



Étude d'impact sur l'environnement de l'élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes



RÉSUMÉ

Le 21 juillet 2010
N/Réf. G001739

CIMA
Partenaire de génie

VILLE DE GATINEAU

**ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
DE L'ÉLARGISSEMENT
DU CHEMIN PINK**

RÉSUMÉ

Préparé par : Paul-André Roy, M.Pl
Spécialiste en environnement



Vérifié par : _____
Jean Roberge
Associé – Directeur, Environnement

PROJET N° G001739-125-080
Le 2010-07-21

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1. INTRODUCTION.....	1
2. LE CONTEXTE DE L'ÉTUDE	1
3. LA PROBLÉMATIQUE.....	3
4. LA LOCALISATION	5
5. LES OPTIONS	6
6. LE PROJET RETENU	7
7. LE MILIEU D'INSERTION	9
8. UTILISATION ACTUELLE ET PRÉVUE DU TERRITOIRE..	11
9. ACTIVITÉS DU PROJET.....	12
10. MÉTHODE D'ANALYSE ET DÉTERMINANT DES EFFETS DU PROJET.....	12
11. L'ÉVALUATION DES IMPACTS.....	14
12. LES MESURES D'ATTÉNUATION ET DE COMPENSATION.....	18
13. LE SUIVI.....	21
14. CONCLUSION	22

ANNEXES

ANNEXE A : Plan de localisation

ANNEXE B : Zones d'étude élargie et restreinte

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT DE L'ÉLARGISSEMENT DU CHEMIN PINK

RÉSUMÉ

1. INTRODUCTION

Ce document fait la synthèse de l'étude d'impact concernant le projet d'élargissement du chemin Pink projeté entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes à Gatineau. Il présente les principaux éléments de l'étude, soit le contexte de l'étude, la problématique, la localisation, les variantes considérées, l'option retenue, le milieu d'insertion, la méthode retenue, l'évaluation des impacts, les mesures d'atténuation et de compensation et le suivi.

Le lecteur doit retenir que le document intégral de l'étude d'impact contient tous les éléments de connaissance et d'analyse qui sont requis, afin de répondre adéquatement à la directive du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et aux dispositions de la Loi canadienne d'évaluation environnementale (LCÉE), encadrant la réalisation des études d'impact environnemental des projets routiers.

2. LE CONTEXTE DE L'ÉTUDE

L'initiateur du projet d'élargissement du chemin Pink est la Ville de Gatineau et c'est à titre de promoteur du projet que la Ville a transmis (février 2008) un avis de projet au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) considérant qu'il est assujéti à la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) et au règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement.

Le projet d'élargissement du chemin Pink à quatre voies a fait l'objet de multiples exercices de planification du territoire qui ont été réalisés depuis le début des années 70. Hormis l'entente fédérale/provinciale sur le développement du réseau routier régional (1972/1978), le projet fait partie des objectifs du premier schéma d'aménagement (1976) de la Communauté régionale de l'Outaouais (CRO). Depuis un peu plus de 30 ans, le projet d'élargissement de cette infrastructure routière a été reconduit dans toutes les mises à jour des documents de planification, qui ont eu lieu par la suite, dont les plans d'urbanisme des villes de Hull et d'Aylmer, et plus récemment de la

ville de Gatineau, en plus de faire partie des orientations du Plan de transport de l'Outaouais 1996-2011 (MTQ) ratifié en 1996. Tous ces documents de planification et d'aménagement du territoire ont fait l'objet de consultations publiques et, pour la grande majorité, en vertu des dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU).

Le projet pourrait être financé en partie par Transports Canada, dans le cadre de l'Entente Canada-Québec sur le développement du réseau routier régional en Outaouais. Cet élément constitue un déclencheur du processus fédéral d'évaluation environnementale en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCÉE).

Dans le cadre de ladite Entente, l'élargissement à quatre voies du chemin Pink est prévu sur une distance de 3,82 km entre la rue de la Gravité et le boulevard Deschênes projeté à l'ouest du chemin Vanier. Le profil proposé serait d'aménager quatre voies avec terre-plein à l'intérieur d'une emprise dont la largeur moyenne est de 55 mètres. Le tronçon projeté entre le chemin Vanier et le futur boulevard Deschênes est cependant de type transition puisqu'il fait essentiellement le lien entre une route à quatre voies et une route à deux voies.

Il n'existe pas de véritable solution de rechange à l'élargissement du chemin Pink. En effet, l'urbanisation de la partie est du quartier du Plateau est complétée et le chemin Pink est actuellement le seul corridor de transport possédant une emprise publique suffisamment large pour permettre une amélioration de la fluidité, tout en intégrant des aménagements sécuritaires pour les cyclistes et les piétons.

Les travaux de construction sont prévus en trois phases, soit :

- Phase 1 : Un tronçon de 0,45 km projeté entre les intersections avec la rue de la Gravité et le boulevard des Grives, qui est planifié de façon prioritaire;
- Phase 2 : Un tronçon de 2,65 km projeté entre les intersections avec le boulevard des Grives et le chemin Vanier;
- Phase 3 : Un tronçon de 0,72 km projeté entre le chemin Vanier et le futur boulevard Deschênes qui n'est pas planifié dans un avenir défini.

En janvier 2001, la Ville de Hull demandait au ministère des Transports du Québec (MTQ) de procéder le plus rapidement possible à la reconstruction à quatre voies du chemin Pink sur une longueur de 450 m, soit entre la rue de la Gravité et le boulevard des Grives, le tout dans le cadre de l'Entente précitée. En mai 2001, une deuxième résolution énonçait que ce projet soit réalisé dans le cadre du volet II du programme d'infrastructures Canada-Québec.

La société CIMA + s.e.n.c. a reçu le mandat de services professionnels en vue de réaliser l'étude d'impact concernant ce projet en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement en raison du nombre de voies, de la longueur et de la largeur moyenne de l'emprise de ce projet d'élargissement.

3. LA PROBLÉMATIQUE

À l'exception du tronçon de deux chaussées de deux voies situé entre le boulevard Saint-Raymond et le chemin de la Montagne, le chemin Pink est une route actuellement à deux voies, qui a fait l'objet d'un processus d'acquisition des composantes requises pour établir son emprise à 55 m de large entre le chemin de la Montagne et le futur boulevard Deschênes. Cette emprise est depuis environ 20 ans entièrement de propriété publique.

L'utilisation du sol aux abords du chemin Pink est principalement à caractère résidentiel et comprend de nombreux terrains en voie de développement. Le développement des secteurs résidentiels situés au sud du chemin Pink est, à toute fin pratique, complété dans la partie est (secteur de Hull) et bien amorcé dans la partie ouest jusqu'au chemin Vanier (secteur d'Aylmer). Du côté nord, on observe des usages plus diversifiés, dont une zone d'habitation dans la partie est et une zone industrielle et institutionnelle dans la partie ouest.

Le développement du quartier du Plateau a débuté au début des années 90 et s'effectue graduellement d'est en ouest. Selon des prévisions produites en 2004, par le Service d'urbanisme et de développement durable de la Ville, le quartier du Plateau offre un potentiel de 11 418 unités d'habitation et atteindra son développement ultime dans 15 à 17 ans (2020-2022). De ce potentiel, 35 % (4 000 unités) sont de nouvelles unités d'habitation prévues dans les zones d'habitation longeant de part et d'autre le chemin Pink.

Basé sur les données des comptages de 2003, le chemin Pink répond pour l'instant aux besoins en matière de déplacement, même dans la portion à deux

voies. Toutefois, cette condition va se dégrader progressivement en fonction de la croissance des développements domiciliaires et commerciaux, situés dans la zone d'étude. D'ailleurs, au cours des cinq dernières années, la croissance du nombre de mises en chantier a été soutenue, notamment au sud du chemin Pink, dans la partie ouest de la zone d'étude. Si cette tendance se maintient, le niveau de service sur les tronçons composés d'une seule chaussée de deux voies va se dégrader rapidement (sécurité et retard).

La zone d'étude présente deux contraintes écologiques :

- La première contrainte écologique résulte de la présence de quatre cours d'eau croisant le chemin Pink, soit le ruisseau des Fées (CD2) et son tributaire (CD1) situés entre le boulevard d'Europe et le boulevard des Grives, ainsi que le ruisseau Moore (CD4) situé entre le chemin Vanier et la rue Auguste-Mondoux. Dans le cadre de ce projet, les trois ponceaux existants sous le chemin Pink, permettant le croisement de ces cours d'eau, doivent être remplacés. Un quatrième cours d'eau, un tributaire du ruisseau Moore (CD6), traverse le chemin Pink entre le chemin Vanier et le corridor Deschênes, soit dans le tronçon qui n'est pas planifié dans un avenir défini.
- La deuxième contrainte écologique résulte de la présence de six milieux humides. Deux (MH7 et MH 9) sont situés totalement à l'extérieur de l'emprise mais quatre sont situés en totalité ou en partie dans l'emprise du chemin Pink. Dans la première phase du projet, le MH2, situé entre les rues de la Gravité et de la Brise, est un marécage arborescent isolé, alors que le MH4, situé entre les rues de la Brise et le boulevard des Grives, est aussi un marécage arborescent isolé. Les deux autres sont situés dans la troisième et dernière phase projetée entre le chemin Vanier et le corridor Deschênes. La réalisation de ce tronçon impliquera un empiètement dans le milieu humide MH11 et un empiètement dans le milieu humide MH12. Ce tronçon n'a pas fait l'objet d'une conceptualisation détaillée.

La contrainte sociale principale (problématique) est la présence de zones d'habitations, situées à moins de 50 mètres de la route à l'étude, qui seront affectées par un problème de nuisances temporaires générées durant la période de construction.

4. LA LOCALISATION

Situé sur le territoire de la ville de Gatineau, immédiatement à l'ouest du parc de la Gatineau, le chemin Pink est une route de forme rectiligne, d'environ 10,5 km de long, orientée est-ouest et située entre le boulevard Saint-Raymond et le chemin Terry-Fox (limite municipale Gatineau/Pontiac). Concernant le projet d'élargissement à l'étude, entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes, la limite de vitesse affichée est 70 km/h et la topographie des abords du chemin est faiblement ondulée. Plusieurs talus d'une hauteur d'environ trois mètres, aménagés par les promoteurs immobiliers, sont localisés au sud du chemin Pink et à l'extérieur de l'emprise.

Sauf le tronçon situé entre le boulevard Saint-Raymond et le chemin de la Montagne, le chemin Pink est composé d'une seule chaussée de deux voies sur toute sa longueur et n'offre aucun aménagement dédié spécifiquement aux piétons et aux cyclistes. Le projet à l'étude constitue en quelque sorte le prolongement de cet élargissement à quatre voies entre la rue de la Gravité et chemin Vanier. Au-delà du tronçon de transition prévu entre le chemin Vanier et le corridor Deschênes, il n'y a aucun projet connu en direction ouest (plan de localisation à l'annexe A).

Deux zones d'étude, l'une élargie et l'autre restreinte, ont été délimitées en vue de circonscrire l'ensemble des effets directs et indirects du projet sur les milieux biophysique et humain et d'analyser les impacts du projet. La nécessité de considérer deux zones d'étude est justifiée par le fait que, pour certains critères, le projet n'aura d'influence que sur des composantes qui sont strictement situées à proximité du chemin Pink, alors que pour d'autres, ses effets porteront sur un espace géographique plus étendu. La zone d'étude restreinte est formée de l'emprise et de deux bandes de terrains de 100 m de large situées de part et d'autre de l'emprise du chemin Pink (plan de localisation à l'annexe B).

La zone d'étude élargie se caractérise par la proximité des escarpements du parc de la Gatineau, situés au nord-est du chemin de la Montagne, ainsi que par les deux bassins versants des ruisseaux des Fées et Moore qui sont enjambés par le chemin existant. Cette zone est composée d'une plaine et se situe à une élévation moyenne de 110 m et une légère pente dirige les eaux de ruissellement vers le sud-ouest. La zone d'étude restreinte, caractérisée par la présence de zones urbanisées ou en voie de l'être, constitue en quelque sorte le milieu d'insertion du projet.

5. LES OPTIONS

Les paramètres de conception, en vue de l'élargissement du chemin Pink, ont été établis notamment en fonction des orientations de l'entente Canada-Québec sur le développement du réseau routier régional (1972-1978), du plan de transport de Transport de l'Outaouais (1996), d'une étude d'opportunité réalisée pour le compte du MTQ (2004) et du schéma d'aménagement de la ville de Gatineau. Le résultat de ce long processus de planification consiste à réaliser une route composée de deux chaussées de deux voies séparées par un terre-plein central, incluant un sentier multifonctionnel en site propre au sud et un trottoir pour accéder aux arrêts d'autobus situés au nord. Les trois options se distinguent essentiellement par le type de carrefour proposé et la vitesse légale.

Les options proposées et analysées sont les suivantes :

1. Option à 50 km/h avec intersections conventionnelles

L'option 1 est basée sur la réalisation d'une route à deux chaussées de deux voies séparée par un terre-plein de 5 m de large selon une vitesse affichée de 50 km/h. La gestion des carrefours est effectuée au moyen de feux de signalisation et cette option comprend l'intégration d'un sentier multifonctionnel au sud, un trottoir pour accéder aux arrêts d'autobus situés au nord et la présence d'un système d'éclairage dans le terre-plein central.

2. Option avec carrefours giratoires

Dans le cas d'un axe de transit tel que le chemin Pink, où les débits sont moins importants en dehors des heures de pointe, il peut être intéressant d'envisager la mise en place de carrefours giratoires aux endroits où des feux de circulation sont requis. L'option 2 peut s'appliquer autant pour une route dont la vitesse affichée est de 50 km/h que de 70 km/h. Les éléments favorisant l'implantation des carrefours giratoires sur le chemin Pink sont la topographie rectiligne et plate du tracé, les virages à gauche nombreux du chemin Pink, notamment vers des zones résidentielles, la réduction potentielle des accidents et de la gravité de ceux-ci, l'aménagement paysager intéressant dans l'îlot et la diminution de la consommation d'essence et du bruit par la réduction des arrêts.

3. Option à 70 km/h avec intersections conventionnelles

L'option 3 est basée sur la mise en place d'une section urbaine à quatre voies avec terre-plein de 5 m de large, selon une vitesse affichée de 70 km/h. La gestion des carrefours est assurée par des feux de signalisation et cette option comprend l'intégration d'un sentier multifonctionnel au sud, un trottoir pour accéder aux arrêts d'autobus situés au nord et la présence d'un système d'éclairage dans le terre-plein central. Aux endroits requis pour accéder aux zones résidentielles en expansion et dans la zone industrielle (parc industriel Pink), des voies auxiliaires de virage à gauche sont prévues en réduisant graduellement le terre-plein central à 1,5 m.

La construction du tronçon situé entre la rue de la Gravité et le boulevard des Grives est prévue dès que le ratio critique sera atteint et qu'une entente spécifique aura été conclue entre les parties prenantes pour le financement du projet. Pour le tronçon projeté entre le boulevard des Grives et le chemin Vanier, un suivi du développement du secteur et de l'augmentation des débits sera fait pour évaluer l'évolution de la situation et déterminer le moment opportun pour procéder à la construction de ce tronçon.

L'élargissement du chemin Pink se fera dans les limites de l'emprise existante appartenant à la Ville et le projet n'aura pas pour effet de compromettre le droit de propriété des biens immeubles situés en bordure du chemin. Puisque l'emprise du chemin Pink est suffisamment large pour procéder à l'élargissement, aucune acquisition de terrain ne sera nécessaire pour la construction de la route.

6. LE PROJET RETENU

Les relevés des vitesses pratiquées, dans le tronçon à quatre (4) voies situé entre le boulevard Saint-Raymond et le chemin de la Montagne, ont permis d'observer qu'il n'y a pas d'adéquation entre le milieu traversé et la vitesse affichée. À elle seule, la réduction du champ visuel (ajout de mobilier urbain et d'aménagement paysager) ne suffira pas de diminuer suffisamment les vitesses pratiquées pour respecter la vitesse affichée proposée dans l'option 1. Il faut donc opter pour des aménagements ayant pour effet de modérer la vitesse des véhicules.

Une des approches consiste à briser l'alignement droit de la route en introduisant des courbes à petit rayon. Cependant, considérant la largeur moyenne de l'emprise de 55 m, les possibilités sont limitées et les angles des déflexions entre les différentes tangentes sont petits. Dans ce contexte, il n'est donc pas possible d'induire la réduction de vitesse recherchée. De plus, compte tenu des longueurs de raccordement nécessaires pour faire les transitions de dévers entre les courbes, ainsi que la nécessité de croiser le plus possible les intersections à angle droit, il est difficile de concevoir une géométrie qui réponde à toutes ces contraintes. Considérant que le seul effet positif potentiel de l'option 1, est une légère réduction de l'impact sonore, et qu'une vitesse pratiquée de 50 km/h va à l'encontre d'une artère de grande fluidité, comme prévu dans l'entente Canada-Québec, cette option n'est pas retenue.

Les éléments défavorables à l'implantation de carrefours giratoires sur le chemin Pink, préconisés dans l'option 2, sont la présence de débit de la route secondaire faible par rapport au débit de la route principale, l'absence de possibilités de gestion de la circulation en fonction des débits et selon la période de la journée, la circulation dans les carrefours giratoires à deux anneaux encore mal comprise par les usagers en Outaouais (ex : boulevard des Allumettières), l'allongement des parcours de traversée pour les piétons et les cyclistes dans les grands giratoires et le positionnement difficile des arrêts d'autobus pour desservir les usagers (distance de marche minimale). Considérant les contraintes susmentionnées, l'implantation de carrefours giratoires n'est pas retenue dans le cadre du projet d'élargissement du chemin Pink.

L'option 3 constitue l'option retenue. Cette option prévoit la mise en place d'une section urbaine à quatre voies, soit deux chaussées de deux voies séparées avec terre-plein central, agrémentées d'un aménagement paysager et de mobilier urbain, selon une vitesse affichée de 70 km/h. Cette option est celle qui assure la meilleure intégration dans le milieu récepteur puisqu'elle offre un accès adéquat aux zones résidentielles et au parc industriel Pink, améliore fortement la sécurité des piétons et des cyclistes (modération de la circulation, traverse sécurisée dans les carrefours, aménagement cyclable en site propre), et améliore significativement la sécurité des usagers de la route (terre-plein central et voie auxiliaire de virage à gauche). En effet, aux endroits requis pour accéder aux zones résidentielles en expansion et dans la zone industrielle, des voies auxiliaires de virage à gauche sont prévues en réduisant graduellement le terre-plein central de 5 m à 1,5 m, offrant ainsi la protection adéquate aux automobilistes en attente pour effectuer un virage. Cette option respecte la fonction d'axe routier régional prévue dans l'entente Canada-Québec et est

conforme aux orientations établies dans les documents de planification et d'aménagement du territoire de la ville de Gatineau.

Considérant la topographie et la largeur de l'emprise disponible, la géométrie projetée est relativement simple dans un tracé rectiligne, il est important de bien structurer l'espace et de limiter le champ visuel des conducteurs pour modérer la vitesse. L'utilisation d'aménagement paysager le long du parcours favorisera les résultats recherchés.

Le coût des travaux est estimé selon un projet comportant notamment des travaux de démolition, terrassement et structure de chaussée pour la route et le sentier multifonctionnel, drainage, signalisation (incluant feux de signalisation), éclairage et aménagement paysager. S'ajoute une proportion supplémentaire de 25 % des coûts estimés pour les imprévus (contingences). Le coût total du projet d'élargissement du chemin Pink à quatre (4) voies, entre la rue de la Gravité et le chemin Vanier est estimé à 17,5 M\$ (dollars 2008).

Un calendrier des travaux a été élaboré uniquement pour la phase 1, soit entre la rue de la Gravité et le boulevard des Grives. Le début des travaux de construction et la mise en service sont respectivement prévus en mai 2011 et en novembre 2011. Considérant que la justification de l'élargissement du tronçon situé entre le boulevard des Grives et le chemin Vanier est liée au développement ultime de la zone élargie (2031), un échéancier des activités n'a pas été élaboré pour ce deuxième tronçon.

7. LE MILIEU D'INSERTION

Dans le cadre de cette étude d'impact, les principales caractéristiques du milieu physique et du milieu humain sont analysées en insistant avant tout sur les particularités de la zone d'étude restreinte. Les éléments considérés sont le climat, la physiographie, la topographie, les dépôts de surface, le potentiel de contamination des sols et des eaux souterraines, l'hydrographie locale (cours d'eau et zones humides), les zones d'inondation, les zones sensibles à l'érosion et aux mouvements de terrain, ainsi que les caractéristiques biophysiques et le paysage. Les principales caractéristiques du milieu humain font référence à l'utilisation du sol et aux activités à caractère socioéconomique.

Les éléments les plus significatifs concernent l'hydrologie locale et les eaux de surface. Ainsi, la zone d'étude restreinte est caractérisée par la présence de cinq lits d'écoulement et de six milieux humides. Le premier est un tributaire du

ruisseau des Fées (CD1), le second est le ruisseau des Fées (CD2), le troisième cours d'eau correspond au ruisseau Moore (CD4), le quatrième est un tributaire du ruisseau Moore (CD6) et le cinquième (CD5) est issu de la sablière, située au nord-est de l'intersection des chemins Pink et Vanier, et ne croise pas le chemin Pink.

Des six milieux humides recensés, quatre sont situés en totalité ou en partie dans l'emprise du chemin Pink. Dans la première phase du projet, le MH2, un marécage arborescent de 5 249 m², et le MH4, également un marécage arborescent isolé de 1 933 m², subiront un empiètement total dans le cadre des travaux. Les deux autres sont situés dans la troisième et dernière phase projetée entre le chemin Vanier et le corridor Deschênes, soit le tronçon qui n'est pas planifié dans un avenir défini. Ces milieux humides sont le MH11, qui subira un empiètement de 6 570 m² ou environ 94 % de sa superficie totale, et le MH12, qui subira un empiètement de 105 m² ou un peu moins de 1 % de la superficie totale.

Aucune zone assujettie au processus de détermination des zones à risque d'inondation n'est présente dans la zone d'étude et aucune zone à risque pour les mouvements de masse n'est présente.

L'activité humaine a passablement modifié le paysage dans cette région de telle sorte que la zone d'étude élargie se trouve aujourd'hui fortement dominée par des développements résidentiels (44%) et des secteurs boisés (38%). On retrouve également un secteur industriel (5%), des milieux humides (5%), d'anciennes terres utilisées à des fins agricoles (4%) et une sablière (3%). Plus du tiers de la zone élargie est occupée par des secteurs boisés dont la superficie totale est de 2,65 km².

Les services présents dans l'emprise du chemin Pink sont les suivants: des réseaux d'aqueduc, d'égout sanitaire, de drainage pluvial, de distribution électrique, de téléphone, de câblodistribution et de gaz naturel. Ces services desservent les propriétés situées aux abords de l'emprise du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le chemin Vanier et seront maintenus en tout temps.

8. UTILISATION ACTUELLE ET PRÉVUE DU TERRITOIRE

Sur le côté sud, entre les boulevards Saint-Raymond et d'Europe, le chemin Pink est bordé par des zones résidentielles. La partie est du quartier du Plateau, située dans le secteur de Hull, constitue un vaste secteur presque entièrement développé et composé majoritairement de résidences unifamiliales et multifamiliales, incluant une école primaire (du Plateau) et une garderie (CPE) situées à environ 500 mètres du chemin Pink. La partie ouest de cette zone, située dans le secteur d'Aylmer entre le boulevard d'Europe et la rue du Conservatoire, est en plein essor à raison de l'ajout d'une centaine d'unités d'habitation par année.

Sur le côté nord du chemin Pink, dans le secteur de Hull et à l'ouest du chemin de la Montagne, il y a également un secteur résidentiel de plus petite taille nommé Le Faubourg du Parc, occupé par des habitations unifamiliales de type isolé ou jumelé. Immédiatement à l'ouest de cette zone d'habitation, il y a un vaste espace identifié aire de consolidation destinée à de l'habitation. Plus à l'ouest, dans le secteur d'Aylmer, c'est le parc industriel Pink qui occupe cette zone et l'utilisation du sol est caractérisée par des usages commerciaux et institutionnels.

Le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la ville de Gatineau reconnaît deux nouvelles zones prioritaires de développement, dont l'une (du Plateau) dans la partie de la zone d'étude située au sud du chemin Pink. Entre le chemin de la Montagne et le corridor Deschênes, les zones entourant le chemin sont situées à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et sont destinées à une consolidation à court ou à moyen terme.

Globalement, la zone d'étude restreinte offre un fort potentiel de développement résidentiel et commercial. En effet, l'essentiel des terrains vacants situés dans la zone d'étude restreinte sont destinés à un développement typiquement urbain, en vertu du règlement de zonage de la Ville. La mise en œuvre du projet contribuera à l'accélération de ce processus d'urbanisation (effet induit), tout en atténuant les impacts négatifs sur la sécurité des piétons, des cyclistes et des usagers de la route.

9. ACTIVITÉS DU PROJET

L'élargissement du chemin Pink nécessite de nombreuses interventions, dont les plus importantes sont la reconstruction complète de la chaussée et de ses abords, l'optimisation de la sécurité par le réaménagement des intersections, l'aménagement d'un terre-plein central, la construction d'un aménagement cyclable en site propre, l'installation d'un système d'éclairage routier dans le terre-plein central, la gestion des sols contaminés si requis, le remplacement de trois ponceaux, la stabilisation et la naturalisation de la berge des cours d'eau dans la zone des travaux, ainsi que la mise en place de mesures de compensation pour la perte d'habitat du poisson au niveau des ponceaux de remplacement.

La conception des nouveaux ponceaux ne sera pas déterminée par la capacité hydraulique de ceux-ci, mais bien par la capacité de maintien du lien hydrique, en vue de faciliter le passage du poisson de part et d'autre du ponceau.

Lors des travaux de construction de la chaussée, les services municipaux existants demeureront opérationnels. Cependant, certains puisards devront être remplacés ou relocalisés. Également, les têtes de regards, de chambres de vannes, de boîtes de vannes et autres structures devront être ajustées au niveau fini proposé.

Suite aux travaux d'élargissement du chemin Pink, les nouveaux aménagements requerront divers travaux d'entretien, afin de maintenir un niveau de service efficient et sécuritaire (pérennité). À titre de gestionnaire, la Ville de Gatineau assurera l'entretien des infrastructures et des aménagements paysagers, selon les méthodes habituelles des services municipaux concernés.

10. MÉTHODE D'ANALYSE ET DÉTERMINANT DES EFFETS DU PROJET

L'ampleur des effets environnementaux négatifs est évaluée à partir de critères d'évaluation semi-qualitatifs standardisés et tient compte des mesures d'atténuation applicables. Ces critères sont : l'ampleur du dérangement ou de la modification prévue, la sensibilité de la composante du milieu récepteur qui subit l'effet environnemental et la durée de l'effet.

Préalablement à l'identification des interrelations, les activités du projet ont été définies et regroupées selon leur nature et leur incidence probable sur les composantes du milieu récepteur.

La première étape de la procédure consiste à identifier les interactions existantes entre les composantes du milieu naturel et les composantes du milieu récepteur. Ce premier niveau d'analyse a comme objectif de limiter l'évaluation détaillée des effets environnementaux aux seules interactions du projet sur l'environnement. Les conséquences du projet sont ainsi mieux circonscrites et les enjeux environnementaux à évaluer sont clairement identifiés.

La deuxième étape d'analyse de la procédure consiste à identifier et à qualifier les effets environnementaux des composantes du projet. Chaque effet environnemental est analysé de façon détaillée en mettant à profit les informations présentées dans la description du milieu récepteur du projet envisagé et en tenant compte des préoccupations exprimées par le public et des mesures d'atténuation qui sont proposées.

L'ampleur du dérangement ou de la modification est causée par la nature, l'importance et la forme que peut prendre la perturbation prévue. Ce critère s'évalue à partir de quatre (4) indicateurs : l'intensité, l'étendue, la probabilité et la fréquence.

Les mesures d'atténuation ou de mitigation sont les moyens que le promoteur s'engage à respecter pour éliminer ou du moins diminuer les effets environnementaux de certaines activités, afin de permettre une meilleure intégration du projet dans le milieu. Ces mesures visent également à protéger et à mettre en valeur les éléments touchés par le projet, afin de respecter les lois, règlements et directives relatifs à l'environnement.

L'application des mesures d'atténuation permet généralement de réduire significativement la plupart des effets anticipés. Lorsque ces mesures sont insuffisantes et que toutes les solutions et tous les scénarios ont été épuisés, on propose alors en tout dernier recours des mesures de compensation. Ces mesures peuvent être d'ordre monétaire ou matériel. Les mesures d'atténuation devront obligatoirement être intégrées au programme de surveillance et de suivi du projet. Lorsque l'effet persiste suite aux mesures d'atténuation proposées, et selon le degré de perturbation qu'il occasionne, l'effet résiduel sera considéré comme significatif ou non significatif.

11. L'ÉVALUATION DES IMPACTS

Les travaux seront exécutés en remplacement d'un axe routier existant et dans une emprise routière acquise par la Ville depuis plus d'une décennie. Le processus d'acquisition des composantes de l'emprise requise est donc terminé. Cependant, selon l'étude d'impact sonore réalisée dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement, une habitation située à l'extérieur de l'emprise du chemin Pink subira un impact sonore fort (année 2031). Située sur le côté sud, entre la rue du Conservatoire et le chemin Vanier, cette habitation a été acquise par le MTQ dans le cadre d'un processus complémentaire à l'acquisition de l'emprise. Considérant que celle-ci sera démolie ou déplacée pour respecter les limites imposées par la réglementation municipale, aucune mesure d'atténuation ne sera donc nécessaire concernant cette habitation.

Les effets résiduels anticipés sur la qualité des sols sont négligeables considérant que les matériaux d'excavation excédentaires seront revalorisés et les rebuts disposés dans un site reconnu par le MDDEP, tandis que les matériaux de remblai proviendront de sites reconnus par les instances gouvernementales. Ainsi, le projet ne présente pas d'effet résiduel significatif sur la qualité des sols.

La gestion des eaux de surface se fera à l'intérieur de l'emprise au moyen de fossés et de bassins de rétention. À l'exception des propriétés situées à l'ouest de la rue du Conservatoire, toutes les propriétés construites aux abords du chemin Pink sont desservies par un réseau d'aqueduc et un réseau sanitaire. Les futurs projets immobiliers seront également raccordés à ces réseaux.

Actuellement, les habitations longeant les rues Kilroy et des Roches, situées au sud du chemin Pink, ne sont pas desservies par les réseaux municipaux d'aqueduc et d'égout sanitaire. Puisque l'urbanisation du quartier du Plateau s'effectuera ultimement jusqu'à proximité de ces deux rues, la mise en place d'un ou des deux services dans ces rues pourrait s'avérer réalisable à un coût acceptable. Nonobstant cette éventualité, il y a lieu de prévoir dès maintenant la mise en place d'un programme de suivi hydrogéologique sur les débits (migration des eaux souterraines), pour les puits situés dans la zone d'étude élargie et encore en exploitation. Ce suivi a pour but de vérifier les impacts sur la nappe phréatique durant et après les travaux de construction (mise en exploitation) de l'élargissement du chemin Pink. Selon les résultats des analyses, il sera alors possible de proposer la mise en œuvre de mesures adaptées à la situation réelle, et ce, en fonction de chacune des phases des travaux d'élargissement. Aucun effet n'est anticipé sur les puits au moment des

travaux ou après, puisque la situation future par rapport à la situation actuelle est la même.

Dans la zone d'étude, les quatre (4) cours d'eau, qui croisent le chemin Pink, sont d'origine naturelle. Puisque des pratiques inadéquates peuvent affecter les eaux de surface, des mesures devront être mises places pour assurer leur intégrité pendant les travaux et de manière permanente.

Parmi les six (6) milieux humides situés dans la zone d'étude restreinte, deux (2) sont situés entièrement dans l'emprise routière. Le premier (MH2) situé entre les rues de la Gravité et de la Brise est un marécage arborescent isolé de 5 249 m². Le deuxième (MH4), situé entre les rues de la Brise et le boulevard des Grives, est aussi un marécage arborescent isolé de 1 933 m². Ces milieux humides seront remblayés et disparaîtront dans le cadre de la réalisation des travaux et ne feront pas l'objet d'une mesure de compensation, considérant qu'ils sont de types marécage arborescent et marais isolé de faible valeur écologique. Les milieux humides MH7 et MH9 sont à l'extérieur de l'emprise et ne seront donc pas touchés par les travaux d'élargissement du chemin Pink.

L'élargissement du chemin Pink entre le chemin Vanier et le corridor Deschênes constitue la troisième et dernière phase du projet. La réalisation de cette phase implique un empiètement dans les milieux humides MH11 et MH12. Situés immédiatement à l'ouest du chemin Vanier, ces milieux humides possèdent respectivement une superficie de 6 971 m² et 17 702 m². L'élargissement du chemin Pink impliquera un empiètement d'une superficie de 6 570 m² dans le milieu humide MH11, soit environ 94 % de la superficie totale de ce milieu humide et un empiètement d'une superficie de 105 m² dans le milieu humide MH12, soit un peu moins de 1 % de la superficie totale de celui-ci. Seules les pertes prévues dans les milieux humides MH11 et MH12, situés entre le chemin Vanier et le corridor Deschênes, devront être compensées.

Les inventaires effectués révèlent qu'aucune espèce faunique menacée, vulnérable ou susceptible d'être ainsi désignée et en péril n'a été observée à l'intérieur de la zone d'étude restreinte. À cet effet, des écoutes de rainette faux-grillon ont été réalisées lors de la période de reproduction (avril 2009) et aucune rainette faux-grillon n'a été entendue lors de ces inventaires.

Il n'y a pas d'écosystème forestier exceptionnel et selon les inventaires effectués, il n'y a aucune occurrence d'espèce floristique à statut précaire ou d'espèce floristique menacée, vulnérable ou susceptible d'être ainsi désignée à l'intérieur de la zone d'étude restreinte. Les espaces vacants situés à l'intérieur de l'emprise sont fortement perturbés en raison de la proximité des activités humaines (développement urbain).

L'absence de grand massif forestier, l'omniprésence d'infrastructures et des activités humaines dans le secteur limitent l'importance et la diversité des habitats fauniques. Par ailleurs, la zone d'étude étant exposée au processus d'expansion urbaine à court et moyen termes, il n'existe aucun potentiel d'amélioration. Ainsi, aucun effet significatif n'est prévu sur la faune terrestre et son habitat.

Le projet d'élargissement du chemin Pink ne constitue pas une fragmentation supplémentaire des milieux sensibles puisqu'il sera réalisé à même un axe routier existant. À cet égard, la présence d'un écran antibruit (buttes de terre) aménagé progressivement sur le côté sud du chemin par les promoteurs immobiliers, en vertu de la réglementation municipale, contribue actuellement à la fragmentation des milieux sensibles. Ainsi, le projet ne crée pas une nouvelle fragmentation des écosystèmes.

Dans le cadre du projet d'élargissement du chemin Pink, une étude d'impact sonore a été réalisée pour l'ensemble du tracé à l'étude, soit entre la rue de la Gravité et le chemin Vanier. L'élargissement du chemin Pink aura pour effet d'augmenter le niveau de gêne sonore moyen de 6% par rapport au niveau de gêne sonore moyen actuel. Cette augmentation est principalement due à la nouvelle géométrie du chemin Pink à quatre voies.

Selon l'étude d'impact sonore, les analyses révèlent que, dans le tronçon situé entre le chemin Vanier et le corridor Deschênes, une habitation située à l'extérieur de l'emprise, sur le côté sud du chemin Pink, subira un impact sonore moyen. Cette habitation nécessitera une mesure d'atténuation. Ainsi, il est recommandé de mettre en place un écran de type mur dont le sommet est à 3 m de la voie cyclable. Ce type d'aménagement a pour objectif de réduire au minimum les empiètements dans le marais existant (MH11) situé aux abords de la route.

Puisque les travaux seront réalisés dans un axe routier existant, sans modifier la fonctionnalité de la route, les nuisances sonores seront essentiellement liées aux travaux de construction et limitées à la zone de construction. Lors des travaux de construction, des impacts sonores temporaires sont donc prévus et des mesures d'atténuation devront être mises en place. Tous les risques d'effets sur le bruit sont réduits à un niveau non significatif par l'application de mesures d'atténuation recommandées.

L'indice de qualité de l'air est bon dans ce secteur de la ville de Gatineau et acceptable pour plus de 80% des journées au cours d'une année. Globalement, il est constaté que selon les évaluations effectuées, les impacts sur la qualité de l'air du projet seront faibles puisque les concentrations maximales de CO et NO₂ demeurent bien en dessous des normes pour 2014 et 2031. Cette stabilité relative à long terme est anticipée notamment grâce aux innovations technologiques, qui seront soutenues par le renforcement des normes de fabrication des véhicules moteurs pour réduire la consommation de gazoline des véhicules.

Les effets les plus perceptibles de détériorer la qualité de l'air seront la propagation de poussières générées par les activités de construction par temps sec et les gaz d'échappement produits par la machinerie lourde. Lors des travaux de construction, des impacts négatifs sur la qualité de l'air sont donc prévus et des mesures d'atténuation devront être mises en place. Tous les risques d'effets environnementaux sont réduits à un niveau non significatif par l'application de mesures d'atténuation recommandées.

Pendant les travaux de construction, des discordances visuelles sont prévisibles en raison de la présence de matériaux, de machinerie lourde, etc., dans l'emprise du chemin Pink. Ce type d'impact est difficile à atténuer puisqu'il est intrinsèque à un chantier routier. Mais considérant qu'il est de nature temporaire, il constitue un impact non significatif.

La détérioration de l'ambiance sonore et de la qualité de l'air, ainsi que les discordances visuelles, pendant les travaux de construction, sont de nature temporaire, donc de faible ampleur.

La zone d'étude élargie ne fait pas partie de l'inventaire des sites archéologiques du Québec (MCCCF) et n'est pas protégée en vertu de la Loi sur les biens culturels. Par ailleurs, aucun bâtiment ou bien culturel ne se trouve dans l'emprise du chemin Pink ou dans la zone d'étude restreinte. Ainsi, aucun effet sur le patrimoine culturel n'est anticipé.

Suite aux travaux de construction, l'amélioration de l'accessibilité, aux zones situées de part et d'autre de cette route, aura notamment des effets positifs sur le positionnement stratégique et la valeur intrinsèque du parc industriel Pink. Au niveau du réseau routier régional, l'élargissement du chemin Pink à quatre voies constitue une composante majeure de la mise en place d'un réseau routier supérieur mieux configuré et hiérarchisé sur le territoire de la ville situé à l'ouest du parc de la Gatineau.

En outre, l'élargissement du chemin Pink améliorera significativement la sécurité des usagers et la qualité visuelle de l'axe routier, considérant la proportion relativement élevée de camions sur cette route, la présence d'un système d'éclairage désuet et l'absence d'aménagement dédié aux piétons et cyclistes. Actuellement, les abords du chemin présentent un aspect négligé, voire délabré. Ainsi, le projet permettra d'améliorer significativement la sécurité et la qualité visuelle des abords du chemin Pink.

Le projet ne présente aucun effet résiduel puisque les impacts négatifs anticipés sont de nature temporaire. Il ne peut donc pas interagir avec les effets environnementaux du projet d'élargissement du chemin Pink. Le projet aura aussi des effets environnementaux positifs sur les composantes suivantes : bien-être et qualité de vie des communautés concernées, santé publique et économie locale et régionale. Le projet n'aura aucun effet cumulatif. En effet, il est le seul projet routier d'envergure identifié dans l'aire d'étude et ne présente aucun effet environnemental résiduel.

12. LES MESURES D'ATTÉNUATION ET DE COMPENSATION

Diverses mesures sont prévues pour atténuer les nuisances générées pendant les travaux de construction et suite à la mise en service des nouveaux aménagements. Les mesures appliquées sont celles prévues à la réglementation en vigueur (horaire de travail, abat-poussière, fonctionnement des véhicules lourds, etc.).



À partir des résultats d'impact sonore calculé pour l'année 2014, aucune mesure d'atténuation n'est nécessaire puisqu'aucun impact sonore moyen ou fort n'a été calculé. Cependant, pour l'année 2031, 25 résidences subiront un impact sonore moyen et nécessiteront une mesure d'atténuation. Lorsque des mesures d'atténuation seront requises, les buttes antibruit existantes sur les terrains des promoteurs ou des propriétaires privés seront utilisées, pour réduire cet impact, dans un premier temps. Au besoin, elles seront agrandies (optimisées) à l'intérieur de l'emprise de la route de façon à respecter le niveau sonore de 55 dBa prévu dans l'étude sonore.

Dans le tronçon situé entre la rue de la Gravité et le boulevard des Grives (phase 1), des mesures d'atténuation ou de compensation ne sont pas prévues concernant la perte totale des deux milieux humides (MH2 et MH4), situés à l'intérieur de l'emprise, considérant la faible valeur écologique de ceux-ci. Concernant les empiètements prévus dans les milieux humides (MH11 et MH12), situés entre le chemin Vanier et le corridor Deschênes (phase 3), les superficies affectées devront être compensées dans le secteur d'Aylmer. La Ville de Gatineau s'engage à identifier, en collaboration avec le MTQ, un ou des sites pour compenser la perte de toute partie de ces milieux humides selon le principe du remplacement de chaque mètre carré de perte par un mètre carré de valeur équivalente.

Par ailleurs, afin d'éviter toute altération des milieux humides situés de part et d'autre de l'emprise routière, les nouveaux aménagements routiers seront conçus et réalisés de manière à éviter l'assèchement ou un apport additionnel d'eau dans toute partie de ces zones humides située dans la zone d'étude.

L'aménagement de bassins de rétention à l'intérieur de l'emprise, avant les rejets aux ruisseaux, sera requis. Le drainage de l'eau de ruissellement, se dirigeant vers les ruisseaux, passera d'abord dans des bassins de rétention ouverts et naturalisés en amont des ruisseaux en vue de permettre une certaine sédimentation, un ralentissement et un contrôle du débit et une filtration des contaminants.

Lors de la réalisation d'ouvrages temporaires, dans le cadre des travaux de remplacement des trois ponceaux, l'entrepreneur doit assurer en tout temps la libre circulation des eaux et un apport d'eau suffisant dans la zone de travaux. De plus, il doit prendre les mesures nécessaires pour éviter les impacts en amont et en aval et maintenir les fonctions d'habitat du poisson. En outre, il doit assurer la stabilisation de tous les endroits remaniés, particulièrement dans les

pententes de talus pendant la progression des travaux. Tous les débris introduits accidentellement dans le milieu aquatique devront être retirés dans les plus brefs délais. La conception des nouveaux ponceaux prend en considération les exigences du MPO en cette matière. En outre, à titre de mesure d'atténuation, tous travaux doivent être évités dans l'habitat du poisson entre le 1^{er} avril et le 1^{er} juillet.

Aucune mesure particulière n'est nécessaire pour limiter les effets sur la faune avienne et son habitat. Cependant, en raison de la présence d'arbres à l'intérieur de l'emprise, les travaux d'abattage sont autorisés seulement entre le 15 août et le 31 mars, à titre de mesure d'atténuation.

Le gestionnaire du projet devra définir avec les propriétaires des infrastructures d'utilités publiques (réseaux d'électricité, de gaz, de téléphonie et de câblodistribution) les modalités d'intervention pour les protéger, relocaliser ou déplacer temporairement ou définitivement.

La zone d'étude restreinte ne fait pas partie de l'inventaire des sites archéologiques du Québec (MCCCF) et n'est pas protégée en vertu de la Loi sur les biens culturels. Aucun bâtiment ou bien culturel ne se trouve dans cette zone et aucun effet sur le patrimoine culturel n'est anticipé. Nonobstant ce contexte, il est recommandé de réaliser, avant le début des travaux d'élargissement de la phase 1, une étude archéologique de niveau 1, concernant les terrains situés à l'intérieur de l'emprise du chemin Pink entre le chemin de la Montagne et le corridor Deschênes. Le but de cette étude serait essentiellement de caractériser le potentiel archéologique de l'emprise du chemin Pink.

Plusieurs des mesures d'atténuation requises visent à atténuer les impacts sur le milieu bâti. Ces nuisances sont de nature temporaire, soit le bruit et la propagation des poussières pendant les travaux de construction. Mais ce sont les travaux projetés dans les milieux hydriques (habitat du poisson) qui font l'objet de mesures d'atténuation particulières. Toutes ces mesures doivent être prises en compte dès l'élaboration des plans et devis de construction, ensuite intégrées aux documents d'appel d'offres et à tous les documents contractuels relatifs au projet d'élargissement du chemin Pink.

13. LE SUIVI

La surveillance environnementale du projet d'élargissement du chemin Pink s'effectuera en trois périodes, soit les périodes de pré-construction, de construction et d'exploitation.

La première période précède les travaux d'élargissement du chemin Pink. Elle a pour objectif de s'assurer que toutes les normes, les directives et les mesures d'atténuation des effets ou des impacts prévues dans l'étude d'impact, ainsi que toutes les prescriptions décrites dans les autorisations gouvernementales, incluant les directives émises par la Ville (le promoteur), sont incluses aux plans et devis de construction, ainsi que dans les autres documents relatifs au projet.

Conformément au programme de surveillance environnementale, l'entrepreneur doit fournir, lors de la première réunion de chantier, un plan d'action environnemental et celui-ci devra être accepté par le surveillant de chantier avant le début des travaux de construction. Le plan d'action environnemental comprend notamment des mesures pour la protection de l'habitat du poisson et la mise en œuvre des mesures de compensation prescrites au devis, ainsi que les mesures prévues pour atténuer ou réduire les nuisances propres à un chantier de construction (bruit, poussière, etc.).

La deuxième période concerne la mise en œuvre des travaux de construction. La surveillance environnementale consiste à s'assurer que toutes les mesures et exigences environnementales contenues dans les plans et devis, les autorisations gouvernementales et les clauses contractuelles sont rigoureusement respectées.

La responsabilité de surveiller les travaux de construction, notamment le respect des prescriptions environnementales, incombe à l'ingénieur chargé du projet. Le surveillant a notamment la responsabilité de s'assurer du respect de toutes les clauses ou directives environnementales incluses au contrat. La surveillance des travaux de construction est de type «surveillance avec résidence», ce qui signifie que le responsable de la surveillance des travaux est présent sur les lieux les jours ouvrables. Le surveillant en résidence est appuyé par le surveillant environnemental, dont la fonction est de s'assurer que l'entrepreneur et les sous-traitants concernés connaissent, respectent et appliquent les différentes mesures d'atténuation et de protection de l'environnement.

Le programme de suivi environnemental est la troisième composante de la surveillance environnementale et consiste d'abord à identifier rapidement les effets indésirables non anticipés correctement ou difficilement prévisibles et de nature progressive, tels que des dommages mineurs devenant significatifs par sa fréquence ou sa répétition et des dommages majeurs provoqués par un seul événement (orage violent) ou tout simplement induits par le projet. Ensuite, il consiste à identifier et à décrire les correctifs requis, afin d'assurer la pérennité des aménagements.

14. CONCLUSION

Le projet d'élargissement du chemin Pink, entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes, est un objectif inscrit dans les documents de planification de l'aménagement du territoire de la région de l'Outaouais urbain, depuis plus de 30 ans, et fait partie de l'Entente Canada-Québec sur le développement du réseau routier régional. L'emprise du chemin Pink est entièrement de propriété publique et le projet est divisé en trois phases. La mise en œuvre de la phase 1, projetée entre la rue de la Gravité et le boulevard des Grives, est prioritaire, tandis que celle de la troisième, projetée entre le chemin Vanier et le corridor Deschênes, n'est pas définie considérant qu'elle n'a pas fait l'objet d'une conceptualisation.

L'urbanisation des terrains situés de part et d'autre du chemin Pink progresse rapidement et un potentiel de 4 000 nouvelles unités d'habitation a été affecté à terme sur le chemin Pink. Le chemin Pink répond pour l'instant aux besoins en matière de déplacement, mais les analyses révèlent que sa capacité va se dégrader progressivement en fonction de la croissance de l'urbanisation de la zone d'étude.

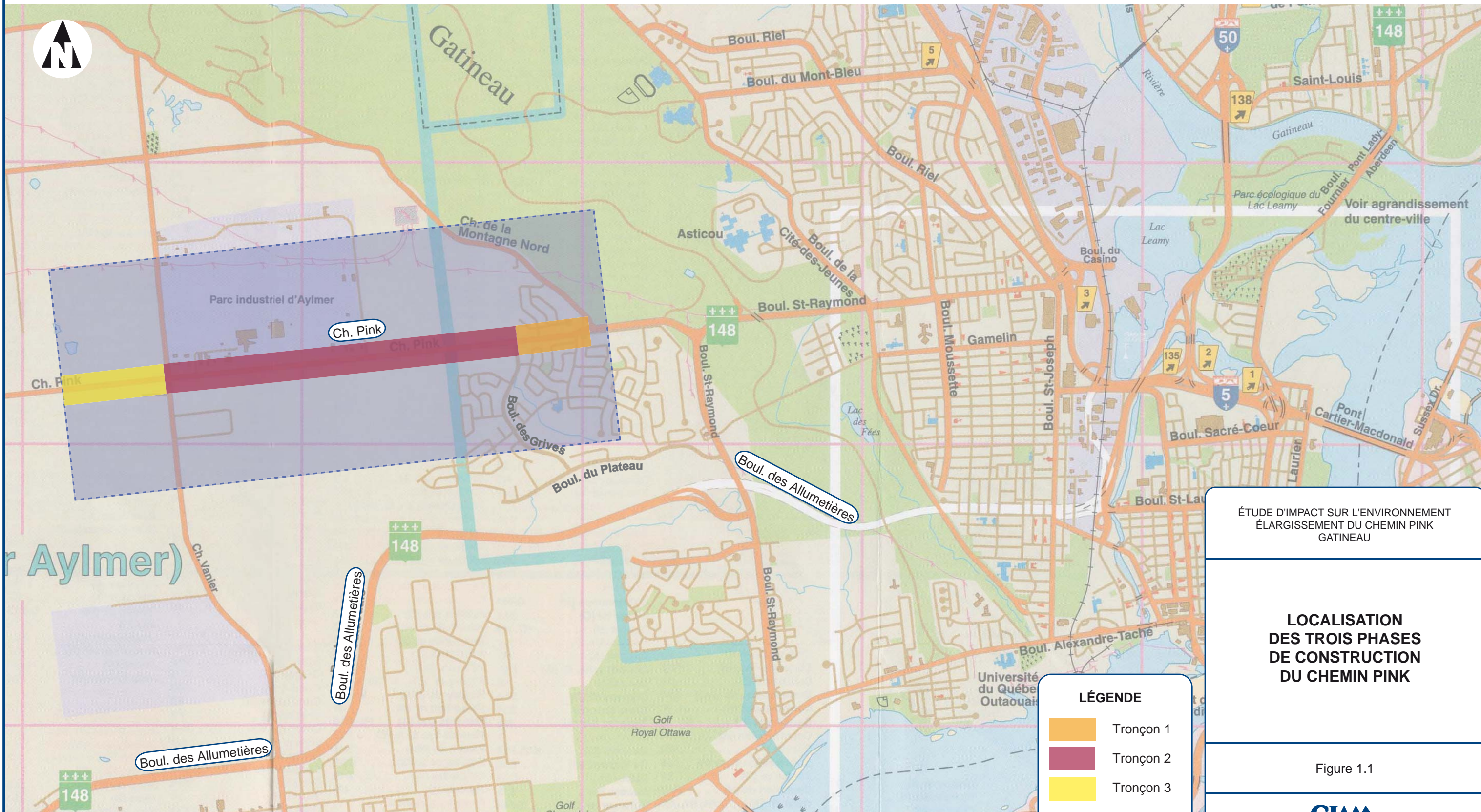
L'élargissement du chemin Pink a fait l'objet de trois options d'aménagement et celle retenue, l'option 3, prévoit la mise en place d'une section urbaine à quatre voies, soit deux chaussées de deux voies séparées avec terre-plein central, selon une vitesse affichée de 70 km/h, des carrefours gérés par des feux de circulation et un aménagement cyclable en site propre. Cette option est celle qui assure la meilleure intégration dans le milieu récepteur, puisqu'elle offre un accès adéquat aux zones résidentielles et au parc industriel Pink, améliore fortement la sécurité des piétons et des cyclistes, incluant celle des usagers de la route, et est conforme aux orientations établies dans les documents de planification et d'aménagement du territoire de la ville de Gatineau.

Dans le cadre de cette étude d'impact sur l'environnement, les résultats des inventaires et des analyses révèlent qu'aucune espèce faunique menacée, vulnérable ou susceptible d'être ainsi désignée n'a été observée à l'intérieur de la zone d'étude. Les impacts sonores sur la qualité de l'air, les cours d'eau et les zones humides seront de faible ampleur, conditionnellement à la mise en place des mesures d'atténuation et à mise en œuvre des mesures de compensation.

Globalement, selon l'analyse des effets environnementaux réalisée dans le cadre de cette étude d'impact environnemental, il s'avère que le projet d'élargissement du chemin Pink n'aura aucun effet négatif significatif sur l'environnement.

ANNEXE A

Plan de localisation



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ÉLARGISSEMENT DU CHEMIN PINK
GATINEAU

**LOCALISATION
DES TROIS PHASES
DE CONSTRUCTION
DU CHEMIN PINK**

Figure 1.1

CIMA
G001739
Février 2009

LÉGENDE



- Tronçon 1
- Tronçon 2
- Tronçon 3
- Zone d'étude élargie

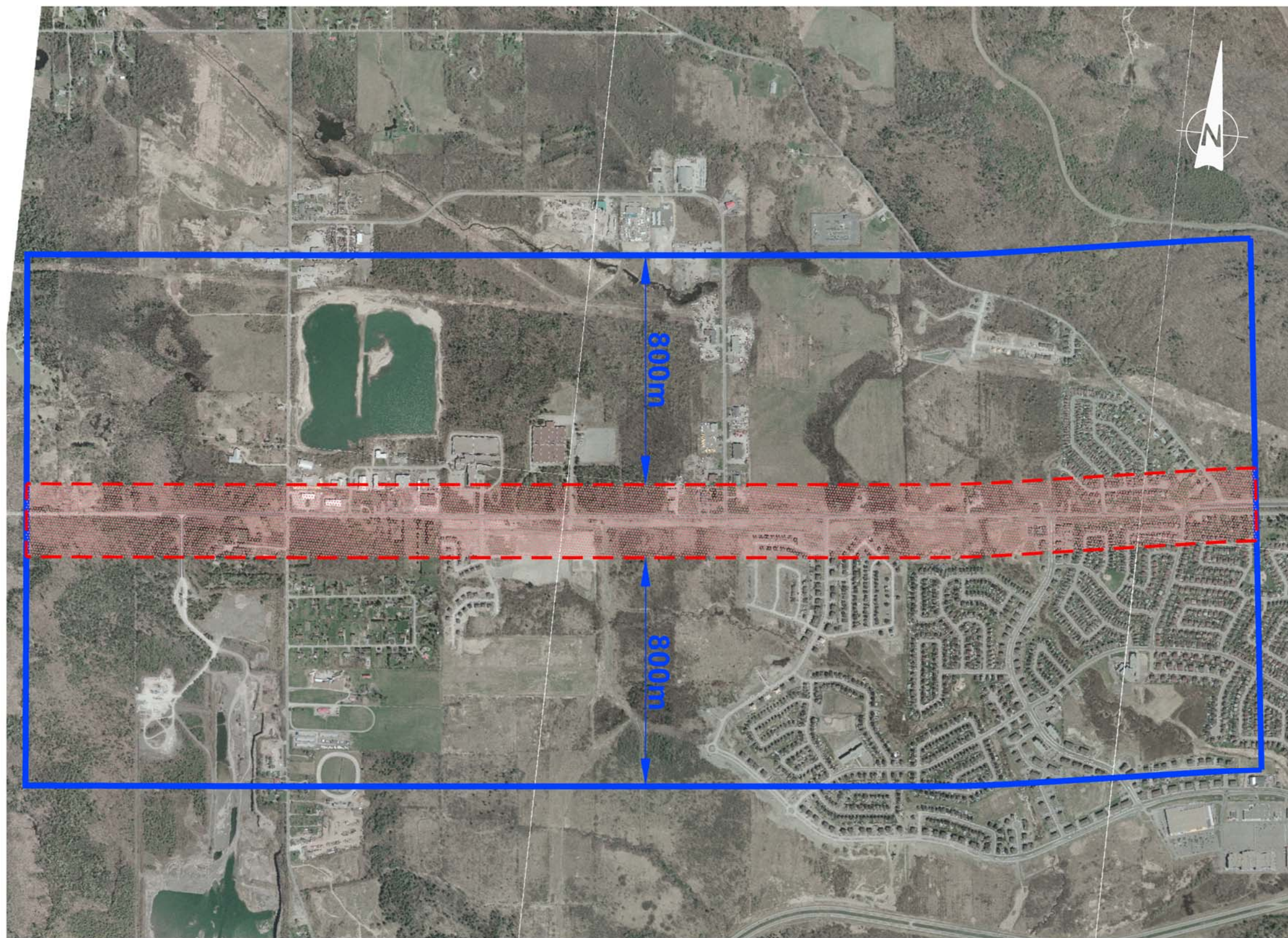
ANNEXE B

Zones d'étude élargie et restreinte

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ÉLARGISSEMENT DU CHEMIN PINK
GATINEAU

LÉGENDE

-  ZONE D'ÉTUDE ÉLARGIE
-  ZONE D'ÉTUDE RESTREINTE



LOCALISATION
DES ZONES D'ÉTUDE
ÉLARGIE ET RESTREINTE

Figure 6.1



G001739
Février 2009



www.cima.ca

CIMA
Partenaire de génie

420, boul. Maloney Est, bureau 201
Gatineau (Québec)
J8P 1E7
T 819 663-9294
F 819 663-0084