



Gouvernement du Québec

Ministère des Transports

Service de l'Environnement

POUR CONSULTATION SEULEMENT

**ÉLARGISSEMENT DU CHEMIN DE LA CROCHE  
HAUTE-MAURICIE, CHAMPLAIN**

**ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT**

**RÉSUMÉ**

36 B

352343

 **Gouvernement du Québec**  
**Ministère des Transports**  
Service de l'Environnement

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

---

**ÉLARGISSEMENT DU CHEMIN DE LA CROCHE  
HAUTE-MAURICIE, CHAMPLAIN**

**ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT**

---

**RÉSUMÉ**

---

**OCTOBRE 1985**

CANQ  
TR  
GE  
EN  
G50  
RÉS.



TABLE DES MATIERES

<u>EQUIPE DE TRAVAIL</u>	<u>i</u>
<u>LISTE DES FIGURES</u>	<u>iv</u>
<u>INTRODUCTION</u>	<u>1</u>
<u>1 PROBLEMATIQUE ET JUSTIFICATION DU PROJET</u>	<u>2</u>
<u>2 DESCRIPTION DU PROJET</u>	<u>3</u>
<u>3 ANALYSE DU MILIEU</u>	<u>8</u>
3.1 Identification de la zone d'étude	8
3.2 Milieu naturel	8
3.3 Milieu humain	9

<u>4</u>	<u>IDENTIFICATION ET EVALUATION DES IMPACTS</u>	<u>10</u>
4.1	Méthodologie	10
4.2	Impacts permanents	10
4.3	Impacts temporaires	11
<u>5</u>	<u>MESURES DE MITIGATION ET IMPACTS RESIDUELS</u>	<u>12</u>
<u>6</u>	<u>MESURES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI</u>	<u>13</u>

---

LISTE DES FIGURES

---

Figure 1	:	Localisation des travaux et de la zone d'étude	4
Figure 2	:	Section-type	5
Figure 3	:	Provenance des matériaux de remplissage	7

---

## INTRODUCTION

---

Afin d'assurer la sécurité des usagers, le ministère des Transports se propose d'élargir les accotements du chemin de la Croche, situé dans la municipalité de Haute-Mauricie, afin d'y poser des glissières de sécurité.

Nous présentons dans ce document le résumé du cheminement suivi dans la préparation de ce projet et de son analyse environnementale.

---

## 1 PROBLEMATIQUE ET JUSTIFICATION DU PROJET

Dans le tronçon du chemin de la Croche situé entre les rivières Bostonnais et Croche, l'absence de glissières de sécurité présente un sérieux danger pour les automobilistes. En effet, la moindre fausse manoeuvre de l'automobiliste provoquera la chute de son véhicule dans la rivière Bostonnais ou les plans d'eau longeant cette route.

Présentement, la largeur réduite des accotements ne permet pas la mise en place de glissières de sécurité; de plus, cet espace n'est pas suffisant pour accommoder une voiture devant s'arrêter lors d'un cas d'urgence.

Le projet d'élargissement des accotements n'a pour but que d'améliorer la sécurité des utilisateurs. Il permettra la mise en place de glissières de sécurité empêchant la chute des véhicules dans l'eau. De plus, les nouveaux accotements assureront une aire de refuge permettant à l'automobiliste d'effectuer des arrêts d'urgence sans entraver la circulation et des dépassements imprévus en évitant la collision frontale.

---

## 2 DESCRIPTION DU PROJET

Pour élargir les accotements, à proximité de la rivière Bostonnais et des plans d'eau, on devra procéder à du remblayage dans ces derniers sur une distance cumulative de 3490 mètres. La localisation des sites d'intervention est illustrée à la figure 1.

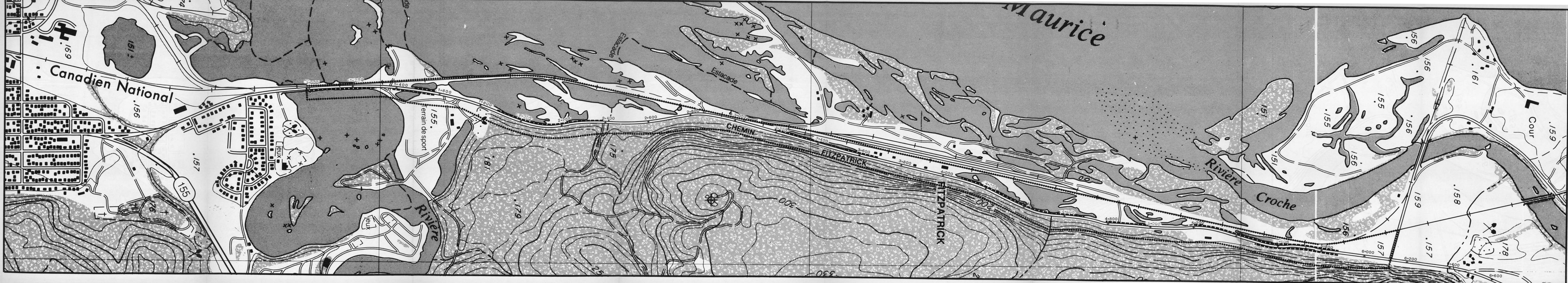
La section type des travaux de remblayage est présentée à la figure 2. La séquence des travaux est décrite ci-dessous.

- Une certaine quantité de matériaux seront excavés à partir de la route. Les excavations se feront à deux endroits soit au niveau de la berge et à la base du remblai où l'on construira une "clé". Une petite tranchée devra être creusée par petites sections et remblayée le plus rapidement possible de façon à minimiser les risques de glissements. La pente de cette excavation sera de 1,5V : 1H, et aura une largeur de 1,5 mètres. Les déblais seront utilisés pour stabiliser les talus intérieurs de la route.
- Une fois les travaux d'excavation exécutés, le remblayage se poursuivra jusqu'à une hauteur permettant de mettre en place l'emprunt de classe A (sable) et la membrane synthétique qui protégera ces matériaux.
- Par la suite, la protection en enrochement sera complétée en lui donnant une pente de 1,5H : 1V.
- On épandra le granulats concassé recouvrant l'accotement et on installera les glissières de sécurité.

Les matériaux d'emprunt proviendront des bancs suivants:

### Pierre calibre 600-0

Banc Doyon - Propriétaire : Ida Doyon  
Municipalité : Haute-Mauricie



CHEMIN DE LA CROCHE (FITZPATRICK)  
HAUTE-MAURICIE

**LOCALISATION DES TRAVAUX ET DE LA ZONE D'ÉTUDE**

- ..... LIMITE DE LA ZONE D'ÉTUDE
- LIMITE DES TRAVAUX

Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'Environnement

Technicien : JEAN PAUL GREGOIRE      Date : Août 1985  
Échelle : 1 : 5 000      No : 1

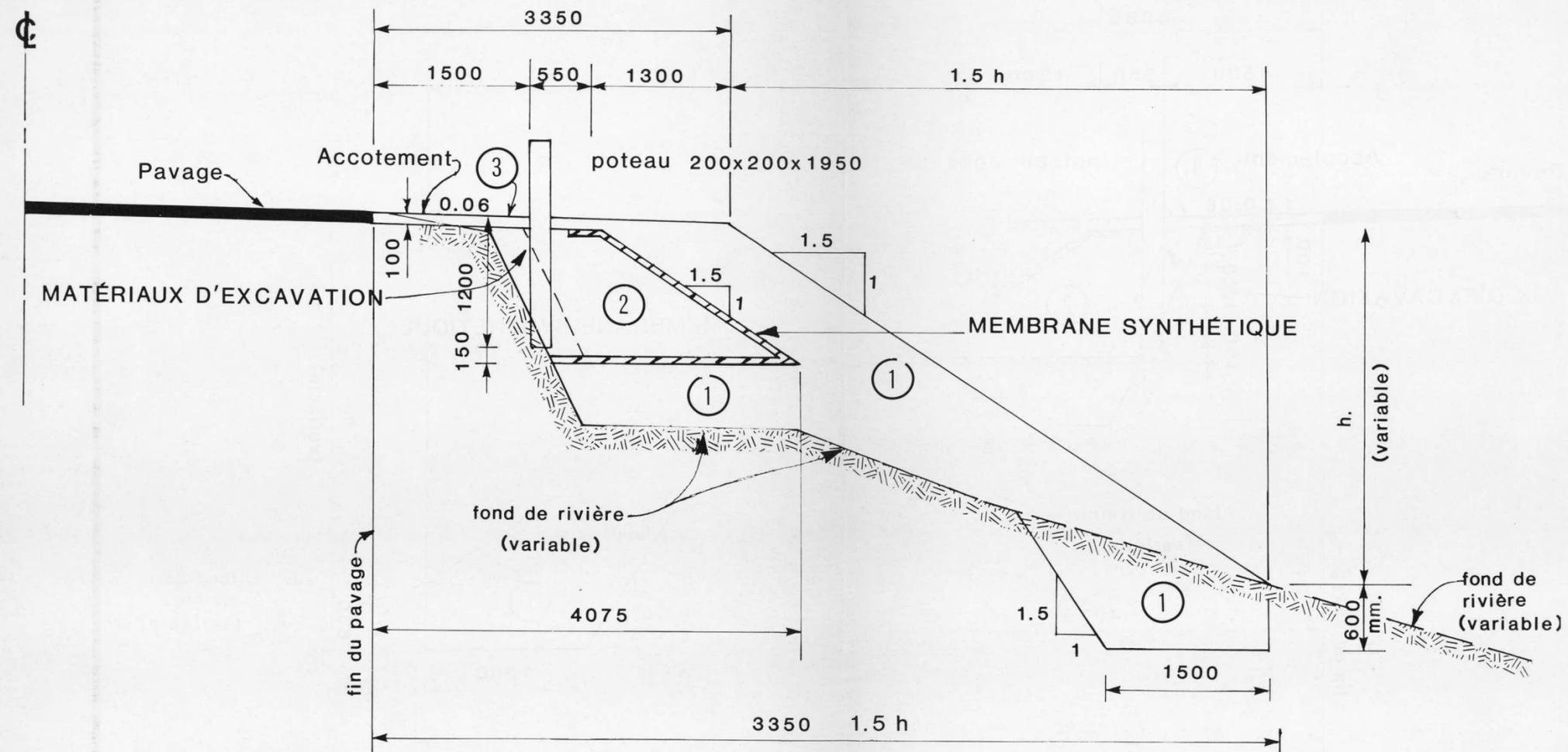
CHEMIN DE LA CROCHE (FITZPATRICK)

HAUTE-MAURICIE

## SECTION-TYPE

### LÉGENDE

- ① Perré placé mécaniquement, pierre 0 à 600, 50% > 450 mm,
- ② Emprunt classe "A" -sable
- ③ Granulat concassé 19 - Oa



 Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien: JEAN PAUL GRÉGOIRE Date: Août 1985

Échelle: Aucune... N°: 2

Granulat concassé 19-0a

Banc Côté - Propriétaire : Madeleine B. Côté  
Municipalité : Haute-Mauricie

Emprunt classe "A" - Sable

Banc de la Couronne - Ministère des Transports  
Municipalité : Haute-Mauricie

Ces matériaux seront transportés par la route 155 et le chemin de la Croche. La localisation de ces bancs est présentée à la figure 3.

---



### 3 ANALYSE DU MILIEU

#### 3.1 IDENTIFICATION DE LA ZONE D'ETUDE

Les impacts appréhendés étant de faible étendue, la zone d'étude se confine à un espace restreint délimité à l'ouest par la voie ferrée du Canadien National, au sud par la rivière Bostonnais, à l'est par une bande de 50 mètres longeant le chemin de la Croche et au nord, par le chemin du 2ième Rang Ouest.

#### 3.2 MILIEU NATUREL

Le chemin de la Croche est littéralement coincé, à l'est, entre des versants abrupts et, à l'ouest, par la rivière Saint-Maurice. Le projet débute à la confluence de la rivière Bostonnais au Saint-Maurice et se termine non loin de la confluence de la rivière Croche au Saint-Maurice. Entre la rivière Saint-Maurice et le chemin de la Croche sont localisés de nombreux étangs qui ont été vraisemblablement formés par la construction de la voie ferrée. Ces étangs ainsi que les baies adjacentes au Saint-Maurice peuvent être utilisés par les poissons d'eaux chaudes, la sauvagine (aire de repos et de nidification) et certains animaux à fourrure (rat musqué et vison).

De nombreuses perturbations anthropiques ont considérablement modifié l'environnement immédiat: infrastructure urbaine (cité de La Tuque), voie ferrée (à l'ouest du chemin), infrastructure routière, barrage et la présence de nombreuses estacades sur le Saint-Maurice, flottage du bois. Ces perturbations font que malgré un bon potentiel, le milieu à

L'ouest de la voie ferrée est peu exploité; l'utilisation des étangs par la faune et leur importance écologique sont limitées par les faibles échanges avec le Saint-Maurice et par la dimension de certains plans d'eau.

---

### 3.3 MILIEU HUMAIN

---

Le chemin de la Croche a une vocation forestière et est utilisé en majeure partie par des véhicules lourds principalement pour le transport du bois.

Au centre de la zone d'étude se trouve la gare de Fitzpatrick. A l'extrémité nord, une petite superficie en forme de triangle est exploitée par un agriculteur. Ces deux dernières composantes ne seront toutefois pas affectées par le projet.

Dans la zone d'étude, la faune est probablement peu exploitée, la région avoisinante offre, à proximité des sites de pêche et de chasse supérieurs à ceux de la zone d'étude.

Aucun site préhistorique et/ou historique n'a été répertorié à l'intérieur de la zone d'étude. Du point de vue archéologique, deux secteurs peuvent être considérés comme étant à potentiel moyen; ils se situent sur le versant nord de l'embouchure de la rivière Bostonnais (chainages 1+390 à 1+590) ainsi que sur le versant est de la rivière Croche (chainages 1+390 à 1+590).

---

## 4 IDENTIFICATION ET EVALUATION DES IMPACTS

### 4.1 METHODOLOGIE

L'évaluation des impacts s'est effectuée selon une analyse globale. Nous avons évalué les impacts selon qu'ils soient permanents ou temporaires.

A l'aide de critères d'étendue, d'intensité et de durée des perturbations sur le milieu et en tenant compte de sa sensibilité, on évalue l'impact selon qu'il est très faible, faible, moyen, fort ou très fort. Lorsqu'il y a lieu, la réalisation des mesures de mitigation modifie l'ampleur de l'impact appréhendé; l'impact résiduel pourra alors être nul, très faible, faible, moyen ou fort.

### 4.2 IMPACTS PERMANENTS

Le principal impact sera la perte d'habitats potentiels pour la faune suite aux remblayages d'une partie des étangs et d'une section de la rivière Bostonnais. Les secteurs à être remblayés ayant peu de potentiel et étant peu utilisés par la faune, l'impact sera faible.

Pour l'utilisateur de la route, les résidants et les villégiateurs, nous n'anticipons pas d'impacts sur le milieu visuel.

Enfin, l'élargissement des accotements ne pourra qu'avoir des effets bénéfiques sur le plan de la sécurité.

### 4.3 IMPACTS TEMPORAIRES

---

Lors des travaux d'excavation et de remblayage dans l'eau, il y aura une augmentation ponctuelle et temporaire de la turbidité et de matières en suspension, en raison du très faible degré de perturbation, cet impact sur le milieu aquatique sera aussi très faible.

Les impacts causés par le camionnage seront très faibles, puisque le transport de matériaux de remblayage se fera par des routes qui sont déjà fort achalandées par le transport lourd.

Lors de la construction, les travaux ne devraient pas avoir d'impacts notables sur les usagers de la route, puisque ces travaux se feront section par section et qu'une seule moitié de la chaussée devrait être fermée et ce sur une courte distance.

---

## 5 MESURES DE MITIGATION ET IMPACTS RESIDUELS

Dans le but de minimiser les impacts temporaires sur le milieu aquatique, le Ministère verra à appliquer les mesures de mitigation présentées ci-dessous.

- Afin d'éviter toute perturbation sur la reproduction des espèces de poissons d'intérêt sportif qui pourraient potentiellement frayer dans la zone d'étude, les travaux d'excavation et de remblayage seront interdits entre le 1er avril et le 15 juin.
- Les aires de stationnement et d'entreposage de la machinerie ou les autres aménagements temporaires seront situés à au moins 60 mètres de tout cours d'eau. On minimisera la perte d'arbres, la seule élimination de végétation sera celle nécessaire à la réalisation des travaux.
- Durant les travaux, à tous les endroits du chantier où il y a risque d'érosion, le sol sera stabilisé. Si le chantier est fermé durant l'hiver, ce travail de stabilisation préventive sera fait au moment de la fermeture temporaire du chantier dans le but de parer aux érosions massives du printemps. Immédiatement après la réalisation des travaux, tous les endroits remaniés seront stabilisés de façon permanente.
- Le déversement dans tout cours d'eau de déchets provenant du chantier de construction est interdit. On doit disposer de ces déchets, quelle qu'en soit leur nature, selon les lois et règlements en vigueur.

L'application de ces mesures fera que l'impact résiduel sera nul.

Préalablement aux travaux d'élargissement du chemin de la Croche, on pratiquera une vérification visuelle et systématique des zones à potentiel archéologique moyen.

---

## 6 MESURES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

L'ingénieur résident en charge du projet pour le ministère des Transports voit à ce que toutes les mesures environnementales prévues dans l'étude et incluses aux plans et devis soient respectées.

---

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 131 706