale de l'urbanisation, des communications interrives, de l'orientation du développement urbain, de l'affectation et de l'utilisation des sols. L'analyse de cette partie déborde largement de la zone d'étude. (Étude d'impact, p. 41-50) Lors de l'audience, la Ville de Gatineau a apporté de l'information complémentaire par son mémoire et ses nombreuses interventions qui ont permis de mettre ce dossier à jour. La commission tient à signaler la précision des plans du MTQ sur l'expropriation où tous les bâtiments étaient bien localisés. (Document déposé A-1) La commission juge qu'il s'agit là du dossier le plus complet qu'elle ait à sa disposition.

L'inventaire archéologique aurait pu être utile, mais les données connues se situaient hors de la zone d'étude. Aucune reconnaissance n'a été effectuée sur les terrains. Cependant, on parle dans l'étude d'impact de deux sites potentiels dans «l'aire d'étude et ses environs immédiats» enregistrés au pré-inventaire du service du patrimoine du ministère des Affaires culturelles.

Le texte sur cette partie de l'étude d'impact, bien documentée et d'intérêt culturel certain, aurait pu cependant être abrégé étant donné que les résultats intéressants étaient hors de la zone d'étude et que les zones de potentiel archéologique n'ont été que grossièrement identifiées.

#### **5.6.4 Le dossier visuel**

Le projet de réaménagement de la route 307 entraînera certaines transformations du paysage qui affecteront différemment les riverains, les usagers de la route et les observateurs à l'extérieur de la zone. L'évaluation visuelle des paysages de la zone d'intervention retient deux types d'observateurs: les résidents riverains et les voyageurs. Cette évaluation s'appuie sur un inventaire définissant d'abord le bassin visuel de la route. (Étude d'impact, voir planche 9, annexe 2) Elle identifie 19 séquences visuelles reproduites sous forme de croquis dans l'étude d'impact (Étude d'impact: p. 62 à 71); elle évalue également différentes caractéristiques des paysages choisis.

Cette approche d'architecture du paysage est utilisée de façon habituelle dans ce type de projet. La commission croit que cette méthode d'inventaire est valable mais s'interroge sur les critères de choix des séquences visuelles qui ne sont pas précisés dans l'étude d'impact.

#### **5.6.5 Le dossier acoustique**

Le climat sonore du milieu ambiant du projet se définit comme étant celui qui prévaut à l'extérieur des bâtiments, et il est fortement lié aux conditions de la circulation.

Le bruit de la circulation routière dépend de plusieurs facteurs:

- la vitesse moyenne des véhicules;
- la densité de la circulation;
- la proportion des véhicules lourds et des voitures;
- le nombre de voies;
- la distance de la source au récepteur du son;
- le relief et la rugosité (végétation ou accidents topographiques mineurs, roc, remblais, etc.) de l'espace de terrain compris entre la source et le récepteur. (Société canadienne d'hypothèques et de logements (SCHL), 1981, p. 8)

Des relevés du climat sonore ambiant ont été effectués les 15, 16 et 17 juillet 1985 sur trois périodes d'observation de durée inégale, soit respectivement de 15 heures, 17 heures et 3 heures, répartis à quelques endroits le long du tronçon.

Ces mesures ont été effectuées avec un sonomètre et un analyseur statistique placés entre 18 et 20 mètres du centre de la chaussée.

Ces relevés sonores sont accompagnés des données de circulation recueillies durant les périodes d'enregistrement. La proportion d'autos, de camions lourds et légers est donc définie. (Document déposé A-15) Elle est mise en relation avec les mesures d'intensité du son en niveau équivalent  $N_{eq}$  qui décrit un son variable en le ramenant à un niveau constant pour une période définie.

Le niveau équivalent  $N_{eq}$  du climat sonore est exprimé en décibel de la zone de fréquence A (dBA). Cette zone correspond aux fréquences qui sont les mieux perçues par l'oreille humaine. (SCHL 1981, p. 10) Les courbes des deux premiers relevés sont similaires, marquant un creux de nuit jusqu'à 50 dBA pour remonter à plus 60 dBA entre 5h30 heures et 6h30 heures et se maintenir au dessus de ce niveau jusqu'à 21 ou 22 heures. Ce qui revient à dire qu'en 1985, au mois de juillet, la situation à 20 mètres de la chaussée à deux voies était entre 5 dBA à 10 dBA au-dessus du niveau acceptable de 55 dBA. Les mesures fournies par cette étude apparaissent dans l'étude d'impact au tableau X, p. 76.

Ces mesures et les données disponibles sur les flux de circulation aux autres intersections ont permis d'établir une cartographie des courbes isosoniques (de même intensité de son) (Étude d'impact, annexe 2, planche 10), c'est-à-dire de calculer les distances de la source (centre de la chaussée) à un observateur qui percevrait les niveaux de bruit équivalent à 70, 65, 60 et 55 dBA. (Étude d'impact, tableaux X1, XII, XIII, XIV) Une projection du climat sonore futur fut ensuite effectuée pour l'an 2000 avec un taux de croissance de la circulation de 1,5 % par an. (Étude d'impact, tableau XIV)

À la demande de la commission, le MTQ a effectué une vérification du climat sonore avec les données de circulation les plus récentes (1989) aux différentes intersections, pour préciser davantage les effets de l'augmentation récente de la circulation, du changement de vitesse de 70 km/h à 50 km/h ainsi que de l'élargissement de la route. (voir annexe 6, carte no 5)

La commission reconnaît que ces méthodes sont fondées sur des mesures et des modèles valables et elle retient la projection à l'an 2000 comme base d'évaluation des impacts.

## **5.6.6 Conclusion sur les dossiers d'inventaire et d'analyse du milieu**

La commission reconnaît la valeur de la plupart des inventaires présentés dans l'étude d'impact, mais elle déplore la faible qualité des études sur la faune aquatique, la qualité de l'eau et la dynamique fluviale de la rivière Gatineau. Comme le promoteur n'a pas intégré la rivière Gatineau à sa zone d'étude, les informations relatives à la rivière ont été négligées.

La commission estime que les faiblesses dans les inventaires se répercutent directement sur la qualité de l'évaluation des impacts et de l'élaboration des mesures d'atténuation. De plus, la commission a constaté que ces faiblesses rendaient la lecture et la compréhension de l'étude d'impact difficile, et affectaient dans une certaine mesure le processus d'examen public du dossier.

## **5.7 L'évaluation des impacts**

### **5.7.1 La méthode d'évaluation et de synthèse des impacts**

Même si la méthode d'évaluation environnementale n'a pas fait l'objet de discussion durant l'audience, la commission juge opportun d'en analyser la portée. L'approche utilisée dans l'étude d'impact est fondée sur quatre critères qu'elle cumule ensuite en un critère unique de synthèse pour chaque impact. Les trois premiers critères sont: l'amplitude de la modification imposée à l'environnement, la portée de la modification et la durée de la modification. Ces trois critères cumulés donnent une estimation de l'intensité absolue de l'impact; c'est le niveau A de synthèse. Ensuite, ce niveau est confronté au quatrième critère qui est l'importance relative de l'élément de l'environnement pour fournir une estimation de l'intensité relative de l'impact. Le résultat obtenu pour chaque point d'impact sur le terrain est reporté sur une carte (Étude d'impact, annexe 2, planche 11) et une fiche d'impact est constituée (Étude d'impact, section fiches d'impacts).

Les critères d'évaluation et la signification des échelles sont définis en fonction des effets environnementaux dans le cas de l'amplitude, la portée l'est en fonction du territoire de la ville de Gatineau, zone dite de référence, la durée l'est en fonction du ou des déséquilibre subis par la cible, et finalement l'importance est basée sur la rareté de la ressource et au rôle de la cible dans les activités auxquelles elle se rattache. (Étude d'impact, p. 89 et 90)

La commission est d'avis que la méthode d'évaluation des impacts est valide; elle est logique, cohérente et atteint son objectif de synthèse des critères. Cependant, la commission se demande pourquoi dans la partie A de la méthode, on parle d'intensité «absolue» de l'impact alors qu'au moins un critère, celui de portée de l'impact, est relatif à la zone d'étude.

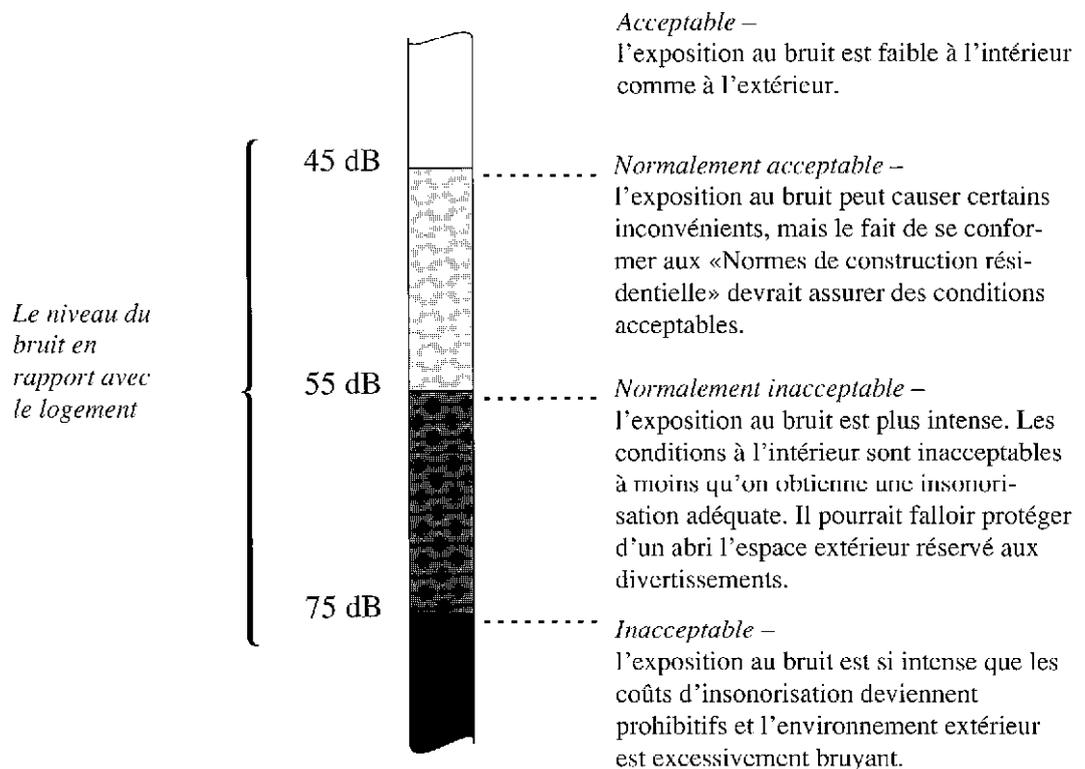
### 5.7.2 Les impacts sonores

Le modèle de simulation utilisé par le promoteur compare entre eux les niveaux sonores actuels et anticipés. (Étude d'impact 1988, p. 124) Ce modèle développé par le Federal Highway Administration (FHWA) est utilisé en Ontario et aux États-Unis. (Mario Cassetti, transcriptions, 5 décembre 1991, p. 21)

Dans ces simulations, les niveaux anticipés sont prédits à l'aide d'un scénario qui décrit les conditions de circulation prévues en l'an 2000. Dans l'étude d'impact, le scénario est basé sur une hypothèse d'augmentation annuelle de la population de véhicules de 1,5 %. De plus, la vitesse retenue est de 70 km/h et l'élargissement de la route est pris en compte. La commission juge que ce scénario est, pour le moins, pessimiste.

Or, il existe déjà des feux de circulation à quelques intersections. De plus, la vitesse affichée passera de 70 km/h à 50 km/h. (Étude d'impact, Document déposé, p. 82) L'élargissement rapprochera les résidences riveraines de la surface de roulement. La commission estime que les résultats seront différents des résultats fournis et que ceux-ci ne reflètent pas la situation prévue. Les normes extérieures de bruit admises par la Société canadienne d'hypothèques et de logements, lorsqu'il s'agit de logements, sont de 55 dBA. (Figure 5.1)

**Figure 5.1 Le niveau du bruit en rapport avec le logement**



Source: SCHL, 1981, p. 10

La MTQ qualifie les niveaux sonores à l'aide de la grille présentée ci-dessous:

**Tableau 5.2 Grille de classification des niveaux de bruit et de perturbation**

NIVEAU DE BRUIT	NIVEAU DE PERTURBATION
Leq (24) ≥ 65 dB	fort
60 db < Leq (24) ≤ 65 dB	moyen
55 db < Leq (24) ≤ 60 dB	faible
Leq (24) ≥ 55 dB	acceptable

dB: niveau de bruit exprimé en décibels

Leq (24): niveau de bruit équivalent mesuré sur une période de 24 heures

Source: (Étude d'impact, p. 128)

Ces deux organismes sont d'accord pour considérer le niveau équivalent de 55 dBA comme un seuil au dessous duquel le climat sonore est acceptable. Pour la SCHL, les niveaux compris entre 55 dBA et 75 dBA sont inacceptables s'il n'y a pas présence d'insonorisation adéquate. Le MTQ, entre 55 dBA et 75 dBA, classe les impacts en différents niveaux de perturbation, tel que présenté au tableau 5.2.

La commission conclut que les normes fixées par la SCHL sont plus appropriées au maintien d'une qualité de vie acceptable pour les riverains. Elle conclut également que le découpage en différents niveaux de perturbation du MTQ permet d'exclure les mesures d'atténuation dans le cas d'impacts que le ministère considère faibles ou moyens.

### 5.7.3 Les impacts visuels

Une évaluation des impacts visuels a été effectuée sans simulation de la transformation des paysages due à l'élargissement de la route 307 et à l'intégration d'ouvrages de stabilisation et de protection des berges. Les séquences visuelles ont été sélectionnées par les experts du promoteur. L'étude d'impact fournit donc seulement des croquis de séquences visuelles avant la réalisation du projet. L'évaluation des modifications anticipées a été faite par un expert sous forme d'exposé critique. (M. Jacques Gagnon, transcriptions, 5 décembre 1991, p. 77)

Le promoteur aurait dû fournir une simulation des impacts visuels avec des croquis qui démontrent les effets des travaux sur le paysage. La commission suggère de généraliser cette pratique dans les études du MTQ, car elle constitue un bon outil d'évaluation des changements pour les commissions d'enquête et les participants.

### 5.7.4 Les impacts dus aux vibrations

Les vibrations de la circulation peuvent affecter la qualité de vie et elles peuvent aussi entraîner des dégâts sur les bâtiments. La transmission des vibrations est favorisée par certains constituants du sol comme les argiles. Les vibrations résultant de la circulation lourde représentent un risque non négligeable de bris de conduites souterraines et de nuisances dans les résidences. L'étude d'impact néglige ce risque. Toutefois, M. Gilles Grondin fait remarquer que les études du MTQ pour des cas similaires révèlent qu'il s'agit chaque fois d'un cas particulier. (M. Gilles Grondin, transcriptions, 5 décembre 1991, p. 220) Mme Monique Charron-Lepage affirme: « [...] *si la route comprend seulement deux voies, il me semble que les vibrations du sol et que le poids de la route seront moindre que si elle est constituée de quatre voies.* » (Mémoire de Mme Monique Charron-Lepage, p. 4) La commission croit que dans un milieu aussi instable les vibrations et leurs effets méritaient une attention plus marquée de la part du promoteur ou du moins qu'il documente sa preuve avec des cas similaires lorsqu'il veut démontrer qu'il s'agit d'effets négligeables.

La commission n'a pas discuté la méthode d'évaluation de tous les impacts prévisibles dans ce projet. Elle a choisi, d'une part, les impacts pour lesquels des méthodes d'évaluation élaborées avaient été utilisées, comme la méthode d'évaluation du climat sonore, elle a aussi décidé d'inclure dans la discussion le problème de l'évaluation des impacts dus aux vibrations qui n'avaient pas été appréhendés par l'étude d'impact mais que l'état du milieu permettait d'envisager. Elle a rejeté de cette discussion les évaluations d'impacts qui ne reposaient pas sur des inventaires mais plutôt sur des hypothèses comme «le pauvre état» de la rivière. Ces hypothèses non vérifiées ne peuvent de l'avis de la commission servir de fondements à une méthode d'évaluation.

## 5.8 Les mesures d'atténuation des impacts

L'étude d'impact prévoit des mesures d'atténuation des impacts de deux types: des mesures préventives et des mesures correctives. Ces mesures ont un caractère tantôt général, c'est-à-dire applicable à l'ensemble du tracé, ou « [...] *particulier pour mieux convenir à un lieu d'impact précis. Ces dernières sont regroupées en fonction des milieux et des composantes considérés.* » (Étude d'impact, p. 129)

### 5.8.1 Les mesures générales

Les mesures générales portent sur une surveillance adéquate des mouvements de sol après la réalisation des travaux, sur la réduction de la vitesse des véhicules sur la route afin d'assurer la sécurité des riverains, sur la construction d'un trottoir du côté est de la route et sur l'ajustement de la signalisation routière. (Étude d'impact, p. 129 et 130)

### **5.8.2 Les mesures particulières**

Les mesures particulières sont regroupées par milieux et par composantes considérés. Dix-neuf mesures sont prévues pour le milieu naturel, trois pour le milieu humain et cinq pour les paysages. Sur les dix-neuf mesures d'atténuation visant le milieu naturel, dix-huit portent sur les berges et la rivière Gatineau et une sur le ruisseau Desjardins; les trois mesures proposées pour atténuer les impacts sur les milieux humains ne visent que la période de construction et les cinq mesures sur le paysage sont reliées à des recolonisations végétales.

### **5.8.3 L'opinion de la commission**

La commission constate l'absence de mesures d'atténuation des impacts visuels des travaux réalisés sur le côté est de la route entre celle-ci et les résidences. Elle constate également que pour les impacts sonores, le promoteur n'a pas prévu de mesures d'atténuation ponctuelles pour chacune des maisons.

La commission apprécie que le promoteur propose des mesures d'atténuation des impacts adéquates pour le milieu naturel malgré sa pauvreté apparente dans le secteur. Cependant, la commission déplore que le promoteur ne semble pas accorder la même importance à la correction des impacts sur le milieu humain. Il s'agit d'un choix basé sur une échelle de valeurs que la commission juge contestable.

## **5.9 Le demandeur et l'initiateur**

L'initiative du projet de réaménagement de la route 307 (voir section 2.3, historique) revient à la Ville de Gatineau qui acheminait en 1979 une requête auprès du MTQ. En 12 ans, la Ville de Gatineau a voté 13 résolutions concernant différents aspects du réaménagement de la route 307 (voir tableau 2.1).

La commission a reconnu le MTQ comme l'initiateur du projet, au sens de la réglementation. Au cours de la première partie de l'audience, la Ville de Gatineau s'est vue placée dans le groupe des personnes-ressources. Cette position lui a permis de répondre à de nombreuses questions de la commission et d'autres intervenants grâce à son personnel compétent et à sa documentation élaborée. Ces réponses allaient dans le sens des vues de l'initiateur du projet sauf dans le cas de la piste cyclable. En fournissant des données récentes, notamment en matière de développement urbain et de circulation, les représentants de la municipalité ont contribué à la mise à jour de plusieurs sections de l'étude d'impact.

Dans la seconde partie de l'audience, la Ville de Gatineau a utilisé ses droits pour présenter un mémoire très bien documenté qui soutenait le projet. Quelques participants ont remis en question l'évocation faite par la ville des problèmes de circulation,

prétendant qu'ils ne présentaient pas le caractère de gravité qu'on leur attribuait (M. Daniel Lagarec, transcriptions, 9 janvier 1992, p. 45, M. Claude Breton, transcriptions, 9 janvier 1992, p. 93).

La commission croit qu'il y a matière à réflexion dans le fait que les représentants de la Ville de Gatineau aient ardemment défendu le dossier durant les deux parties de l'audience, et que plusieurs participants aient mis en doute certains éléments de l'argumentation de la Ville de Gatineau sur la justification du projet, notamment sur les problèmes de circulation.

En effet, le ministère des Transports du Québec a de par la section II de la loi sur la voirie, la compétence de l'élaboration et de la réalisation des projets routiers du domaine public. Le MTQ est donc considéré comme l'initiateur du projet au sens de la réglementation sur l'examen et l'évaluation des impacts. En vertu de la section XI de la même loi, les infrastructures routières ainsi créées deviennent propriété des municipalités dans les limites desquelles elles sont construites. Si de plus la municipalité est la demanderesse du projet et qu'elle en est la principale bénéficiaire, elle joue aux yeux du public le même rôle que l'initiateur du projet. La commission estime que dans de tels cas le demandeur doit être identifié explicitement dès le début du processus, à l'étape de l'avis de projet, pour qu'il soit connu de tous, et que ses intérêts soient clairement identifiés tout au long du processus.



---

## CHAPITRE 6

# Les impacts et leur atténuation

### 6.1 Les impacts sonores et leur atténuation

Les impacts sonores résultent de la différence entre le climat sonore actuel et le climat sonore prévu en l'an 2000 sur le tronçon de la route 307. Dans cette section, nous aborderons les prévisions de climat sonore ambiant, le nombre de résidences affectées par le bruit et les mesures d'atténuation suggérées par le promoteur.

#### 6.1.1 La portée de l'impact sonore

Le tableau 6.1 nous donne les résultats de différentes mesures ou simulations de bruit pour les années 1985, 1989 et 2000. On note dans ce tableau des différences entre les données de l'année 1989 et la simulation du niveau sonore projeté pour l'an 2000 en ce qui a trait à la distance en mètres entre la voie et un observateur. Par exemple, à l'intersection de l'avenue Gatineau à une vitesse de 70 km/h, la distance correspondant à un niveau sonore de 55 décibels (dBA) augmente de 11 mètres entre le niveau évalué en 1989 et celui projeté en l'an 2000; avec une réduction de la vitesse à 50 km/h, les différences entre le niveau sonore en 1989 et celui projeté en l'an 2000 sont minimales.

#### 6.1.2 Les impacts sonores sur le milieu humain

Des citoyens se sont montrés inquiets du climat sonore prédit dans l'étude d'impact. Le tableau 6.2 nous indique le nombre de résidences qui seront affectées par différents niveaux sonores tels que calculés par le promoteur dans l'étude d'impact. Les résultats du tableau révèlent une augmentation importante du nombre d'habitations qui subiront un niveau sonore supérieur à 65 décibels (dBA) en l'an 2000 avec une route à quatre voies. On note également un léger accroissement du nombre de résidences affectées par un niveau sonore supérieur à 60 décibels (dBA).

TABLEAU 6.1 CLIMAT SONORE PROJETÉ

TRONÇON CONSIDÉRÉ	Distance c/c en mètres entre la voie et un observateur soumis à un Leq (24h), en dBA											
	Niveau sonore évalué								Niveau sonore projeté			
	ANNÉE 1985				ANNÉE 1989				ANNÉE 2000			
	55	60	65	70	55	60	65	70	55	60	65	70
Autoroute 550												
(100 km/h, pente nulle)	280	134	64	30	296	146	72	35	320	150	70	35
Route 307 à l'ouest de l'autoroute 550 (70 km/h)	72	34	16	—	76	37	18	—	85	40	20	10
Picardie (50 km/h)	13	—	—	—	14	—	—	—	15	—	—	—
D'Auvergne (50 km/h)	11	—	—	—	12	—	—	—	13	—	—	—
Avenue Gatineau (50 km/h)	20	10	—	—	21	11	—	—	23	11	—	—
Route 307 près avenue Gatineau (70 km/h) <sup>82</sup>	81	39	19	9	86	42	21	10	97	48	24	11
Montée Ricard (50 km/h)	12	—	—	—	13	—	—	—	15	—	—	—
Route 307 à l'ouest du numéro civique 510, (70 km/h)	77	37	17	—	81	40	19	—	89	43	21	10
Avenue du Pont	70	34	16	—	74	37	18	—	83	40	19	—

Source : étude d'impact, 1988 c/c : centre à centre  
document déposé, A-14

**Tableau 6.2 Dénombrement des bâtiments affectés par le bruit**

Niveau sonore leq (24h) supérieur à	Climat sonore actuel (2 voies)	CLIMAT SONORE PROJETÉ	
		an 1985 (4 voies)	an 2000 (4 voies)
65 dBA	45	48	75
60 dBA	115	116	131
55 dBA	210	211	208

Source : Étude d'impact, p. 128

Des participants à l'audience ont mis en doute les méthodes de calcul pour le climat sonore dans l'étude d'impact, car cette dernière ne tient pas compte de l'installation de feux de circulation sur ce tronçon. De plus, le modèle de simulation utilise une vitesse constante des véhicules, ce qui ne représente pas la situation réelle de cette route avec la mise en opération des feux. Les feux de circulation obligent les automobilistes à effectuer des ralentissements et des accélérations aux intersections, un facteur non négligeable d'accroissement du bruit. Ce facteur devient encore plus important lorsqu'il s'agit de véhicules lourds. Comme le soulignait le CREDDO, les camions lourds sont beaucoup plus bruyants lorsqu'ils démarrent. (Mémoire du CREDDO, p. 2) Pour cet organisme, il est nécessaire de revoir les prévisions de bruit ambiant causé par les véhicules lourds. (Mémoire du CREDDO, p. 5).

D'autres s'inquiètent de la dévalorisation monétaire probable de leurs résidences dans les zones bruyantes.

Selon le mémoire de Mme Monique Charron-Lepage, «*De plus, n'est-il pas évident que si l'on conseille aux personnes de s'installer là où il y a peu de bruit, cela signifie que les propriétés où existe un grave problème de bruit ne seront pas considérées par de futurs acheteurs, et si elles le sont, que la valeur marchande de ces propriétés en sera diminuée ?*» (Mémoire de Mme Monique Charron-Lepage, p. 7)

Le bruit peut présenter des effets importants sur la santé des individus. En effet, il peut causer de la fatigue due à des pertes de sommeil ou à un sommeil plus léger et être un facteur de stress et d'irritabilité. En raison de ces conséquences néfastes, la commission estime que les impacts sonores devraient être jugés forts lorsque le niveau de bruit dépassent la norme de 55 décibels (dBA) déterminée par la Société canadienne d'hypothèques et de logements (SCHL).

### 6.1.3 Les mesures d'atténuation

En ce qui a trait aux mesures d'atténuation, le promoteur a prévu de faire diminuer la vitesse sur ce tronçon de 60 km à 50 km. La commission appuie cette mesure, mais

souligne cependant que la Ville de Gatineau devra accroître la surveillance policière pour faire appliquer rigoureusement ce nouveau règlement de sécurité routière.

Actuellement le climat sonore est assez élevé pour certaines résidences, et l'élargissement à quatre voies aggravera cette situation. La commission déplore que le MTQ n'ait pas proposé de mesures d'atténuation particulières pour ces habitations. L'installation de portes et de fenêtres anti-bruit pourrait constituer une solution intéressante dans certains cas.

## **6.2 Les impacts en milieu hydrique**

Dans cette section, la commission traitera de plusieurs éléments du milieu hydrique susceptibles d'être affectés par les impacts du projet de réaménagement de la route 307. Il y sera notamment question de modification de la dynamique et de la qualité de l'eau, des effets sur la rive ouest et sur la structure du pont, de la perte d'habitats aquatiques et de l'artificialisation des berges.

### **6.2.1 Les modifications de la dynamique**

Selon les représentants du MTQ, l'influence du remblayage se ferait sentir principalement du côté de celui-ci même s'il y avait un changement significatif des vitesses. Un bon empiérement protégera la rive et le changement moyen de vitesse pour l'ensemble de la section est à toutes fins pratiques négligeable d'autant plus qu'il a été évalué pour les conditions exceptionnelles de la crue centenaire. Le seul effet envisagé par le promoteur est une modification du lit de la rivière dans la section située entre la rive et le premier pilier du pont du chemin de fer. (M. Jean Côté, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 11 à 16)

### **6.2.2 La qualité de l'eau**

Pour la qualité de l'eau, la principale préoccupation touche les sels de déglaceage. Aucune estimation n'a été faite de cet impact. Selon le promoteur, il est considéré comme nul, du fait des hauts débits de la rivière Gatineau en période de crue printanière et du haut taux de dilution qui en résultera. Ces prévisions se sont avérées justes dans d'autres cas d'infrastructures routières, selon le représentant du promoteur. (M. Jacques Gagnon, transcriptions, 3 décembre 1991, p. 121-122)

Pour les représentants du MENVIQ, à partir des données provenant de l'amont du tronçon, les concentrations de chlorures durant l'hiver sont acceptables, entre 1,2 et 3,75 mg/l, alors que le critère pour la qualité de l'eau potable est à 250 mg/l. La différence avec les valeurs estivales est minime. Leurs conclusions sont identiques pour le calcium et le sodium. (M. Louis Germain, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 8-9)

Quant aux sédiments en suspension, leur variabilité naturelle est si grande que des normes rigides sont difficiles à fixer. (Conseil Canadien des Ministres des Ressources et de l'Environnement, 1987) Les effets des travaux seront limités à la rive gauche et à ses abords et la durée de l'impact sera temporaire. Toutefois dans le cas des berges dominées par une végétation arbustive ou arborescente cet apport est considéré permanent. Compte tenu des mesures de mitigation proposées par le promoteur, l'intensité résiduelle de l'impact sur la qualité de l'eau est considérée comme nulle. La commission considère que le promoteur devra prêter une attention toute particulière aux plantations dans le talus des berges, notamment durant la période de recolonisation du milieu.

Des études récentes montrent que la rivière Gatineau ne présente pas de problèmes majeurs de contamination par les métaux et les polluants organiques. (Paul et Laliberté, 1987 a, Paul et Laliberté, 1987 b); une attention particulière devra donc être apportée à la qualité des matériaux de remblayage.

### **6.2.3 Les impacts sur la rive ouest**

La rive ouest n'étant pas incluse dans la zone d'étude, les impacts sur celle-ci n'ont pas été évalués. Pourtant, la rive droite de la rivière Gatineau présente un meilleur potentiel pour des habitats humides et semi-humides que la rive gauche dans la mesure où ils n'ont pas encore été affectés par l'artificialisation des berges qui prévaut du côté urbanisé et que les pentes des berges y sont moins prononcées. L'urbanisation exerce des pressions sur les berges et connaît un développement important dans cette agglomération régionale de l'Outaouais. Quant aux habitats situés sur la rive droite, ils méritent une attention particulière dans la mesure où ils constituent les seuls espaces à caractère naturel dans cette partie urbanisée de la rivière Gatineau.

Il est raisonnable de penser que l'empiètement au droit du pont du chemin de fer peut contribuer à augmenter, même de façon minime, des processus d'érosion déjà très actifs sur la rive opposée. Puisque l'inventaire détaillé de ces habitats n'existe pas, il n'est pas possible de déterminer un effet quelconque. Pourtant, c'était la responsabilité du promoteur de procéder à cet inventaire, ce dont il s'est abstenu pour les raisons mentionnées à la section 5.6.

### **6.2.4 Les impacts sur la structure du pont du Canadien Pacifique (CP)**

Quant aux effets sur le pilier du pont du Canadien Pacifique (CP), le promoteur n'y voit aucun élément de risque supplémentaire:

*«Bien que la nouvelle distance entre le pied de la berge et le premier pilier du pont soit réduite à 25 mètres après le remblayage, le danger de formation d'embâcles au printemps n'est pas plus élevé qu'actuellement,*

*en raison de la présence du barrage Farmers situé à environ 5 kilomètres en amont, et de son effet sur la couverture de glace.» (Étude d'impact, p. 96)*

Selon M. Daniel Lagarec, la question n'est pas aussi claire et un danger potentiel existe au premier pilier. Étant donné que la production de frasil est importante juste en aval des rapides Farmers et que la section réduite forme un entonnoir, puisque les piliers ne sont pas parallèles à la rive, le danger d'un embâcle dans cette section existe bel et bien. (M. Daniel Lagarec, Document déposé C-1) Le frasil est un mélange d'eau et de cristaux de glace qui se forme dans les rapides.

La commission est d'avis que c'est un point très important, que le promoteur aurait dû examiner le type d'assise du pilier (radier sur le fond ou ancrage dans le roc) et examiner très sérieusement le risque pour le pilier advenant une embâcle ou tout autre cause pouvant provoquer une augmentation importante de la vitesse suite à la réduction très importante de la section. Suite à une demande de la commission, le Canadien Pacifique a fourni une description des ouvrages, dans laquelle il apparaît que les piliers du pont prennent appui sur des pieux forcés dans l'argile du lit de la rivière. (Document déposé B-32) La commission estime que l'information actuellement disponible ne lui permet pas de se prononcer sur la pertinence de considérer qu'il existe un risque pour le pilier, mais qu'advenant un élargissement à cet endroit, le promoteur devra faire la preuve qu'il a considéré ce risque de manière appropriée.

### **6.2.5 Les habitats aquatiques**

Selon les représentants du MTQ, les différents travaux de stabilisation et de protection de la berge entraîneront un empiètement important sur les habitats aquatiques. Le plus important remblai se retrouve sous le pont du chemin de fer du Canadien Pacifique. Il est d'une longueur de 350 mètres et d'une largeur de 15 mètres. Trois autres remblais vont être effectués par le promoteur sur cette portion de la rivière Gatineau. Ils sont situés entre la rue de Vendes jusqu'au nord de la rue Picardie, dans le secteur du ruisseau Desjardins et immédiatement au sud du Chemin du Centre de perfectionnement. (voir la carte 4, annexe 6) Ces empiètements se traduiront par une perte nette d'habitats du benthos et par une recolonisation des remblais par des espèces benthiques différentes. Ces changements pourraient déranger certaines espèces de poissons qui se nourrissent sur le fond de la rivière. (Étude d'impact, p. 97) Aucune mesure particulière n'est envisageable, les habitats étant perdus. Lors de l'audience, le représentant du promoteur donne sa version des effets de l'enrochement:

*«Maintenant, l'enrochement qu'on va installer sur la rivière va augmenter de beaucoup la superficie du substrat, parce que 50 % des matériaux qu'on va mettre, c'est des pierres qui ont entre 300 et 600 mm. Donc, en augmentant la superficie du substrat, on augmente la capacité de support*

*du milieu pour le benthos, dont plusieurs groupes d'insectes vont se développer là-dessus, en quantité beaucoup plus grande que présentement. Et tout le monde sait, dans la chaîne écologique, ce benthos-là va attirer des animaux plus grands, comme l'écrevisse et les poissons.» (M. Richard Laparé, transcriptions, 4 décembre 1991, p. 116)*

La commission estime que les hypothèses optimistes énoncées par le promoteur sont atténuées par la perte nette d'habitats et la généralisation induite par l'énoncé soulève certains doutes. Les sections qui font l'objet d'un enrochement sont généralement sujettes à des processus d'érosion, car les courants y sont élevés et ces milieux sont plutôt pauvres du point de vue de la productivité biologique. S'il advenait que les enrochements soient situés en zone de faibles courants, le processus de sédimentation pourrait progressivement transformer ce milieu jusqu'à ce qu'il retrouve ses anciennes caractéristiques. Les nouvelles conditions ainsi créées annuleraient la possibilité de gain d'habitat.

La mise en suspension des sédiments par les travaux de stabilisation des berges peut également avoir des répercussions sur les frayères, affectant les branchies des poissons adultes et les oeufs. Une batterie de mesures d'atténuation particulières est prévue par le promoteur de façon à limiter au maximum les effets de la mise en suspension des solides. Une de ces mesures s'applique à la frayère du ruisseau Desjardins. Le promoteur recommande de n'effectuer aucun travail à l'embouchure du ruisseau entre le début d'avril et la fin de juin pour éviter la période de reproduction de la carpe allemande. (Étude d'impact, p. 133) Le représentant de la direction régionale du MLCP considère que ces mesures sont appropriées. Puisque les inventaires des habitats aquatiques sont des inventaires de potentiel, la commission est d'avis que ces mesures représentent le minimum requis pour préserver la faune de ce tronçon de la rivière Gatineau.

De manière générale, les impacts en milieu hydrique sont considérés comme nuls sauf pour la perte nette d'habitats aquatiques, qui, selon le promoteur, donne lieu à des impacts moyens, étant donné la pauvreté présumée du milieu. Considérant l'arrêt de la drave sur la rivière Gatineau en 1991 et la restauration possible des habitats aquatiques, la commission se demande si le résultat de l'examen serait le même dans le contexte actuel et avec des inventaires plus détaillés. Étant donné que le MTQ deviendra propriétaire d'une grande partie des berges, la commission se demande s'il ne lui serait pas possible de restaurer en partie les habitats aquatiques, lorsque les conditions s'y prêteront, en collaboration avec le MLCP.

#### **6.2.6 L'artificialisation des berges**

Selon les principes contenus dans la politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables, ces milieux ne peuvent faire l'objet d'interventions ou d'empiètements sauf dans des cas de première nécessité ou s'il n'existe aucune

alternative. (Lettre de la Direction du milieu hydrique à la Direction des évaluations environnementales concernant le projet de la route 307, 9 mars 1989) C'est ce principe qui a guidé le promoteur dans le projet de la route 307. (M. Jean Côté, transcriptions, 5 décembre 1991, p. 180) Les problèmes de stabilisation des berges, décrits dans la section 4.5 de ce rapport, forcent cependant le promoteur à envisager l'énrochement d'une partie importante des rives de la rivière Gatineau entre le pont des Draveurs et le pont Alonzo-Wright.

La commission considère que l'implantation d'énrochements systématiques tout au long du tronçon n'est pas forcément de nature à enrichir le milieu, mais bien plutôt à l'uniformiser et à l'appauvrir, en bordure de la rivière. Cependant, compte tenu du danger de glissement et de l'urgence de procéder à la stabilisation des parties menacées de la berge, la commission comprend que ces mesures sont inévitables.

Le réaménagement de la route 307 devrait avoir des effets bénéfiques sur le paysage urbain dans la mesure où le MTQ portera une attention particulière à l'aménagement paysager. (Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 16) Ces effets se feront surtout sentir au niveau de la pente du talus et du replat de la berge. La recolonisation végétale des berges fait partie des mesures d'atténuation mises de l'avant par le MTQ.

### **6.2.7 Les remblais et les toxiques**

Les remblais nécessiteront de 75 000 à 100 000 m<sup>3</sup> de matériaux (de 7 500 à 10 000 camions). Ceux-ci proviendraient des excavations du chantier pour la construction ou le réaménagement du boulevard Laramée, ce qui implique une coordination des deux chantiers. Ces matériaux sont constitués de calcaire; même s'ils se désagrègent, ils répondront amplement aux besoins, à cause des faibles vitesses. (M. Jean Côté, transcriptions, 5 décembre 1991, p. 134-136)

La commission a interrogé le MTQ sur la possibilité de contamination des eaux de la rivière Gatineau étant donné la quantité impressionnante de remblais nécessaires. De nombreux cas de contamination des sols par d'anciens dépotoirs ou par des infiltrations accidentelles sont découverts régulièrement et la fréquence augmente avec la prise de conscience du problème. M. Jean Côté précise que les spécifications pour les matériaux de remblai sont très strictes. Les matériaux vont de 0 à 600 mm dont plus de la moitié doit mesurer plus de 300 mm. Ce qui représente de 2 à 8 % de particules fines, un peu plus s'il s'agit de calcaire. M. Jean Côté signale également que des conditions particulières sont prévues au contrat, de façon à ce que l'entrepreneur soumette des analyses de son site d'exploitation. (M. Jean Côté, transcriptions, 5 décembre 1991, p. 228-228)

La commission estime que la contamination du milieu par des matériaux de remblai devrait faire l'objet d'une mise en garde systématique de la part du MENVIQ lors de

l'émission de la directive aux promoteurs de projets impliquant des travaux de remblayage.

### **6.2.8 Les impacts cumulatifs**

Ce point n'a pas été abordé en audience ni dans l'étude d'impact. La commission l'évoque dans la perspective de l'artificialisation croissante des berges en milieu urbain.

Les impacts cumulatifs des projets, examinés indépendamment les uns des autres, peuvent conduire à un appauvrissement ou à une perte progressive des habitats, augmentant d'autant plus la valeur des milieux intacts.

La commission recommande que le MENVIQ se dote d'un outil d'inventaire et d'intégration des impacts de l'ensemble des projets qui lui sont soumis par composantes du milieu. Elle suggère que le ministère incorpore de manière systématique à ses directives des considérations sur la nature, la portée et l'étendue des impacts cumulatifs que le promoteur devra considérer.

### **6.2.9 L'opinion de la commission**

De manière générale, la commission estime qu'il lui est difficile de porter un jugement sur les impacts en milieu hydrique.

La commission constate que la détermination de la modification de la dynamique du cours d'eau résultant de l'empiètement dans la rivière Gatineau, principalement au pont du Canadien Pacifique (CP), n'est pas possible à partir des résultats de l'étude hydraulique du MTQ. (voir section 5.6.1)

La commission est d'avis que le promoteur n'a pas réussi à démontrer de façon satisfaisante que l'effet de l'empiètement sera limité à la section entre la rive et le premier pilier et qu'une telle réduction de section entraînera probablement une redistribution des vitesses dans la section du cours d'eau du pont du Canadien Pacifique (CP), pouvant entraîner un effet jusque sur la rive droite. L'information qui permettrait de statuer sur ces changements n'existe pas actuellement. Il est impossible d'évaluer un impact quelconque dû à la modification du profil des vitesses.

La commission est d'avis que les mesures d'atténuation proposées pour limiter la mise en suspension des sédiments constituent le minimum requis pour assurer la protection de la faune aquatique. Puisque l'existence de cette faune est basée sur des inventaires de potentiel, et non sur des inventaires détaillés, la commission juge cependant qu'elle n'est pas en mesure d'évaluer si ces mesures sont justifiées et adéquates.

La commission apprécie que le promoteur se soucie de la contamination possible du milieu par les matériaux de remblai et estime que les mesures proposées par le MTQ sont de nature à prévenir un éventuel problème.

La commission considère que l'artificialisation des berges contribue à l'appauvrissement du milieu, particulièrement en zone urbanisée, mais elle comprend que la protection de la route et la sécurité de ses usagers et des riverains constitue un cas de force majeure. Aux yeux de la commission, la recolonisation végétale des berges proposée par le MTQ est de nature à réduire l'ampleur de cet impact.

### **6.3 La stabilisation des rives**

La zone d'intervention est un milieu en instabilité chronique marqué par plusieurs incidents de décrochement, de glissement et de ravinement rapide, comme nous l'avons souligné au chapitre 4.

Si la pente d'un talus abrupt est accentuée par un incident quelconque, le risque de glissement s'accroît, d'où la nécessité de maintenir le versant par contrepoids, de bien le drainer et de le stabiliser par réduction de la pente ou par un autre procédé. (M. Gilles Grondin, transcriptions, 5 décembre 1991, p. 223-224) Ces mesures se traduiront par l'artificialisation des berges.

#### **6.3.1 La permanence des mesures de stabilisation**

La commission s'interroge sur la permanence des mesures de stabilisation. Le promoteur admet qu'il est impossible d'empêcher l'altération et la fissuration des argiles exposées. Il reconnaît également que nul ne peut dire avec certitude ce qui peut se produire dans un tel milieu. D'ailleurs, des travaux ont déjà été effectués dans des zones et de nouveaux glissements s'y sont produits. (M. Gilles Grondin, transcriptions, 5 décembre 1991, p. 221 à 224) D'autre part, le promoteur considère que des mesures de stabilisation (contrepoids et remblais de rocs) sont de nature à empêcher une altération plus grave de la berge. (M. Gilles Grondin, transcriptions, 5 décembre 1991, p. 224)

Le MTQ, la Ville de Gatineau et plusieurs participants s'entendaient sur la nécessité de procéder à la consolidation sur les berges et sur un suivi des mouvements de masse après la consolidation. La commission souscrit à ce consensus, mais elle insiste pour que le milieu soit remis dans son état naturel par des mesures de recolonisation végétale.

## **6.4 Les impacts visuels**

Les impacts visuels du réaménagement de la route 307 et de la stabilisation des berges affecteront les résidents riverains, les usagers de la route et les observateurs situés sur la rive droite de la rivière Gatineau ou naviguant sur celle-ci.

### **6.4.1 L'identification des impacts**

Les riverains verront la dimension de leur champ visuel modifié dans certains cas en égard à la réduction de leur marge de recul et de la disparition des arbres qui les isolaient de la route. Six résidences subiront ainsi des impacts majeurs. (Étude d'impact, p. 121)

Les usagers de la route seront à plus faible distance des bâtiments et de la rivière et quelques-unes de leurs perspectives seront transformées. Ils subiront un impact visuel fort dans le secteur du ruisseau Desjardins.

Les gens qui fréquentent la rive ouest et la rivière Gatineau seront en contact visuel direct avec l'artificialisation des berges et la plus grande visibilité des bâtiments. C'est donc un impact visuel de forte intensité sur tout le tronçon qui sera causé par le réaménagement de la route. (Étude d'impact, p. 123)

### **6.4.2 Les mesures d'atténuation**

Les mesures d'atténuation consistent à recoloniser les berges par la plantation d'arbres et d'arbustes. En bordure de la route, du côté des résidences, le promoteur envisage la plantation d'une haie de grands arbustes, de border la route d'arbres du côté de la rivière et d'utiliser des «glissières panoramiques». (Étude d'impact, p. 134)

La seule mesure préventive recommandée est de conserver les arbres matures entre la bordure de la route et la limite est de l'emprise. La commission endosse les mesures projetées par le promoteur.

## **6.5 L'expropriation**

Durant la première partie de l'audience, plusieurs participants ont questionné le promoteur concernant différents aspects de l'expropriation. Cette section dresse un portrait des divers impacts liés à l'expropriation, aux pertes de marge de recul et aux rapprochements entre les habitations et la surface de roulement de la route 307.

### 6.5.1 Les cas d'expropriation

En élaborant le projet de réaménagement de la route 307, le MTQ s'est fixé comme objectif « [...] *d'essayer de minimiser au maximum les expropriations de bâtiments nécessaires et de réduire également au maximum les empiétements ou les rapprochements par rapport à la surface de roulement.* » (M. Jacques Gagnon, transcriptions, 3 décembre 1991, p. 47)

Lors de l'audience, M. Rosaire Roy, directeur régional du MTQ, précise que la procédure prévue pour l'expropriation dans le cadre de ce projet ne sera mise en route que deux ans après avoir obtenu l'autorisation.

Pour réaliser ce projet, le MTQ doit se porter acquéreur de toute la berge de la rivière Gatineau comprise entre l'échangeur de l'autoroute 550 jusque vis-à-vis le Chemin du Centre de perfectionnement exception faite d'une enclave située approximativement au numéro civique 411. (Étude d'impact, p. 11) Les berges de la rivière sont la propriété d'organismes gouvernementaux tels que Travaux publics Canada, la Société d'habitation du Québec et la Communauté urbaine de l'Outaouais. Le MTQ devrait procéder à de nombreuses acquisitions de terrain dans le secteur du pont du ruisseau Desjardins jusqu'au Chemin du Centre de perfectionnement. Le ministère déplacerait le tracé de la route vers les résidences en raison des caractéristiques du milieu et des exigences techniques. Ainsi, il y aurait expropriation de 5 résidences et une perte significative de terrain qui est évaluée de 3,0 à 4,5 mètres de profondeur pour six autres résidences. C'est le secteur le plus durement touché par les expropriations. Le tableau 6.3 donne un aperçu des expropriations et des acquisitions de terrain que doit effectuer le MTQ relativement à d'autres tronçons de la route 307. L'annexe 8 de l'étude d'impact dresse une liste des lots touchés par le processus d'expropriation.

L'étude d'impact stipule également que les bandes de terrain acquises réduiront forcément l'espace à l'avant des résidences, au préjudice de la qualité de vie des riverains. (Étude d'impact, p. 105) Le promoteur a déterminé un impact de forte intensité pour chacune des résidences dans le secteur du ruisseau Desjardins.

### 6.5.2 Le processus d'expropriation: un processus situé dans les mesures d'atténuation

M. Jean-Marc Sauvé, du MTQ, a présenté un bref résumé du processus d'acquisition des immeubles et des terrains par son ministère. Aucune démarche relative à l'acquisition des immeubles ne peut être entreprise avant que le projet ne soit autorisé par le ministère de l'Environnement (MENVIQ).

Lorsque le MTQ a obtenu son certificat, il examine des alternatives à l'expropriation proprement dite. La première consiste à évaluer la possibilité de relocaliser la

résidence expropriée sur son propre terrain. C'est cette option qui sera choisie si la relocalisation coûte moins cher que l'acquisition de l'ensemble de la propriété. À ce moment-là, le MTQ acquiert seulement la parcelle dont il a besoin et offre une compensation au propriétaire pour la relocalisation de son immeuble. La deuxième démarche consiste à inventorier dans les environs immédiats les terrains disponibles qu'il serait possible d'acquérir et sur lesquels on pourrait déplacer les bâtiments à exproprier.

**Tableau 6.3 Acquisitions de terrains et expropriations résidentielles<sup>1</sup>**

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

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

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

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

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

Source: Étude d'impact, 1988.

Cette option est retenue seulement dans les cas où elle coûte moins cher que l'expropriation. (M. Jacques Gagnon, transcriptions, 4 décembre, p. 169) Le critère de décision pour le choix entre ces deux démarches demeure la solution du moindre coût. Si les deux démarches précédentes s'avèrent infructueuses, le MTQ procédera à l'expropriation.

Il existe deux façons de procéder à l'expropriation. Le MTQ détermine une valeur aux immeubles, au terrain et aux autres bâtiments s'il y a lieu sur cette propriété. Ensuite, les représentants du MTQ font une offre au propriétaire et une période de négociation peut s'amorcer. S'il n'y a pas d'entente entre les deux parties, le MTQ entreprend des procédures d'expropriation en vertu de la Loi sur l'expropriation. Toute cette procédure est bien expliquée dans les documents déposés suivants: le dépliant intitulé «Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales». (Document déposé B-3) La procédure prévoit également des mesures pour signifier l'expropriation aux locataires qui peuvent habiter ces immeubles.

La commission a très bien senti l'inquiétude de la part des participants à l'audience au sujet des expropriations. Comme le disait Mme Monique Charron-Lepage dans son mémoire, «*la meilleure compréhension du monde ne remplacera jamais l'enracinement de ma famille sur le site actuel*». (Mémoire de Mme Monique Charron-Lepage, p. 8)

### **6.5.3 Les cas de pertes de marge de recul et de mises en dérogation: impacts urbains**

Le tableau 6.3 montre la réduction de la marge de recul par rapport à l'emprise projetée si on effectue les acquisitions de terrain et les expropriations résidentielles. À l'exception des 5 résidences qui seront complètement expropriées, 18 autres propriétés résidentielles subiront l'expropriation d'une partie de leurs terrains. Parmi celles-ci, la perte de terrain de 5 résidences entraînera une réduction de la marge de recul mais pas en deçà des normes de la municipalité de Gatineau (7.5 mètres). Dans le cas de six (6) autres résidences, ces dernières étaient déjà en dérogation par rapport à la norme municipale. Enfin, la perte d'une bande de terrain pour 7 résidences aura comme conséquences de réduire la marge de recul et de les rendre dérogatoires au règlement de zonage de la Ville de Gatineau.

Au moment de l'élaboration de l'étude d'impact, le plan d'urbanisme de la Ville de Gatineau indiquait qu'une marge de recul d'au moins 7,5 mètres devrait être respectée entre l'emplacement des habitations unifamiliales, bifamiliales et trifamiliales et l'emprise de la rue projetée si cette dernière était de 20 mètres et plus. Cette norme est applicable également aux habitations multifamiliales d'au moins deux étages et aux types de zones commerciales éventuellement affectées dans la zone d'intervention. (Étude d'impact, p. 108)

Des modifications ont été effectuées par la Ville de Gatineau lors de la révision de son plan d'urbanisme: la marge de recul minimum demeure à 7,5 mètres pour l'emprise d'une rue de 20 mètres et plus pour les maisons unifamiliales isolées et les maisons unifamiliales jumelées, mais la marge de recul a été modifiée et varie de 9,0 mètres à 10,5 mètres pour les résidences unifamiliales contiguës, unifamiliales adossées, bi et trifamiliales. Cependant, ces nouvelles normes ne s'appliquent pas pour certains zonages qui gardent la norme de 7,5 mètres pour les résidences unifamiliales contiguës, unifamiliales adossées et bi et trifamiliales isolées et jumelées. (Document déposé B-9, p. 104 et 106)

Le MTQ souligne que *«l'usage dérogatoire ne constitue certes pas en soi un impact puisqu'il représente une situation de fait courante en milieu urbain d'un certain âge et nouvellement soumis aux volontés d'une réglementation obligatoirement uniforme à l'échelle d'une municipalité»*. (Étude d'impact, p. 108) La mise en dérogation de ces immeubles, même s'ils sont en situation de droits acquis, peut poser certains problèmes et être laissée à la discrétion de la municipalité. Le mémoire de la Ville de Gatineau nous donne certains indices: *«À cet effet, ces bâtiments seront en situation de droits acquis et tout agrandissement aux constructions existantes sera traité à partir de la nouvelle emprise. Toutefois, dans certains cas, et au mérite, la Ville de Gatineau pourra évaluer la possibilité de permettre certaines constructions par le biais de dérogations mineures lorsque certaines contraintes (ex: dimension du terrain) seront observées.»* (Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 16)

Cependant, ces dérogations mineures se limiteront aux seuls cas où les travaux d'agrandissement viendraient amplifier les impacts négatifs déjà observés ou encore ajouter des bâtiments ou encore des parties de bâtiments au nombre de résidences déjà identifiées à l'étude d'impact. (Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 17)

La commission s'interroge sur les conséquences de la diminution de la marge de recul sur la sécurité routière. Dans six cas, la marge de recul sera égale ou inférieure à 3,0 mètres. La commission se demande si une telle diminution ne pourrait pas devenir un autre facteur de risque d'accidents sur ce tronçon de la route 307. Quelques participants ont soulevé cette question dans leurs mémoires.

#### **6.5.4 Les impacts dus au rapprochement des résidences de la surface de roulement**

La réalisation du projet de réaménagement de la route 307 entraînera également un rapprochement entre les bâtiments et la surface de roulement. *« [...] au-delà de l'impact causé par la perte de terrain, des conditions nouvelles seront nécessairement créées dans le milieu (usage dérogatoire ou non), modifiant le type de relation que les riverains entretiennent avec la route.»* (Étude d'impact, p. 108)

Après la réalisation de ce réaménagement, trente-trois (33) immeubles résidentiels et commerciaux se retrouveront en situation dérogatoire. De ce nombre, vingt-six (26) sont situés en deçà de la marge de recul prescrite dans le plan d'urbanisme de la municipalité en 1985. La position de ces bâtiments s'avère préjudiciable au respect des principes de qualité de vie (espace et liberté de mouvement, sécurité). (Étude d'impact, p. 110)

Les nouvelles conditions engendrées par le rapprochement de la surface pavée obligeront les riverains à modifier sensiblement leurs habitudes. En effet, il sera dangereux pour certains automobilistes de faire marche arrière avec leurs véhicules directement sur la surface de roulement en l'absence d'accotement en gravier. Pour les enfants, le risque sera plus grand de jouer dans la cour avant ou latérale si celle-ci n'est pas fermée par une clôture. (Étude d'impact, p. 110) En ce qui a trait aux impacts dûs au rapprochement des bâtiments de la surface de roulement, le MTQ dresse le bilan suivant: neuf (9) impacts forts, huit (8) impacts moyens et quatre (4) impacts faibles sur l'ensemble du tronçon à élargir. (Étude d'impact, p. 113) Après vérification, la commission s'aperçoit qu'il faut éliminer deux impacts d'intensité moyenne et un impact fort, car ces résidences ont déjà subi un réaménagement de leur tronçon. Il y a donc huit (8) impacts forts, six (6) impacts moyens et quatre (4) impacts faibles.

Mme Marie-Paule Clavel (requérante) a réagi face au rapprochement de sa maison de la surface de roulement. Elle a insisté notamment sur la perte d'intimité liée à cette nouvelle situation et demande au MTQ de relocaliser sa résidence afin de laisser une distance raisonnable entre cette dernière et la nouvelle route. (Mémoire de Mme Marie-Paule Clavel, p. 2)

La commission constate les nombreux impacts causés par les expropriations, la diminution des pertes de marge de recul et le rapprochement entre les résidences et la surface de roulement. Cependant, la commission reconnaît les efforts provenant de l'initiateur du projet pour limiter le nombre d'expropriations complètes.

Étant donné que la commission conclut que le projet de réaménagement à quatre voies de la route 307 n'est pas justifié, les nombreux impacts dûs à l'expropriation et à la perte de marge de recul ainsi qu'au rapprochement des résidences de la surface de roulement seraient éliminés. Cependant, la commission est consciente que l'élargissement de la route 307 aurait aggravé une situation déjà fort préoccupante en raison des nombreuses résidences qui ne respectent pas les règles élémentaires de la qualité de vie énoncées plus haut.

## 6.6 La piste cyclable et autres équipements

Pour entre autres améliorer la sécurité des usagers sur la route 307, plusieurs participants ont réclamé l'aménagement de plusieurs équipements et, d'une façon particulière, une piste cyclable.

### 6.6.1 La piste cyclable

Depuis une dizaine d'années, la municipalité de Gatineau insiste auprès du MTQ, lors de rencontres techniques ou par voie de résolutions, pour obtenir une piste cyclable le long de la route 307. (M. Léo de La Chevrotière, transcriptions, 3 décembre, p. 73 à 77) Dès janvier 1981, la municipalité manifeste son intérêt pour une piste cyclable dans la zone d'intervention. Cependant, déjà les représentants du MTQ soulignent que l'aménagement d'une telle piste s'avère impensable pour les raisons suivantes: la nécessité d'exproprier une bande additionnelle, les coûts énormes en raison de la proximité de la route de la rivière Gatineau et le fait que le projet ne cadre pas avec les critères d'admissibilité du programme de subventions de l'époque (route à grand débit, 14 000 véhicules par jour). (Document déposé B-22).

Par la suite, la Ville de Gatineau a continué ses pressions pour l'aménagement de la piste cyclable. À certains moments, le MTQ manifestait une certaine ouverture face au projet. Cependant, la question du partage des coûts revient régulièrement ainsi que les difficultés techniques pour la mise en place de cette voie cyclable. Au cours des dernières années, le MTQ pousse plus loin et demande à la municipalité de procéder à la conception de la piste et d'obtenir les autorisations environnementales nécessaires, puis de l'intégrer au projet du MTQ. Cependant, l'intégration de la piste cyclable ne fait pas consensus entre la Ville de Gatineau et le MTQ.

Durant l'audience, la Ville de Gatineau a joué le rôle du principal promoteur de l'intégration d'une piste cyclable sur ce tronçon de la route 307. Le plan d'urbanisme et de développement de la Ville de Gatineau (1990) intègre un réseau de pistes cyclables sur le territoire. Ce plan stipule clairement que la ville souhaite se doter d'un réseau intégré d'aménagements cyclables sécuritaires, hors rue, devant relier les points d'intérêt et se raccorder aux réseaux des villes voisines. (Document déposé B-5, p. 63-64) En 1991, la firme Pluram élaborait un plan directeur de voies cyclables pour la Ville de Gatineau. Ce dernier plan prévoit également l'intégration d'une piste cyclable le long de la route 307. (Documents déposés B-13 et B-14)

La Ville de Gatineau bénéficie de nombreux appuis dans ce dossier. Durant la période d'information concernant le projet de réaménagement de la route 307, le Conseil régional des loisirs de l'Outaouais a souligné l'importance de la création d'un lien cyclable le long de la rivière Gatineau dans le cadre du réseau régional. Cet organisme était inquiet de certains propos du MTQ dans l'étude d'impact concernant l'intégration

de cette piste au projet d'élargissement de la route 307. En conclusion dans leur lettre, ce groupe signalait qu'il comprenait « [...] *que ce secteur est relativement restreint en terme d'espace. Nous croyons que l'aspect cyclable doit être considéré avec attention afin d'éviter des erreurs de planification qui limiteraient éventuellement l'expansion du réseau.* » (Annexe F du mémoire de la Ville de Gatineau) Plusieurs des participants à l'audience appuient l'idée d'une piste cyclable le long de la route 307. (voir chapitre 3)

Le rôle de cette piste cyclable est « [...] *d'assurer un lien entre le réseau récréatif primaire situé en bordure de la rivière des Outaouais et le réseau cyclable du nord de la ville de Hull et, d'autre part, d'assurer les boucles nécessaires à la réalisation de circuits intégrés entre les quartiers et secteurs de voisinage de la ville (via le ruisseau Desjardins, Limbour, etc...).* » (Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 17) La municipalité de Gatineau soutient également que l'aménagement de cette piste aurait permis d'éviter au moins trois accidents entre des automobilistes et des cyclistes sur ce tronçon de la route.

L'intégration de la piste cyclable en bordure de la berge de la rivière Gatineau semble présenter certaines difficultés techniques et économiques. À deux reprises dans l'étude d'impact, le MTQ souligne ces difficultés. Ainsi, le MTQ précise que « *la réalisation de cette dernière (piste cyclable) s'avère d'ailleurs fort peu probable compte tenu des difficultés de construction anticipée (berge abrupte) et des coûts prohibitifs qu'engendrerait sa construction à l'occasion de passages particulièrement étroits et même inexistantes entre la route actuelle et la rivière.* » (Étude d'impact, p. 46) Le même genre d'argument est repris ailleurs dans l'étude d'impact. (Étude d'impact, p. 105) Pendant l'audience, M. Jean Côté, ingénieur au MTQ, précise qu'il est possible d'intégrer une piste cyclable, mais que certains secteurs présentent des difficultés importantes nécessitant des conceptions spéciales à des coûts assez élevés. (M. Jean Côté, transcriptions, 3 décembre, p. 73 à 77)

La Ville de Gatineau a prévu une solution technique à ce problème. Le plan directeur élaboré par la firme Pluram préconise une bande protégée bidirectionnelle du côté ouest, à proximité de la rivière Gatineau. (Document déposé B-13) Cependant, le consultant aurait préféré que la piste soit complètement dissociée de la route: « [...] *l'espace est relativement limité et cet objectif nous semble difficile à respecter sauf dans le cas où les quatre voies ne sont pas construites. Nous suggérons à la ville de songer à implanter cette mesure là où c'est techniquement possible.* » (Document déposé B-13, p. 7)

Dans son mémoire, la Ville de Gatineau propose la solution suivante: comme dans le croquis de type A (voir la figure 6.1), une piste cyclable en site propre dans les situations où la berge est suffisamment large pour accueillir une voie cyclable (environ 70 % du tracé); et selon le croquis de type B (voir la figure 6.1), une bande cyclable en chaussée protégée à même l'emprise dans les situations où la dimension

de la berge ne permet pas l'intégration d'une piste cyclable en site propre (pont du Canadien Pacifique, intersection d'Auvergne, etc.). (Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 17) Il s'agit d'une nouvelle proposition par rapport à celle présentée dans le plan directeur des voies cyclables pour ce tronçon.

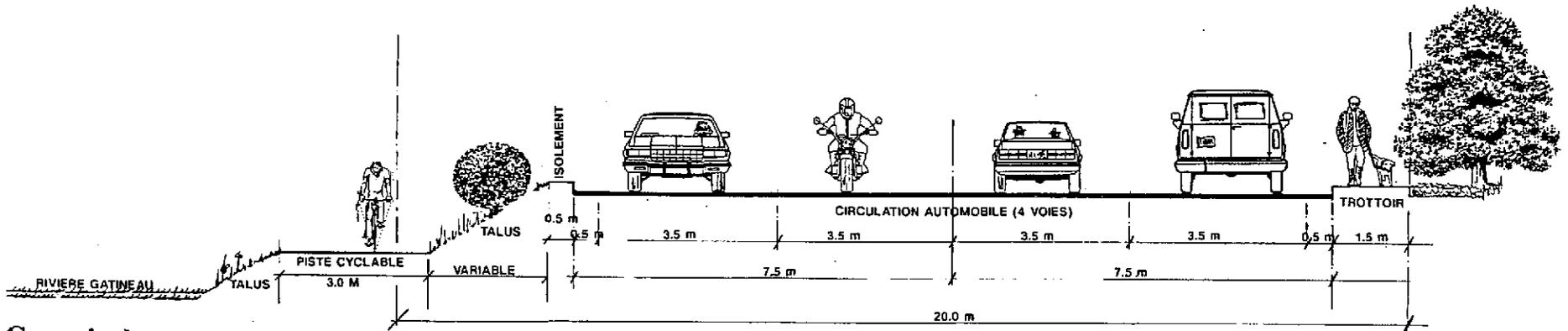
Le partage des coûts de l'aménagement de cette piste a aussi fait l'objet de nombreuses discussions entre le MTQ et la municipalité. Le MTQ parle à certains moments de défrayer 75 % des coûts de l'aménagement jusqu'à un maximum de 40 000 dollars du kilomètre. Lors de l'audience, le MTQ a été particulièrement silencieux sur le financement de ce projet. La Ville de Gatineau déplore l'inconstance du MTQ dans ce dossier. (Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 17)

### **6.6.2 L'opinion de la commission**

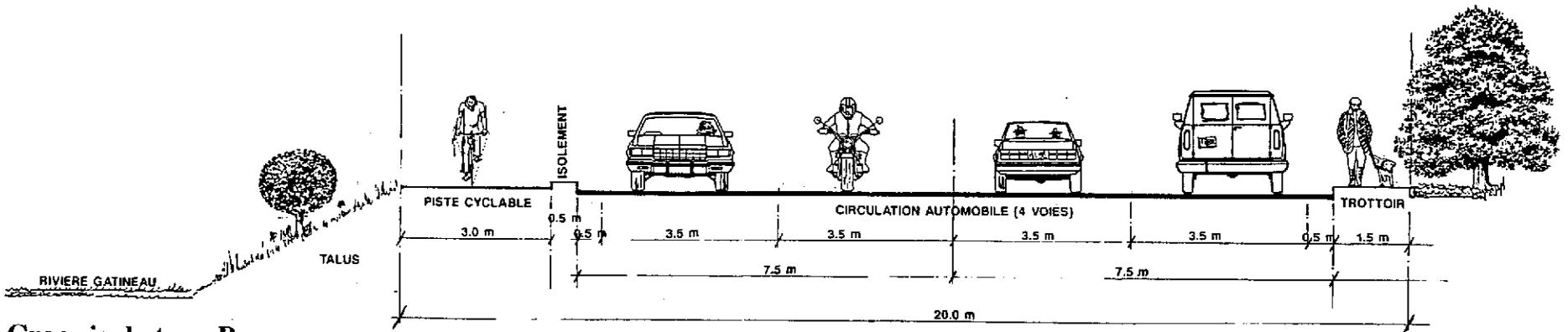
La commission considère que l'intégration d'une piste cyclable le long de la route 307 pourrait être un équipement récréo-touristique très intéressant pour la région étant donné les liens possibles avec la ville de Hull et avec le nord de la région en assurant un lien avec entre autres le parc de la Gatineau. Cependant, la commission juge que d'autres éléments, comme les aspects de la sécurité des berges, doivent également être pris en considération. Étant donné l'instabilité des rives de la rivière Gatineau dans ce secteur, la commission préférerait que la piste cyclable ne soit pas située dans la berge de la rivière même si cette dernière est suffisamment large pour accueillir une telle infrastructure, comme le propose la Ville de Gatineau dans son mémoire (croquis de type A). La commission craint que, malgré les ouvrages de stabilisation et de protection des rives, la piste cyclable ne devienne un nouveau facteur d'érosion des berges tout comme le chemin d'accès à proximité de l'intersection de la rue d'Auvergne.

À cette demande d'aménagement d'une piste cyclable figuraient également l'installation et la mise en opération de feux de circulation, un système d'éclairage pour l'ensemble du tronçon, la construction d'un trottoir du côté est de la route et des abribus sur le côté ouest. La commission souscrit à l'ensemble de ces mesures.

Figure 6.1 Coupe-type pour l'intégration d'une piste cyclable à la route 307



Croquis de type A



Croquis de type B

Source: Mémoire de la Ville de Gatineau, 1992.  
Document déposé, B-15.

---

## CHAPITRE 7

# Conclusion

### **Le morcellement**

L'étude d'impact du projet de réaménagement de la route 307 entre les ponts Alonzo-Wright et des Draveurs à Gatineau examine une infrastructure routière sur laquelle des travaux sont en cours depuis une dizaine d'années et dont deux tronçons ont déjà été complétés. Le morcellement des travaux place la commission devant un fait accompli, et dans la délicate situation d'avoir à tenir audience sur la justification et les impacts d'un projet en partie complété. Les contraintes qui en résultent suppriment toute possibilité d'examiner un éventail de variantes et diminuent singulièrement la valeur de l'exercice.

### **Le demandeur et l'initiateur**

La commission a reconnu comme l'initiateur du projet, au sens de la Loi sur la qualité de l'environnement, le ministère des Transports du Québec. Le ministère des Transports du Québec a, de par la section II de la Loi sur la voirie, la compétence de l'élaboration et de la réalisation des projets routiers du domaine public. Le MTQ est donc considéré comme l'initiateur du projet au sens de la réglementation sur l'examen et l'évaluation des impacts. En vertu de la section XI de la même loi, les infrastructures routières ainsi créées deviennent propriété des municipalités dans les limites desquelles elles sont construites. Si, de plus, la municipalité est la demanderesse et la principale bénéficiaire du projet, elle joue aux yeux du public le même rôle que l'initiateur du projet. La commission estime que dans de tels cas le demandeur doit être identifié explicitement dès le début du processus, à l'étape de l'avis de projet, pour qu'il soit connu de tous, et que ses intérêts soient clairement identifiés tout au long du processus.

### **L'étude d'impact**

Malgré qu'il ait examiné plusieurs variantes de réaménagement de la route 307, le promoteur n'a analysé qu'une seule variante dans l'étude d'impact. La commission juge que ce procédé la plaçait devant l'irrévocable et transformait ainsi le processus d'évaluation environnementale en un processus de gestion des impacts. La commission constate qu'il était d'autant plus difficile d'examiner des alternatives qu'une partie du projet était déjà réalisée.

L'information contenue dans l'étude d'impact remonte aux années 1985-86. Le dossier a été complété en 1988 et un rapport complémentaire est paru en 1989, en réponse aux questions du MENVIQ. Dans un milieu aussi dynamique que le quartier de l'Érablière, en plein développement urbain, une mise à jour des dossiers aurait été utile. La Ville de Gatineau a complété l'information sur certains aspects du dossier urbain, lors de l'audience.

La commission estime que le trop long délai ou la modification des éléments du problème durant l'analyse et l'évaluation des impacts par le promoteur nuisent considérablement à l'analyse de l'étude d'impact et compliquent l'examen public du dossier, s'ils ne sont pas mis à jour. Le cas échéant, la commission propose au MENVIQ d'exiger du promoteur une mise à jour des éléments de justification, des données utilisées et de l'évaluation des impacts avant de statuer sur la recevabilité de l'E.I. La commission suggère également au MENVIQ d'exiger que le promoteur délimite très clairement l'évaluation des impacts des parties de projet déjà effectuées de celles à venir, lorsque de tels cas se présentent.

La zone d'étude retenue par le promoteur aurait dû être élargie, pour mieux convenir aux besoins des analyses régionales de circulation, à celles du développement résidentiel et touristique régional et aux études du milieu hydrique de la rivière Gatineau.

La commission est d'avis que la délimitation de la zone d'étude constitue un élément clé pour l'obtention d'une étude d'impact de qualité, qui permette d'appréhender l'ensemble des répercussions d'un projet. Elle propose que les paramètres fixés par le MENVIQ pour la délimitation et la justification de la zone d'étude laissent moins de place à l'interprétation par le promoteur. La commission est d'avis que la délimitation et la justification de la zone d'étude devrait faire l'objet d'une approbation du MENVIQ au début du processus d'évaluation des impacts par le promoteur.

La commission est d'avis que la justification d'un projet devrait de manière générale être envisagée dans une perspective globale. Les dossiers de circulation en constituent un excellent exemple. La commission propose que le MENVIQ incorpore à la directive environnementale une demande à cet effet et incorpore ce critère lors de l'examen de la recevabilité de l'étude d'impact.

La commission juge que l'utilisation de valeurs différentes pour caractériser le même facteur, le même paramètre ou la même donnée à différentes étapes de l'étude d'impact est inacceptable et rend celle-ci irrecevable. La commission suggère au promoteur de veiller à la cohérence de son étude d'impact et au MENVIQ d'en faire un élément clé de son analyse de recevabilité.

Les dossiers d'inventaire et d'analyse du milieu présentés dans l'étude d'impact étaient de qualité inégale: les uns, très bien documentés, débordent même la zone d'étude; certains, comme la partie du dossier physique qui traitait de la rivière Gatineau et la partie du dossier biologique sur la faune et particulièrement la faune aquatique, ne sont pas suffisamment élaborés. Dans certains cas, l'évaluation de l'impact repose sur une hypothèse; dans d'autres, elle est fortement soutenue par des inventaires et des analyses valides.

### **Les impacts et les mesures d'atténuation**

Selon la commission, la faiblesse des inventaires du milieu se répercute sur l'évaluation des impacts. Il devient alors difficile pour la commission et pour la population de porter un jugement adéquat sur leur évaluation durant le processus d'examen public.

Les impacts de l'élargissement de la route 307 résulteraient surtout des mesures d'expropriation, de la dégradation du climat sonore, des effets de la stabilisation des berges et des travaux de remblai dans la rivière Gatineau, de la construction du nouveau pont au ruisseau Desjardins et de la dégradation visuelle du paysage.

Même si les mesures d'expropriation complète d'une propriété constituent un impact majeur, elles sont tout de même compensées dans le cadre soit d'une entente de gré à gré ou par l'application de la Loi sur l'expropriation. La commission s'inquiète notamment des expropriations partielles qui auront pour effet de réduire les marges de recul entre les bâtiments et la surface de roulement, des mises en dérogations au règlement d'urbanisme et de l'augmentation du climat sonore. Le bruit est déjà élevé sur tout le tronçon et les impacts prévus accentueraient cette diminution de la qualité de vie et s'ajouteraient à la dégradation visuelle des paysages due à l'élargissement et aux travaux de stabilisation des berges. Ces ouvrages auront pour effet majeur d'artificialiser les berges, de modifier éventuellement la dynamique fluviale et la sédimentation au droit du pont de chemin de fer. Cependant, la commission estime que les mesures de recolonisation végétale proposées pourront graduellement résorber l'effet visuel de l'artificialisation des berges.

### **La justification du projet**

La commission constate l'absence d'évaluation des impacts cumulatifs dans le cadre de ce projet. La commission estime que les impacts cumulatifs résultant de projets successifs affectant une même composante du milieu constituent une part non négligeable de l'évaluation des impacts d'un projet. La commission considère que le MENVIQ a un rôle prépondérant à jouer dans ce dossier et suggère que ce ministère se dote d'un outil d'inventaire et d'intégration des impacts de l'ensemble des projets qui lui sont soumis, par composante du milieu, sur une base spatiale qui reste à déterminer. À partir de cette grille d'analyse, il sera alors possible pour le MENVIQ d'incorporer à la directive des considérations sur la nature, la portée et l'étendue des impacts cumulatifs que le promoteur devra considérer.

Les éléments de justification présentés lors de l'audience portent sur la partie complétée, puisqu'ils établissent la nécessité de régler les conflits de trafic aux intersections. L'analyse régionale est absente de l'étude d'impact; la justification et les priorités routières régionales ne sont pas évaluées ni même discutées. Les conditions de circulation ont changé énormément au cours des 10 dernières années et la route 307 est passée du statut de route rurale à celui d'artère urbaine avec feux de circulation.

Les problèmes de sécurité qui ont fait à l'origine l'objet de la justification du projet ont été en partie résolus par les aménagements de 1985-86 aux intersections du boulevard Monte-Carlo, l'avenue Gatineau et des rues d'Auvergne et Picardie; l'installation des feux de circulation et la diminution de vitesse à 50 km/h avec surveillance policière accrue sont de nature à résoudre les problèmes de sécurité.

De plus, la congestion des ponts qui traversent la rivière Gatineau aux extrémités du tronçon étudié, et qui opèrent à pleine capacité aux heures de pointe, est généralement responsable des congestions qui affectent la route 307. L'argument de la fluidité de la circulation perd de son importance à cause du changement de capacité qu'ont entraîné les modifications récentes de l'aménagement. La justification de l'augmentation du trafic sur la route 307 généré par le développement urbain rapide du quartier de l'Érablière n'est plus à propos puisque celui-ci est à toutes fins pratiques presque complété.

La commission estime qu'une partie du trafic généré par les développements résidentiels récents et celui qui résultera du développement en cours devrait emprunter le boulevard de La Vérendrye si celui-ci était construit. La commission se dissocie de l'opinion de la Ville de Gatineau et considère que le parachèvement du boulevard de La Vérendrye pourrait jouer un rôle important dans l'allègement du trafic sur la route 307, contribuant ainsi à l'amélioration du niveau de service et soustrayant par la même occasion le trafic de transit qui utilise actuellement le quartier Côte-d'Azur. La commission considère également que le parachèvement du boulevard de La Vérendrye est irréaliste sans l'élargissement du pont Alonzo-Wright et que ces aménagements permettraient aux véhicules de rejoindre rapidement les autoroutes 5 et 50.

La commission propose que les différents intervenants dans le dossier régional de la circulation mettent en application la liste de priorités qui figure à l'entente entre la CNN, le CUO et le MTQ (gouvernement du Québec). La commission considère que l'élargissement d'une route sur des bords de talus reconnus comme instables constitue en soi un exercice risqué. Elle conclut que le projet d'élargissement de la route 307 entre les ponts Alonzo-Wright et des Draveurs devrait être refusé. La commission appuie cette conclusion sur le fait que les impacts sur le milieu humain sont très importants et que la justification s'avère très faible. Elle suggère au MTQ d'affecter en partie les ressources financières prévues à cet effet au parachèvement

de la section ouest du boulevard de La Vérendrye et à l'élargissement du pont Alonzo-Wright dans les délais les plus brefs.

Aux yeux de la commission il existe un problème aigu et urgent de stabilisation des berges entre les rues Picardie et d'Auvergne, dans une zone déjà aménagée à quatre voies. La commission propose que le promoteur entreprenne les travaux de protection et de consolidation des secteurs actuellement menacés le plus rapidement possible. Toutefois ces travaux ne devront pas inclure les remblais ou les sections de remblais devant servir d'assise à l'élargissement de la route. De l'avis de la commission, la situation d'instabilité chronique des berges requiert un programme permanent de suivi des mouvements de masse tant pour la protection de la route que pour la sécurité des citoyens.

Afin d'améliorer la sécurité des usagers qui circulent sur la route 307, la commission propose que la Ville de Gatineau et le ministère s'entendent sur une réduction de la vitesse des véhicules de 60 à 50 km/h sur l'ensemble du tronçon. Elle propose également que des mesures de surveillance policières efficaces rendent cette modification effective.

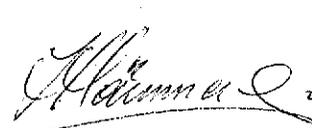
La commission estime également que la route 307 a un besoin urgent de réfection de sa surface de roulement et que le pont du ruisseau Desjardins devrait être rénové et réaménagé de manière à répondre aux besoins actuels de la circulation. La commission suggère que les caractéristiques géométriques soient ajustées entre la route et le pont et qu'un trottoir y soit installé pour la sécurité des piétons.

La commission recommande l'installation d'un trottoir du côté est de la route et d'abribus du côté ouest, l'installation et la mise en opération des feux de circulation, comme il était prévu, ainsi qu'un système d'éclairage sur l'ensemble du tronçon.

Fait à Montréal, le 25 mars 1992



André Poulin, commissaire  
président de la commission



John Haemmerli  
commissaire

Avec la collaboration de monsieur Daniel Vanier, analyste.



---

# **ANNEXES**



---

# **ANNEXE 1**

## **Liste des participants à l'audience**



---

## LISTE ALPHABÉTIQUE DES PARTICIPANTS À L'AUDIENCE

BÉDARD, Gabriel

BRETON, Claude

BRETON, Sigisbert

CHARRON, André

CHARRON-LEPAGE, Monique

CHÉNARD, Paul                      Conseil régional pour l'environnement et le  
développement durable de l'Outaouiais  
(CREDDO)

CLAVEL, Marie-Paule

DE LA CHEVROTIÈRE, Léo      Ville de Gatineau

DEMERS, Jacques

FILION, Lionel

FOREST, Mariette                      Conseil régional pour l'environnement et le  
développement durable de l'Outaouiais  
(CREDDO)

HUDON, Louis                      Association des propriétaires de la Côte d'Azur

LABINE, Robert                      Ville de Gatineau

LAGAREC, Daniel

LAPRADE, Bernard                      Association des propriétaires de la Côte d'Azur

MORIN, Roland                      Ville de Gatineau

ROY, Guy

SINCENNES, André                      Ville de Gatineau

ZAJC, Mladen



---

## **Annexe 2**

### **Liste des documents déposés**



---

## Route 307 - Gatineau

### Liste des documents déposés

#### Dossier initial

- Avis de projet (15 décembre 1981).
- Directive du ministère de l'Environnement (20 mai 1982).
- Consultation interministérielle sur l'étude d'impact: lettres de différents ministères (1988-1989).
- Étude d'impact sur l'environnement (étude d'impact, résumé, rapport complémentaire) (juillet 1988).
- Rapport complémentaire et réponses aux questions du ministère de l'Environnement (septembre 1989).
- Avis de recevabilité de l'étude d'impact (18 juin 1990).

#### Documents déposés par la suite

##### Par le promoteur

- A1 Différentes cartes portant sur les immeubles à acquérir le long de la route 307 entre les ponts Alonzo-Wright et des Draveurs. 22 cartes.
- A2 *Stabilisation de la berge de la rivière Gatineau le long de la route 307 du chaînage 1+030 au chaînage 3+900.* Étude de stabilité préparée par Gilles Grondin. Municipalité de Gatineau. 2 décembre 1991. 18 pages.
- A3 *Stabilité de remblai de la route 307 près du pont du Canadien Pacifique.* Étude de stabilité préparée par Gilles Grondin. Municipalité de Gatineau. 8 septembre 1983. 17 pages.
- A4 *Stabilisation du glissement en bordure de la route 307 à Gatineau près de l'intersection avec la rue d'Auvergne.* Étude de stabilité préparée par Gilles Grondin. Municipalité de Gatineau. 4 décembre 1984. 4 pages.

- 
- A5 *Stabilisation de talus près de l'intersection avec la rue d'Auvergne. Étude de stabilité* préparée par M. Gilles Grondin. Municipalité de Gatineau. 26 septembre 1986. 5 pages.
- A6 *Glissement de terrain le long de la route 307 en aval de la rue Monte-Carlo. Étude de stabilité* préparée par M. Gilles Grondin. Municipalité de Gatineau. 26 septembre 1986. 6 pages.
- A7 Textes de présentation de MM. Rosaire Roy et Jean Côté et de Mme Maryse Lavallée et acétates du ministère des Transports pour le réaménagement de la route 307 entre les ponts des Draveurs et Alonzo-Wright.
- A8 Courbes de stabilité de la rive de la rivière de Gatineau. 2 pages.
- A9 Certification d'autorisation pour le réaménagement de la route 307 intersections des chemins Picardie, d'Auvergne et Gatineau. Ministère de l'Environnement du Québec. 9 janvier 1984. 2 pages.
- A10 Commentaires sur la directive préliminaire du ministre. Route 307 (du pont Alonzo-Wright au pont des Draveurs). Service de l'environnement, Ministère des Transports. 2 pages.
- A11 *Débits de circulation aux approches des intersections. Route 307 entre les ponts Alonzo-Wright et des Draveurs.* Ministère des Transports. 4 pages.
- A12 Tableau des comptages sur la route 307 en 1988. Ministère des Transports. 12 pages.
- A13 Réponses aux questions de M. Daniel Lagarec lors des audiences publiques. 5 pages.
- A14 Résultats actualisés des simulations acoustiques. 28 janvier 1992. 2 pages.
- A15 Divers relevés sonores. 29 janvier 1992. 23 pages.
- A16 Étude de stabilité et de fondation. Murs de soutènement le long de la route 307 à Gatineau à l'intersection des rues Picardie, Gatineau et d'Auvergne. 4 mars 1982. 27 pages.
- A17 Demande de certification d'autorisation de construire. Ministère des Transports. 30 mars 1983. 12 pages.

---

A18 Note de service à M. Rosaire Roy de M. Jacques Gagnon relativement à des ouvrages de protection des rives de la rivière Gatineau. 20 janvier 1992. 2 pages.

A19 Lettre adressée par Jean Aubé par le Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec. 20 décembre 1983. 2 pages.

### **Par les ministères et organismes gouvernementaux**

B1 *Le réseau routier*, Ministère des Affaires municipales. Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. 1991. 74 pages et 3 annexes.

B2 *Combattre le bruit de la circulation routière. Techniques d'aménagement et interventions municipales*. Ministère des Transports du Québec, Service de l'environnement. 1987. 98 pages.

B3 *Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales*. Ministère des Transports. Dépliant.

B4 *Loi sur l'expropriation*. Éditeur officiel du Québec. 1990.

B5 *Plan d'urbanisme et de développement*. Ville de Gatineau. 1990. 99 pages.

B6 *Règlement relatif aux permis et certificats*. Ville de Gatineau. 1990. 52 pages.

B7 *Règlement de lotissement*. Ville de Gatineau. 1990. 32 pages.

B8 *Règlement de construction*. Ville de Gatineau. 1990. 29 pages.

B9 *Règlement de zonage*. Ville de Gatineau. 1990. 312 pages et 1 annexe.

B10 Schéma d'aménagement révisé (167 pages) et document complémentaire de la Communauté régionale de l'Outaouais (61 pages). Plans officiels faisant partie intégrante du schéma d'aménagement révisé et carte (les plans et carte sont disponibles à Montréal seulement). 16 juin 1988.

B11 *Carte routière de la Ville de Gatineau*. Avril 1991.

B12 *Diagramme d'écoulement de la circulation sur les routes du Québec*. Ministère des Transports. Direction de la circulation et des aménagements. 1988.

- 
- B13 Plan directeur des voies cyclables (version finale). Ville de Gatineau. Avril 1991. 15 pages.
- B14 *Carte du plan directeur des voies cyclables, réseau et types d'aménagement proposés.* Ville de Gatineau. 7 novembre 1990. 1 plan.
- B15 Schéma coupe type - route 307 avec piste cyclable. Ville de Gatineau. 1 page.
- B16 Extraits des délibérations du Conseil de la Ville de Gatineau concernant la route 307. 13 résolutions.
- B17 *Volumes de circulation 1991 sur la route 307.* Direction du génie. Ville de Gatineau. 1 page.
- B18 *Accidents routiers années 1989-1990-1991 à ce jour sur la route 307 (principale) entre avenue du pont et accès au pont.* Sécurité publique. Ville de Gatineau. 4 pages.
- B19 *Les routes de l'Outaouais, DANGER! Identification des sites dangereux du réseau routier de l'Outaouais.* Département de santé communautaire de l'Outaouais, CHRO. Septembre 1990. 79 pages.
- B20 *Statistiques descriptives par station et par mois pour l'ensemble de la période. Rivière Gatineau Réseau-Rivières 1979-1985. Données pour la qualité de l'eau.* Ministère de l'Environnement du Québec. 12 pages.
- B21 Extrait des délibérations du Conseil de la Ville de Gatineau. Séance du 19 novembre 1991. Numéro C-91-11-1362. Élargissement - route 307.
- B22 Comptes rendus de réunions entre la Ville de Gatineau et le ministère des Transports du Québec. 10 comptes rendus.
- B23 Réponses de la Société de transport de l'Outaouais aux questions de la Commission concernant le réaménagement de la route 307 à Gatineau.
- B24 *La mobilité des personnes dans l'Outaouais.* Service de planification, Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais avec la collaboration du ministère des Transports du Québec. Août 1990. 67 pages.
- B25 *Guide du réseau.* Société de transport de l'Outaouais. Octobre 1991 (disponible à Montréal seulement).
-

- 
- B26 *Le bruit du trafic routier et ferroviaire: ses effets sur l'habitation.* Société canadienne d'hypothèques et de logements. 121 pages.
- B27 Divers documents sur le bruit transmis par le DSC de l'Outaouais. 6 documents.
- B28 Lettre de la Direction de l'exploitation de la Société de transport de l'Outaouais adressée à la commission en date du 20 décembre 1991 en réponse à des questions posées lors des audiences publiques. 1 page.
- B29 Note de service adressée à M. Marc Flamand, directeur régional, par M. Clément Tremblay, de la division des réparations et expertises, commentant la capacité et l'état du pont sur la route 307.
- B30 Données brutes de la circulation sur la route 307 à Gatineau. Transmis par la Ville de Gatineau.
- B31 Réponses et compléments d'information demandés à la Ville de Gatineau par la Commission lors de l'audience publique. 30 janvier 1992. 14 pages.
- B32 Réponses à des questions adressées au CP Rail en date du 29 janvier 1992. 1 page.

**Par le public**

- C1 Questions de M. Daniel Lagarec relatives à l'étude hydraulique soumise par MM. Lauzon et Toussaint.
- C2 Questions de M. Paul Chénard du CREDDO adressées à la Société de transport de l'Outaouais.



---

## **Annexe 3**

### **Liste des mémoires**



---

## Liste des mémoires

### Mémoires présentés à l'audience

M-1 VILLE DE GATINEAU. *Mémoire*, Décembre 1991, 19 pages et 7 annexes.

M-2 CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'OUTAOUAIS. *Mémoire*, 9 janvier 1992, 4 pages.

M-3 BRETON, Claude. *Mémoire*, 14 pages.

M-4 LAGAREC, Daniel. *Mémoire*, 3 pages.

M-5 CLAVEL, Marie-Paule. *Mémoire*, 7 janvier 1992, 2 pages.

M-6 CHARRON-LEPAGE, Monique. *Mémoire*, 9 janvier 1992, 9 pages.

### Présentations verbales

BRETON, Sigisbert

ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES DE LA CÔTE D'AZUR

### Mémoire présenté après l'audience

M-7 BRETON, Sigisbert. *Mémoire*, 31 janvier 1992, 4 pages.



---

## **Annexe 4**

### **Liste des personnes et organismes qui ont collaboré aux travaux de la commission**



---

**Liste des personnes et organismes  
qui ont collaboré aux travaux de la commission**

M. Barj, Salah, Société de transport de l'Outaouais;

Mme Bouchard, Françoise, Département de santé communautaire (DSC) de l'Outaouais;

Mme Brunet, Claudine, commission de la Capitale nationale;

M. Chabot, Jacques, ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche;

M. de La Chevrotière, Léo, Ville de Gatineau;

M. Germain, Louis, ministère de l'Environnement;

M. Tochon, Nelson, Communauté urbaine de l'Outaouais.



---

## **Annexe 5**

### **Bibliographie**



---

## BIBLIOGRAPHIE

Association québécoise du transport et des routes inc. :

*Normes canadiennes de conception géométrique des routes*. AQTR, 3e éd. 1987.

Conseil canadien des ministres des Ressources et de l'Environnement :

*Recommandations pour la qualité des eaux au Canada*, Ottawa, 1987.

Deluc :

*Plan intégré des réseaux routiers et de transport en commun*. Annexe technique au rapport d'étape no 1. Étude effectuée pour la Société de Transport de l'Outaouais, 1992.

Kellerhals, Rolf :

*Effects of River Regulations on Chanel Stability*. In *Gravel Bed-Rivers*, Hey, Bathurst, Thorne, Ed., 1982, p. 685-715.

Kellerhals, Rolf, Michael Church et Dale I. Bray :

*Classification and Analyses of River Processes*. *Journal of the hydraulics division*, July 1976, p. 813-829.

Ministère des Transports, Service des études :

*Choix et priorités d'implantation d'axes routiers dans l'agglomération de Hull, Gatineau et Aylmer*. Une entente entre la commission de la Capitale nationale et le Gouvernement du Québec, 1983, 177 p.

Paul, Mireille et Laliberté Denis :

*Teneurs en mercure, plomb et cadmium des poissons et des sédiments du bassin versant de la rivière des Outaouais en 1985*. Direction de la qualité du milieu aquatique, Ministère de l'Environnement du Québec, Rapport no 86-03, 1987, 87 p.

---

Paul, Mireille et Laliberté Denis :

*Teneurs en BPE, pesticides organochlorés, composés phénoliques et HAP des poissons et des sédiments du bassin versant de la rivière des Outaouais en 1985.* Direction de la qualité du milieu aquatique, Ministère de l'Environnement du Québec, Rapport no 86-10, 87 p.

SCHL :

*Le bruit du trafic routier et ferroviaire : ses effets sur l'habitation.* Société canadienne d'hypothèques et de logements, 2e éd., 1981, 121 p.

Simos, Jean :

*Évaluer l'impact sur l'environnement.* Presse polytechnique et universitaire romande 1990, 261 p.

Sobh, Hassan, Lessard Marie-Josée :

*Étude de justification; Boulevard de La Vérendrye à Gatineau, entre le pont Alonzo-Wright et l'autoroute 50.* Rapport d'étude, Ministère des Transports, 1992, 35 p., 9 cartes, 12 figures et plans.

Théberge, Jocelyn :

*Cartographie géotechnique dans la région de Gatineau - Aylmer - Hull.* Ministère de l'Énergie et des Ressources, Série des Manuscrits bruts, MB 86-43, 200 p. 3 cartes, 1 feuillet.

Trans, Goss, Gilroy and Associates :

«1986 National Capital Area O-D Survey – Survey Validation Study» – Summary Report, 1987.

Transportation Research Board :

*Highway Capacity Manual, Special Report 209,* National; Research Council, Washington, D.C. 1985.

---

## **Annexe 6**

### **Cartes**



CARTE 3

ÉLÉMENTS DU MILIEU PHYSIQUE

MOUVEMENTS DE MASSE

- ↑ Site de glissement de terrain
- ↕ Ravinement
- ▲▲ Zone de fissuration

NATURE DES DÉPÔTS MEUBLES  
DÉPÔTS RÉCENTS

- 10 Dépôts organiques: marécage et tourbière.
- 9 Dépôts fluviaux: gravier, sable, silt, silt argileux et matière organique.

DÉPÔTS DU PROTO-OUTAOUAIS

- 8/7 Dépôts fluviaux de chenaux abandonnés: unité 8, Silt argileux; unité 7, Sable, remanié localement en dunes de petite taille

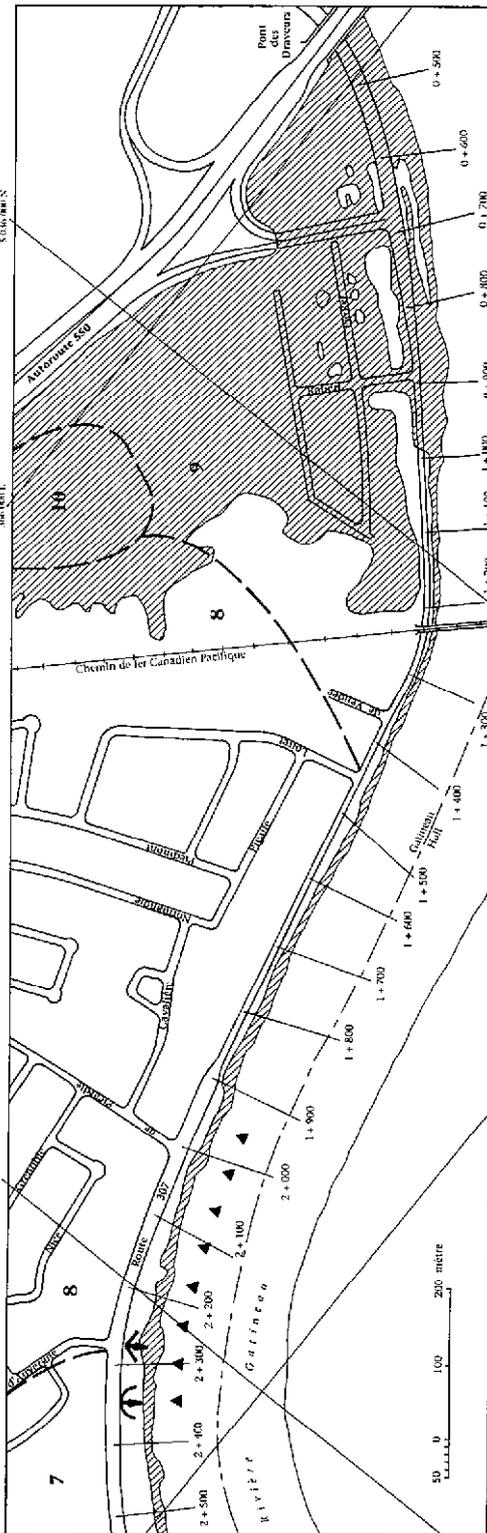
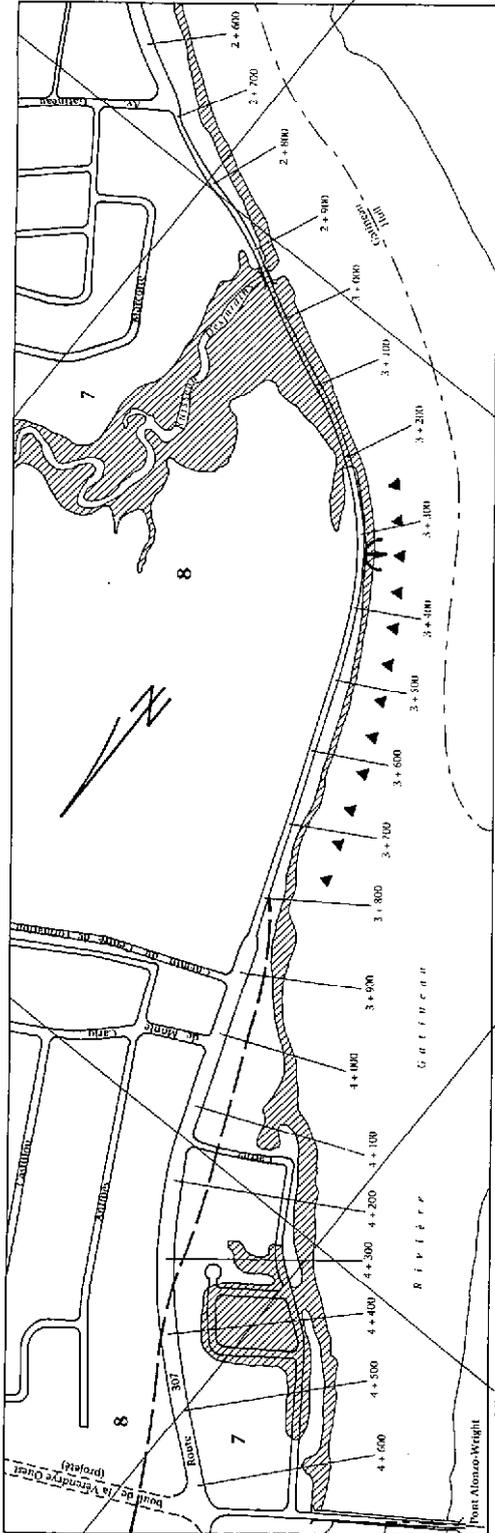
Contact géologique entre dépôts meubles.

ZONE D'INONDATION

Récurrence de 20 ans.

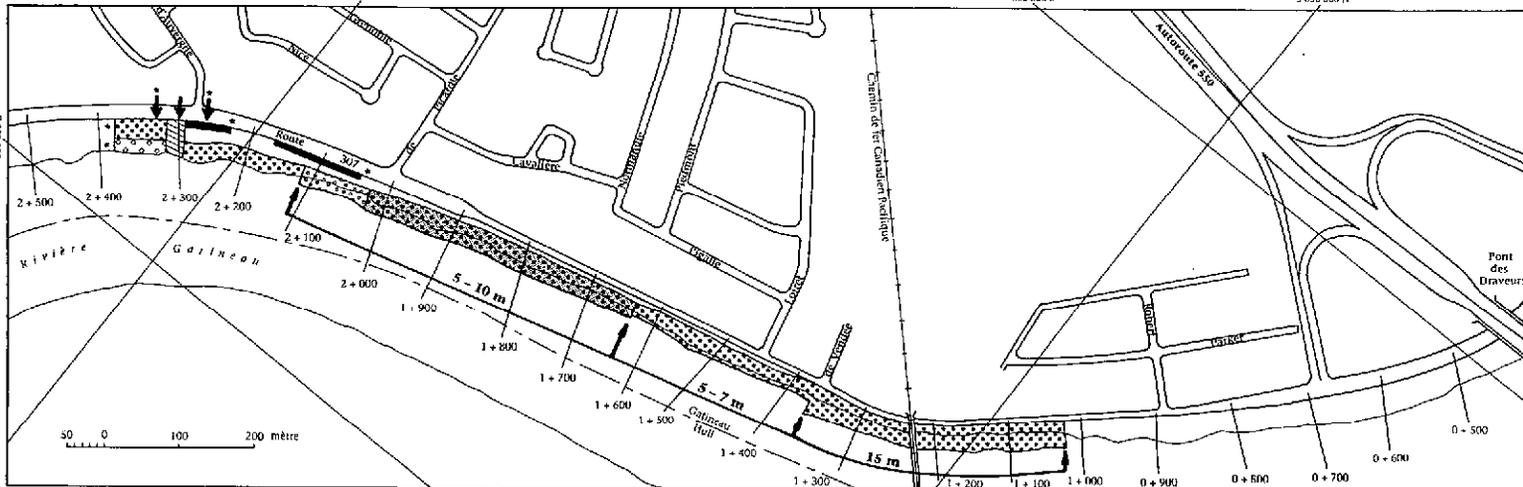
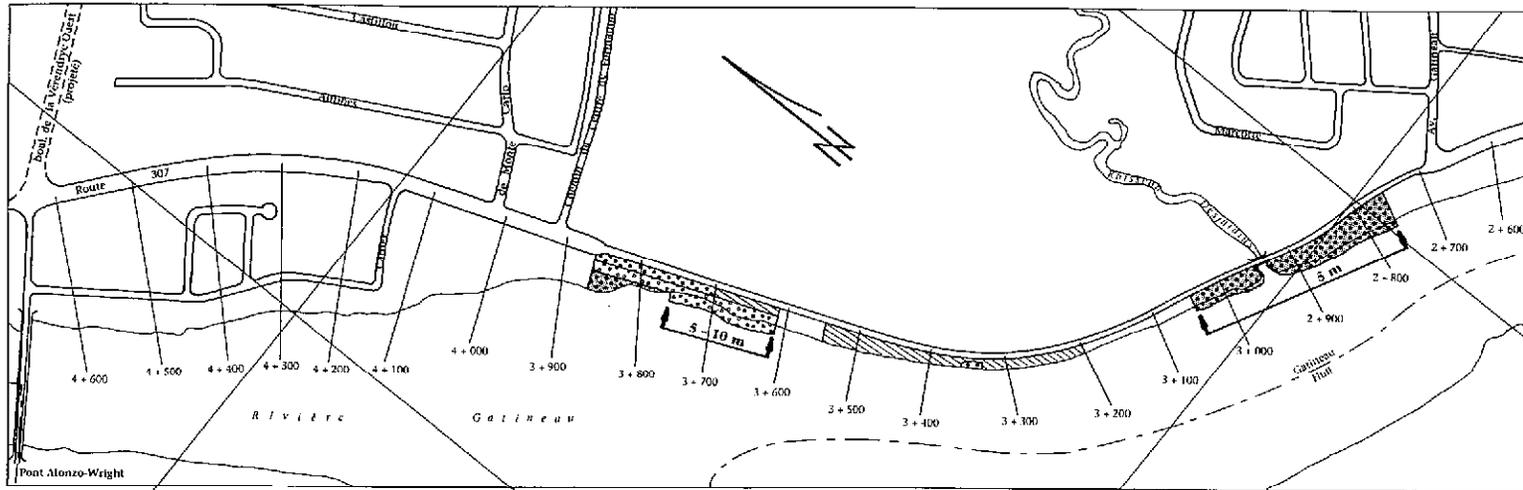
1+100 Chaînage (Km + m)

Sources: Carte d'inondation, 1988, annexes 2, planches A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z, AA, AB, AC, AD, AE, AF, AG, AH, AI, AJ, AK, AL, AM, AN, AO, AP, AQ, AR, AS, AT, AU, AV, AW, AX, AY, AZ, BA, BB, BC, BD, BE, BF, BG, BH, BI, BJ, BK, BL, BM, BN, BO, BP, BQ, BR, BS, BT, BU, BV, BW, BX, BY, BZ, CA, CB, CC, CD, CE, CF, CG, CH, CI, CJ, CK, CL, CM, CN, CO, CP, CQ, CR, CS, CT, CU, CV, CW, CX, CY, CZ, DA, DB, DC, DD, DE, DF, DG, DH, DI, DJ, DK, DL, DM, DN, DO, DP, DQ, DR, DS, DT, DU, DV, DW, DX, DY, DZ, EA, EB, EC, ED, EE, EF, EG, EH, EI, EJ, EK, EL, EM, EN, EO, EP, EQ, ER, ES, ET, EU, EV, EW, EX, EY, EZ, FA, FB, FC, FD, FE, FF, FG, FH, FI, FJ, FK, FL, FM, FN, FO, FP, FQ, FR, FS, FT, FU, FV, FW, FX, FY, FZ, GA, GB, GC, GD, GE, GF, GG, GH, GI, GJ, GK, GL, GM, GN, GO, GP, GQ, GR, GS, GT, GU, GV, GW, GX, GY, GZ, HA, HB, HC, HD, HE, HF, HG, HH, HI, HJ, HK, HL, HM, HN, HO, HP, HQ, HR, HS, HT, HU, HV, HW, HX, HY, HZ, IA, IB, IC, ID, IE, IF, IG, IH, II, IJ, IK, IL, IM, IN, IO, IP, IQ, IR, IS, IT, IU, IV, IW, IX, IY, IZ, JA, JB, JC, JD, JE, JF, JG, JH, JI, JJ, JK, JL, JM, JN, JO, JP, JQ, JR, JS, JT, JU, JV, JW, JX, JY, JZ, KA, KB, KC, KD, KE, KF, KG, KH, KI, KJ, KK, KL, KM, KN, KO, KP, KQ, KR, KS, KT, KU, KV, KW, KX, KY, KZ, LA, LB, LC, LD, LE, LF, LG, LH, LI, LJ, LK, LL, LM, LN, LO, LP, LQ, LR, LS, LT, LU, LV, LW, LX, LY, LZ, MA, MB, MC, MD, ME, MF, MG, MH, MI, MJ, MK, ML, MM, MN, MO, MP, MQ, MR, MS, MT, MU, MV, MW, MX, MY, MZ, NA, NB, NC, ND, NE, NF, NG, NH, NI, NJ, NK, NL, NM, NN, NO, NP, NQ, NR, NS, NT, NU, NV, NW, NX, NY, NZ, OA, OB, OC, OD, OE, OF, OG, OH, OI, OJ, OK, OL, OM, ON, OO, OP, OQ, OR, OS, OT, OU, OV, OW, OX, OY, OZ, PA, PB, PC, PD, PE, PF, PG, PH, PI, PJ, PK, PL, PM, PN, PO, PP, PQ, PR, PS, PT, PU, PV, PW, PX, PY, PZ, QA, QB, QC, QD, QE, QF, QG, QH, QI, QJ, QK, QL, QM, QN, QO, QP, QQ, QR, QS, QT, QU, QV, QW, QX, QY, QZ, RA, RB, RC, RD, RE, RF, RG, RH, RI, RJ, RK, RL, RM, RN, RO, RP, RQ, RR, RS, RT, RU, RV, RW, RX, RY, RZ, SA, SB, SC, SD, SE, SF, SG, SH, SI, SJ, SK, SL, SM, SN, SO, SP, SQ, SR, SS, ST, SU, SV, SW, SX, SY, SZ, TA, TB, TC, TD, TE, TF, TG, TH, TI, TJ, TK, TL, TM, TN, TO, TP, TQ, TR, TS, TT, TU, TV, TW, TX, TY, TZ, UA, UB, UC, UD, UE, UF, UG, UH, UI, UJ, UK, UL, UM, UN, UO, UP, UQ, UR, US, UT, UY, UZ, VA, VB, VC, VD, VE, VF, VG, VH, VI, VJ, VK, VL, VM, VN, VO, VP, VQ, VR, VS, VT, VU, VV, VW, VX, VY, VZ, WA, WB, WC, WD, WE, WF, WG, WH, WI, WJ, WK, WL, WM, WN, WO, WP, WQ, WR, WS, WT, WU, WV, WW, WX, WY, WZ, XA, XB, XC, XD, XE, XF, XG, XH, XI, XJ, XK, XL, XM, XN, XO, XP, XQ, XR, XS, XT, XU, XV, XW, XX, XY, XZ, YA, YB, YC, YD, YE, YF, YG, YH, YI, YJ, YK, YL, YM, YN, YO, YP, YQ, YR, YS, YT, YU, YV, YW, YX, YY, YZ, ZA, ZB, ZC, ZD, ZE, ZF, ZG, ZH, ZI, ZJ, ZK, ZL, ZM, ZN, ZO, ZP, ZQ, ZR, ZS, ZT, ZU, ZV, ZW, ZX, ZY, ZZ.





**CARTE 4**  
**OUVRAGES DE STABILISATION**  
**ET DE PROTECTION**  
**RÉALISÉS ET PRÉVUS**



**OUVRAGES DE PROTECTION**

 Enrochement et remblayage

**OUVRAGES DE STABILISATION**

 Enrochement et remblayage

 Adoucissement par excavation

 Berme

 Clé en enrochement

 Mur de soutènement

 Drain perforé

 Empiètement dans la rivière

 Travaux déjà réalisés

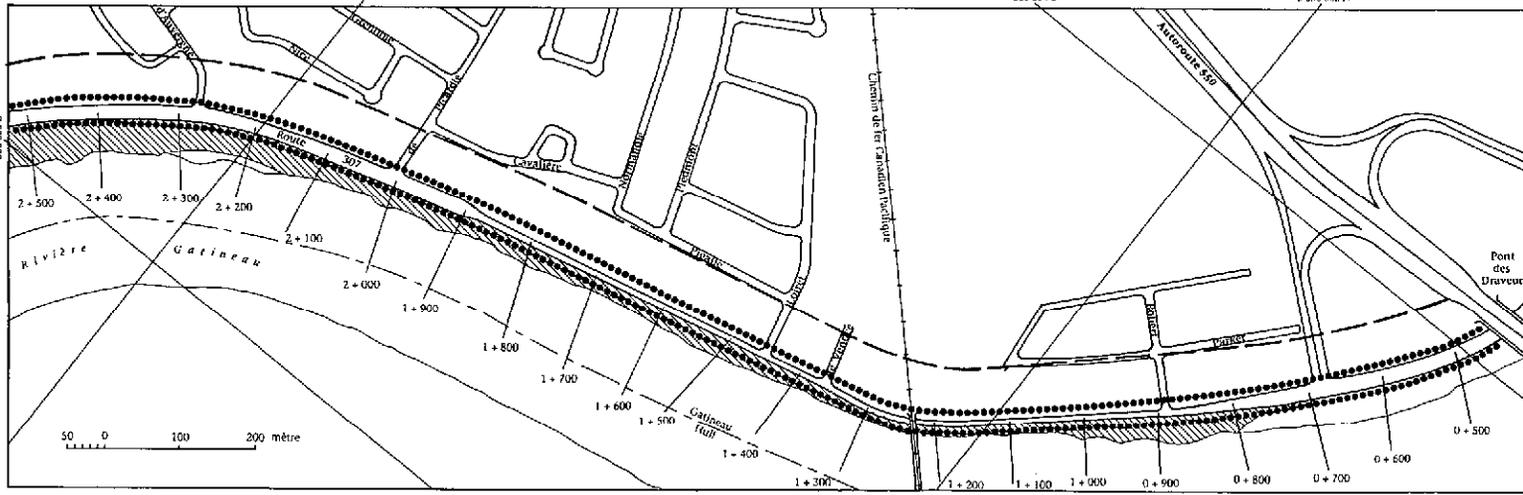
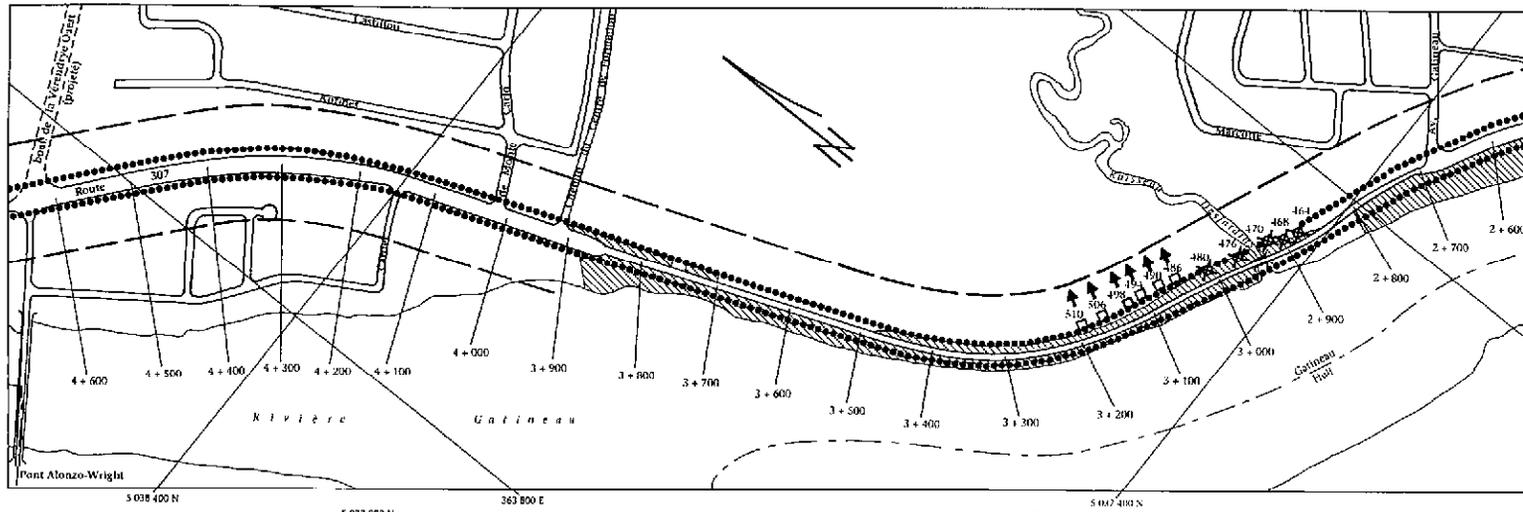
1 + 100 Chaînage (Km + m)

Sources: Mémoire de la ville de Gattineau, annexe B.  
 Étude d'impact, 1988, fiches d'impact.

Réalisation: Brigitte Ferland, mars 1992.



## CARTE 5 IMPACTS SUR LE MILIEU HUMAIN



### EXPROPRIATION

-  Terrain exproprié
-  Résidence expropriée
-  Marge de recul devenue dérogatoire
-  Numéro civique

### CLIMAT SONORE (1989)

Leq (21 hres) 55 dBA

-  à 50 Km/h
-  à 70 Km/h

1 + 100 Chaînage (Km + m)

Source: Document déposé A1, plan des expropriations.  
Étude d'Impact, 1988, tableau A11.

Réalisation: Brigitte Ferland, mars 1992.



---

## **Annexe 7**

### **Document déposé A-11**





