



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

REFECTION DE LA ROUTE 105 MUNICIPALITE DE LA PECHE
SECTEUR WAKEFIELD - ALCOVE

DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION
DOSSIER AR: 7-78-56 (1758)



551784
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, 21^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

REFECTION DE LA ROUTE 105

MUNICIPALITÉ DE LA PÊCHE

SECTEUR WAKEFIELD - ALCOVE

DEMANDE DE CERIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION

DOSSIER AR: 7-78-56(1758)

mai 1987

CANQ
TR
GE
PR
191

Cette étude a été exécutée par le personnel du Service de l'environnement du ministère des Transports, sous la responsabilité de monsieur Daniel Waltz, écologiste.

EQUIPE DE TRAVAIL

Richard Laparé

technicien, de la faune,
rédacteur

Sous la supervision de:
Andrée Lehmann

Géomorphologue, chef de la
Division des études
environnementales-ouest

TABLE DES MATIÈRES

EQUIPE DE TRAVAIL	i
1 DESCRIPTION ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET	1
1.1 Initiateur du projet	1
1.2 Responsable du projet	1
1.3 Rédacteur	1
1.4 Identification du projet	2
1.5 Origine, justification et objectifs du projet	2
1.6 Description du projet	3
1.7 Programmation du projet	4
1.8 Motif de la demande de certificat d'autorisation de construction	4
1.9 Présentation du cadre environnemental du projet	4
1.9.1 Géomorphologie et hydrologie	4
1.9.2 Végétation	5
1.9.3 Faune	6
1.9.4 Milieu humain et utilisation du sol	7

2	ÉVALUATION DES IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES DE MITIGATION	8
2.1	Impacts et mitigation sur la végétation	8
2.2	Impacts et mitigation sur la rivière et la faune aquatique	8
2.3	Impacts sur le milieu humain	9

A N N E X E S :

- Annexe 1: Carte de localisation, 1:50 000
- Annexe 2: Carte cadastrale au 1:20 000
- Annexe 3: Plan de construction, localisation et description
générale (sous pli séparé)
- Annexe 4: Plan d'emprise (sous pli séparé)
- Annexe 5: Devis spécial (sous pli séparé)
- Annexe 6: Normes D-6600 et D-6601
- Annexe 7: Norme D-6411
- Annexe 8: Articles 7.13 et 26.04.9 du C.C.D.G.

1. DESCRIPTION ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

1.1 INITIATEUR DU PROJET

Ministère des Transports
700, boulevard ST-Cyrille est
Québec (Québec)
G1R 5H1

- Pour les communications téléphoniques, on pourra rejoindre le Service de l'environnement au (514) 873-4953 à Montréal.

1.2 RESPONSABLE DU PROJET

Monsieur Daniel Waltz, écologiste
Chef du Service de l'environnement
255, boul. Crémazie est, 9e étage
Montréal, (Québec)
H2M 1L5

1.3 RÉDACTION

Monsieur Richard Laparé, technicien de la faune
Service de l'environnement
255, boul. Crémazie est, 9e étage
Montréal, (Québec)
H2M 1L5

1.4 IDENTIFICATION DU PROJET

Route : 105
Municipalité : LA PÊCHE
M.R.C. : COMMUNAUTÉ RÉGIONALE DE L'OUTAOUAIS
Circ. électorale : GATINEAU
No de dossier : A.R. 7-78-56 (1758)
No de plan : CH86-17-2018
Lotissement : Lots 1b et 1a du 4ème Rang
: Lots 1b du 5ème Rang.

1.5 ORIGINE, JUSTIFICATION ET OBJECTIFS DU PROJET

Plusieurs facteurs sont à l'origine des besoins d'amélioration du réseau routier de la vallée de la Gatineau et en particulier de la route 105. La proximité des deux grands centres urbains que sont Hull et Ottawa ont favorisé le développement résidentiel et touristique de la région de Wakefield. Une étude de la Société d'aménagement de l'Outaouais, en 1979, révèle que 50% des gens de La Pêche travaillent à Hull ou à Ottawa, des résultats similaires ont été obtenus par des enquêtes origine - destination du Ministère des Transports en 1981. Le transport par camion sur la route 105 est relativement important et représente environ 25% du trafic total dans le secteur de Wakefield.

L'augmentation de la population de la Communauté Régionale de l'Outaouais de 87 453 qu'elle était en 1951 à 189 680 en 1984, n'est pas étrangère au nombre d'accidents relevé sur la route 105 au sud de la route 366. On y a dénombré jusqu'à 367 accidents entre 1981 et 1983. Ce nombre élevé d'accidents résulte de la vétusté de la route 105 dénotée par des courbes et un profil sous-standard ainsi qu'une surface de roulement en dos de chameau. Le projet de réfection du tronçon présenté dans cette demande vise donc à corriger les déficiences structurales et géométriques, essentiellement en adoucissant les courbes, en aplanissant le profil et en élargissant l'emprise et la surface de roulement.

1.6 DESCRIPTION DU PROJET

Le choix d'autres tracés ou d'autres variantes n'a pas été évalué compte tenu que les travaux ne visent que l'amélioration des normes d'une route déjà existante. Tout autre tracé aménagé dans un nouveau corridor aurait entraîné des impacts négatifs sur l'environnement beaucoup plus considérables que ceux des correctifs proposés dans ce projet.

Les travaux consistent donc principalement à élargir la surface de roulement afin d'augmenter la sécurité des utilisateurs.

Le projet prévoit un élargissement à quatre voies pour fin de dépassement entre les chaînages 3+130 à 4+000, soit sur une longueur de 870 mètres. L'ensemble du projet sera réalisé en partie à l'intérieur de l'ancienne emprise du Canadien Pacifique, laquelle chevauchait celle du ministère des Transports. A l'origine, l'emprise du C.P.R. atteignait la ligne de rivage du côté de la rivière. Une partie de cette emprise sera remise à la municipalité ou au domaine public du M.E.E.R. (voir annexe 4). Aucune expropriation ne sera nécessaire par rapport aux anciennes emprises du ministère des Transports du Québec et du Canadien Pacifique

L'élargissement de la route se fera surtout du côté droit, côté de la rivière. En effet, le remblai de l'ancienne voie ferrée est présent à quelques trois ou quatre mètres de la route entre celle-ci et la rivière et servira de point d'appui à l'élargissement de chaussée. Ce faisant, les remblais seront minimisés de même que l'expropriation des résidences du côté opposé et les coupes de rocs dans les abrupts rocheux qui longent la route. Des murs de soutènement ont été prévus entre les chaînages suivants afin d'éviter de remblayer sur le lit de la Gatineau: 2+865 à 2+890, 3+105 à 4+100 (voir annexe 5 p. 110-23). Dans l'ensemble, le profil de la route actuelle sera rehaussé d'un peu plus d'un mètre de hauteur.

1.7 PROGRAMMATION DU PROJET

Plan de construction : juillet 1987
Construction prévue : Août 1987
Plan d'emprise : juillet 1987

1.8 MOTIF DE LA DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION

Les travaux de réfection de la route 105 seront réalisés à moins de 60 m de la rivière Gatineau sur une distance de 2,58 km entre les chainages 2+040 et 4+620 donc, sur une distance supérieure à 300 m.

1.9 PRÉSENTATION DU CADRE ENVIRONNEMENTAL DU PROJET

1.9.1 GÉOMORPHOLOGIE ET HYDROLOGIE

L'ensemble du secteur est situé à l'intérieur du bouclier canadien. Les hauts reliefs sont surtout formés de roches intrusives, essentiellement des syénites. On trouve également des gneiss granitiques et des calcaires cristallins dans les endroits plus bas.

On peut observer dans la vallée immédiate de la Gatineau des dépôts meubles constitués de sédiments argileux et parfois limoneux qui reposent sur le socle rocheux. Des matériaux fluviatiles sont aussi répartis le long de la rivière et sont formés de sables et de limon caractérisés par des affouillement et sapements des Berges.

Ces décrochements, dûs au courant de la rivière, ne peuvent cependant plus se produire depuis l'avènement du chemin de fer dans le secteur soumis à la demande. En effet le remblai de la voie ferrée formé de pierre et de gravier compactés sert de digue de protection et correspond maintenant à la rive de la rivière sur presque tout le tronçon.

Plusieurs petits ruisseaux intermittents traversent la route actuelle et le remblai de la voie ferrée par des ponceaux en tôle ondulé galvanisée ou par des ponceaux en béton armé dont les diamètres varient de 30 cm à 1 m. Seul le ruisseau Indian a un débit continu et traverse la route par un pont en béton armé de 3 mètres de largeur par deux mètres de hauteur, il coule ensuite dans un tuyau en tôle ondulée galvanisée de deux mètres de diamètre. Nous avons pu observer des amas de branches d'arbres en amont et entre les deux structures qui nuisaient beaucoup à l'écoulement de l'eau. La plupart de ces ponts et ponceaux seront remplacés par des nouveaux, (voir annexe 5 pp. 110-10 à 15).

Le tronçon soumis à la demande de certificat d'autorisation se situe au dessus de la ligne des hautes eaux printanières moyennes puisque celle-ci correspond généralement à la ligne de récurrence annuelle et que le projet, d'après les cartes du risque d'inondation de la Gatineau, se situe au dessus de la ligne de récurrence vingtenaire. De plus, le niveau de la Gatineau dans ce secteur est contrôlé en amont par le barrage Pagan et par le barrage Chelsea en aval.

1.9.2 VÉGÉTATION

Dans cette région, les terrains agricoles et les terres en friche sont concentrées en bordure des routes et de la rivière. Le reste du territoire est couvert d'une forêt qui est dominée par la présence de feuillus. Les principales espèces sont l'érable à sucre, les peupliers faux-trembles et à grandes dents, les bouleaux jaunes et à papier, le chêne rouge et le hêtre. Les conifères représentent environ 25% des essences et sont représentés surtout par le pin blanc, le Thuya, le sapin baumier, l'épinette blanche et la pruche. La plupart des peuplements de la région sont âgés de 40 à 60 ans. La végétation riparienne est réduite à une bande variant de 2 à 3 mètres de largeur le long de la rivière.

D'après le service des archives du Canadien Pacifique, le tronçon allant de Hull à Frelton a été mis en service en 1892 et a été abandonné la première semaine de décembre 1984, et remis au ministère des Transports du Québec en 1985.

Ce qui représente un peu plus de 90 années de service plus ou moins continu. Le remblai du chemin de fer a donc été longtemps contaminé par des fuites d'hydrocarbures (graisses, huiles, mazout, diesel) provenant des rouages et des freins, des engins et des wagons. Le milieu est aussi très minéral, trop fortement drainé, et la pente de la rive est souvent très prononcée. Ce sol, somme toute assez pauvre, à favoriser la croissance de plantes pionnières adaptées à ces conditions.

Nous avons ainsi observé entre la route et le remblai du chemin de fer de nombreuses talles d'herbe à puce, de prêles et de ronces. Les arbustes et les petits arbres sont représentés par le vinaigrier, des cerisiers, et des jeunes ormes. Du côté de la rivière, les peupliers faux-trembles et à grandes dents, des érables rouges et à sucre ainsi que les frênes blancs dominent la strate arborescente, bien que l'on pouvait observer la plupart des autres espèces communes à la région en moins grand nombre. Beaucoup d'arbres à maturité montraient des signes de conditions de croissance difficiles, certains ont des branches mortes, des décollement de l'écorce ou un port parfois réduit et quelques individus meurent avant d'atteindre la pleine maturité.

1.9.3 FAUNE

La région de l'Outaouais et la vallée de la Gatineau en particulier sont reconnues pour les fortes densités de cerfs de Virginie. Aucun ravage identifié et important ne se retrouve à proximité du secteur concerné; il est possible cependant que quelques pochettes de concentration y apparaissent au cours des hivers mais ce genre de concentration est aléatoire et n'a pas de caractère permanent, elles varient selon les conditions d'enneigement.

Les rives abruptes de la rivière et l'absence de marais ne favorisent pas la présence du rat musqué ou du castor. De même, selon le ministère des Loisirs, de la Chasse et de la Pêche, il n'existe pas de zone d'herbiers offrant un bon potentiel pour la sauvagine. Les cartes sur les possibilités des terres pour la sauvagine indiquent d'ailleurs que ce secteur comporte de graves limitations pour la reproduction de la sauvagine.

Selon le ministère des Loisirs, de la Chasse et de la Pêche, les seules données concernant les espèces de poissons de la Gatineau dans cette région proviennent d'une pêche expérimentale réalisée en 1974 sur le réservoir Paugan à 21 km en amont de Wakefield. Les espèces capturées étaient les suivantes: suçeur rouge, doré jaune, grand brochet, barbue de rivière et perchaude. Des achigans auraient aussi été capturés par des pêcheurs dans le même secteur. Finalement des spécimens de naseux des rapides et de meuniers noirs ont déjà été recueillis à Wakefield (McAllister et Coad, 1974).

Des frayères à grand brochet et à doré jaune ont été localisées le long de la Gatineau par le ministère des Loisirs, de la Chasse et de la Pêche, à peu près vers le milieu du projet, mais elles se situent près de la rive opposée au projet. Selon les informations du ministère des Loisirs, de la Chasse et de la Pêche, la période de fraie du doré jaune se situe entre le 21 avril et le 15 mai pour la région. Scott et Crossman mentionnent que les oeufs éclosent de 12 à 18 jours après la ponte et que les alevins se dispersent de 10 à 15 jours après l'éclosion. Ce qui prolonge la période critique jusqu'au 17 juin, alors que la période critique pour le grand brochet va du 29 mars au 13 juin.

1.9.4 MILIEU HUMAIN ET UTILISATION DU SOL

Nous avons observé neuf résidences le long du parcours du côté gauche et une seule vers la fin du projet du côté droit. L'annexe 4 présente la localisation des résidences de même que la distance à l'emprise. Il n'y aura aucun rapprochement d'emprise du côté opposé de la rivière car ni la limite gauche de l'ancienne emprise du Canadien Pacifique ni celle du ministère des Transports du Québec ne seront modifiées.

Tous les terrains bordant le projet sont boisés sauf ceux compris entre les chaînages suivants qui sont des pâturages et friches arbustives de faible superficie: de 3+400 à 3+800, et 2+720 à 3+100. Des terrains gazonnés et des prairies herbacées sont présents au début du projet entre les chaînages 2+040 à 2+340.

Des véhicules tout terrain, bicyclettes de montagne, moto cross et quatre roues, utilisent l'assise de gravier de la voie ferrée maintenant démantelée. Le tracé rectiligne de ce chemin favorise les élans de vitesse des petits véhicules motorisés qui deviennent alors une source de bruit et de poussière sans compter les risques accrus d'accidents, (observations personnelles).

2 ÉVALUATION DES IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES DE MITIGATION

2.1 IMPACTS ET MITIGATION SUR LA VÉGÉTATION

Compte tenu de la dominance des espèces arbustives et herbacées colonisatrices qui ont été décrites dans la section 1.9.2 de la demande, l'impact des travaux de réfection sera généralement faible, sinon positif dans les secteurs colonisés par l'herbe à la puce. En effet, nous n'avons observé aucun groupement d'arbres ou d'arbustes dont la rareté spécifique, la taille, la maturité ou les associations dénotent un caractère d'unicité ou une importance écologique élevée. De plus, les superficies atteintes sont faibles (voir plan de construction, annexe). Le seul impact mineur réside dans les risques accrus d'érosion du sol entre l'enlèvement des végétaux et la construction de la nouvelle infra-structure au moment de fortes pluies. Néanmoins, cette période est relativement courte et ne peut entraîner que des dommages superficiels et temporaires aux végétaux situés en aval du ruissellement.

Les normes D-6600 D-6601 seront prises en considération dans le cas où des arbres à maturité isolés ou en groupe situés sur des terrains aménagés et localisés à proximité de la limite d'emprise, (voir annexe 6).

2.2 IMPACT ET MITIGATION SUR LA RIVIÈRE ET LA FAUNE AQUATIQUE

Quoiqu'elle soit déjà fortement hypothéquée par le flottage du bois et le remblayage de la rive originale par la voie de chemin de fer, la Gatineau est tout de même susceptible de contenir les quelques espèces de poissons énumérées au chapitre précédent (1.9.3.). Bien qu'aucune frayère n'ait été identifiée près de la rive contiguë au projet, les travaux d'allongement de ponceau de béton armé au chaînage 3+760, devront être exécutés en dehors de la période allant du 29 mars au 17 juin afin de protéger la période de reproduction et d'alevinage des dorés et brochets.

Aucun impact n'est appréhendé pour ce qui a trait à l'hydrologie de la rivière puisqu'aucun remblai n'y est érigé. De plus, la période d'exclusion des travaux permet de respecter la période de reproduction des populations de poissons.

Les ponceaux de remplacement et les nouveaux ponceaux devront être de dimension suffisante pour ne pas créer une augmentation de la vitesse du courant en temps normal et permettre l'évacuation des crues, glaces et débris. Les extrémités devront être aménagées selon la norme 6-6411 (voir annexe 5 p. 110-22 et annexe 7).

Nous avons déjà mentionné au chapitre 1.6.1 que des murs de soutènement seront aménagés sur le côté de la rivière afin d'éviter les remblayages sur le lit de la rivière.

Les articles 7.13 et 26.04.9 du Cahier des charges et devis s'appliquent à l'ensemble du projet

2.3 IMPACT SUR LE MILIEU HUMAIN

Aucun impact ne résultera du projet sur l'aspect humain si ce n'est l'impact positif de l'élimination du tracé de la voie ferrée qui sert de piste de course aux véhicules tout terrain et l'amélioration de la route 105 elle-même.

Nous croyons que les impacts appréhendés sur l'environnement pour l'ensemble du projet sont mineurs compte tenu des mesures de mitigation retenues.

ANNEXE 1

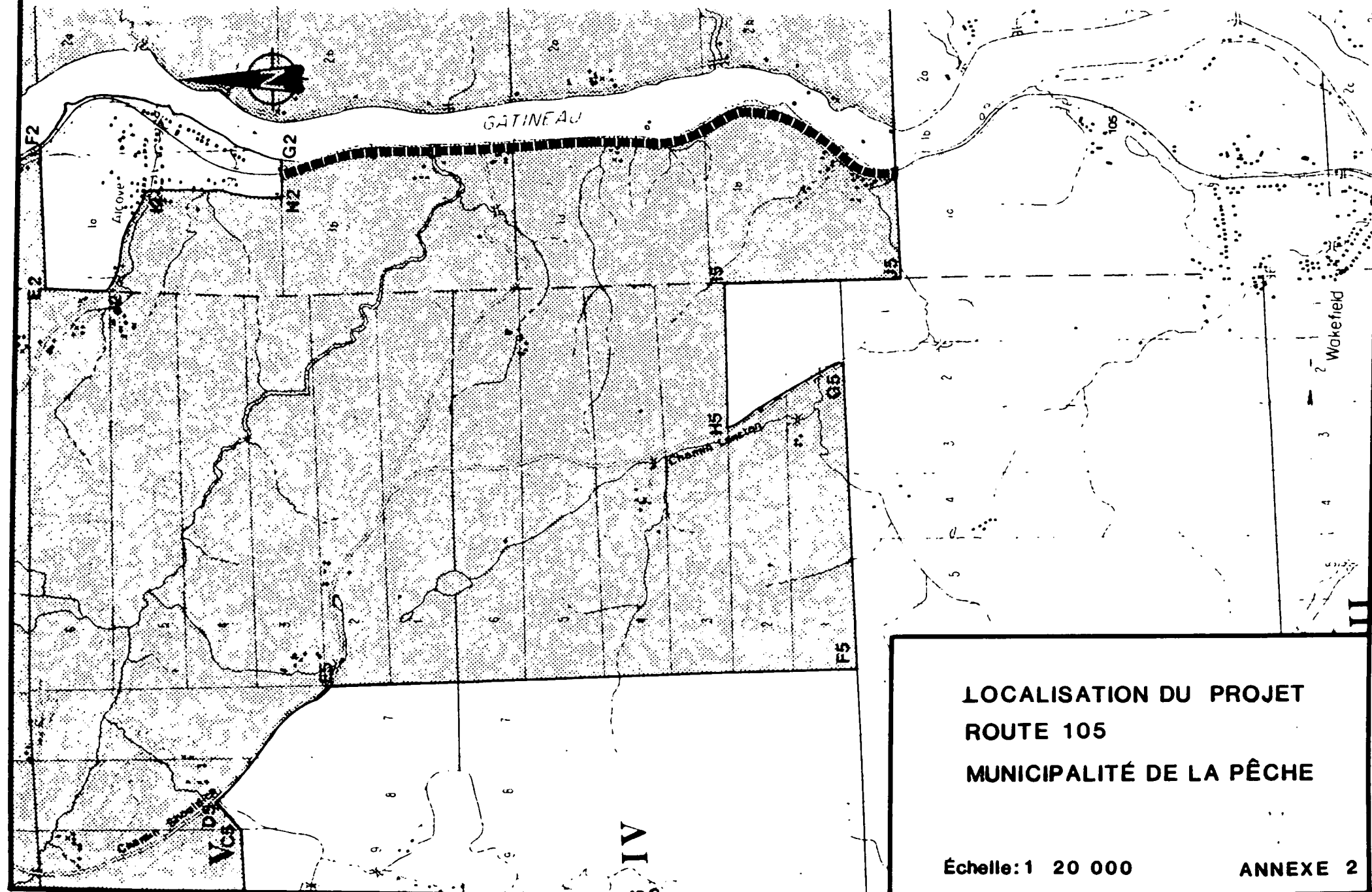
LOCALISATION DU PROJET

CARTE TOPOGRAPHIQUE 31 H/12

1/50 000

ANNEXE 2

LOCALISATION DU PROJET
CARTE CADASTRALE 1/20 000
C.P.T.A.Q. LA PÊCHE



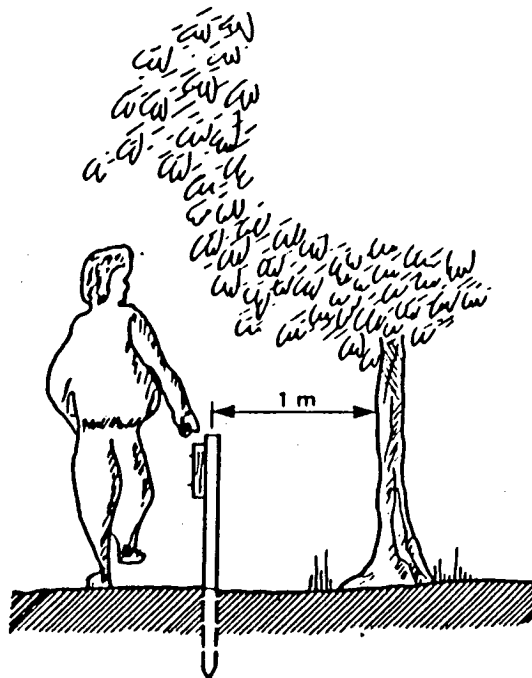
**LOCALISATION DU PROJET
ROUTE 105
MUNICIPALITÉ DE LA PÊCHE**

Échelle: 1 20 000

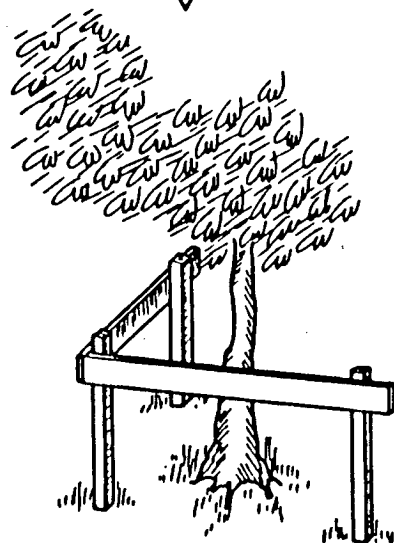
ANNEXE 2

ANNEXE 6

NORMES D-6600 ET D-6601

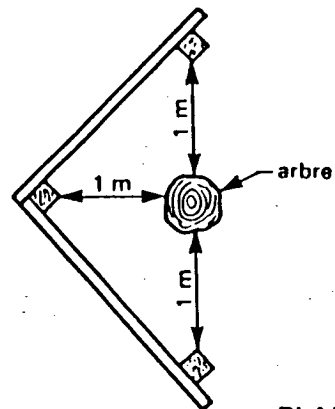


COUPE



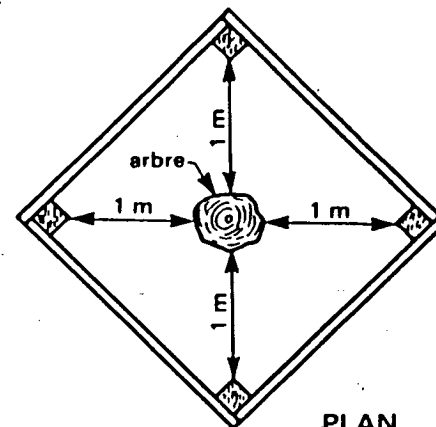
PROTECTION DES ARBRES
PENDANT LA CONSTRUCTION
(protecteur de racines)

TYPE 1
PROTECTION D'UN CÔTÉ



PLAN

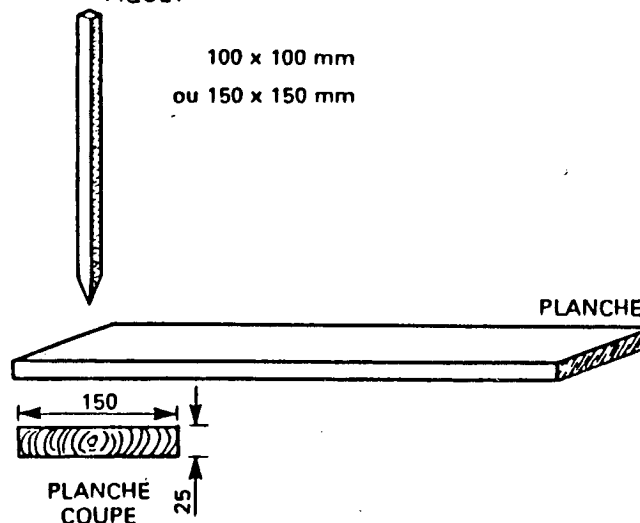
TYPE 2
PROTECTION PÉRIPHÉRIQUE



PLAN

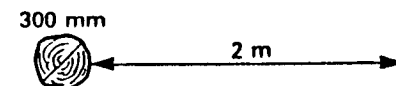
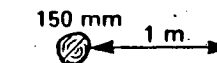
PIQUET

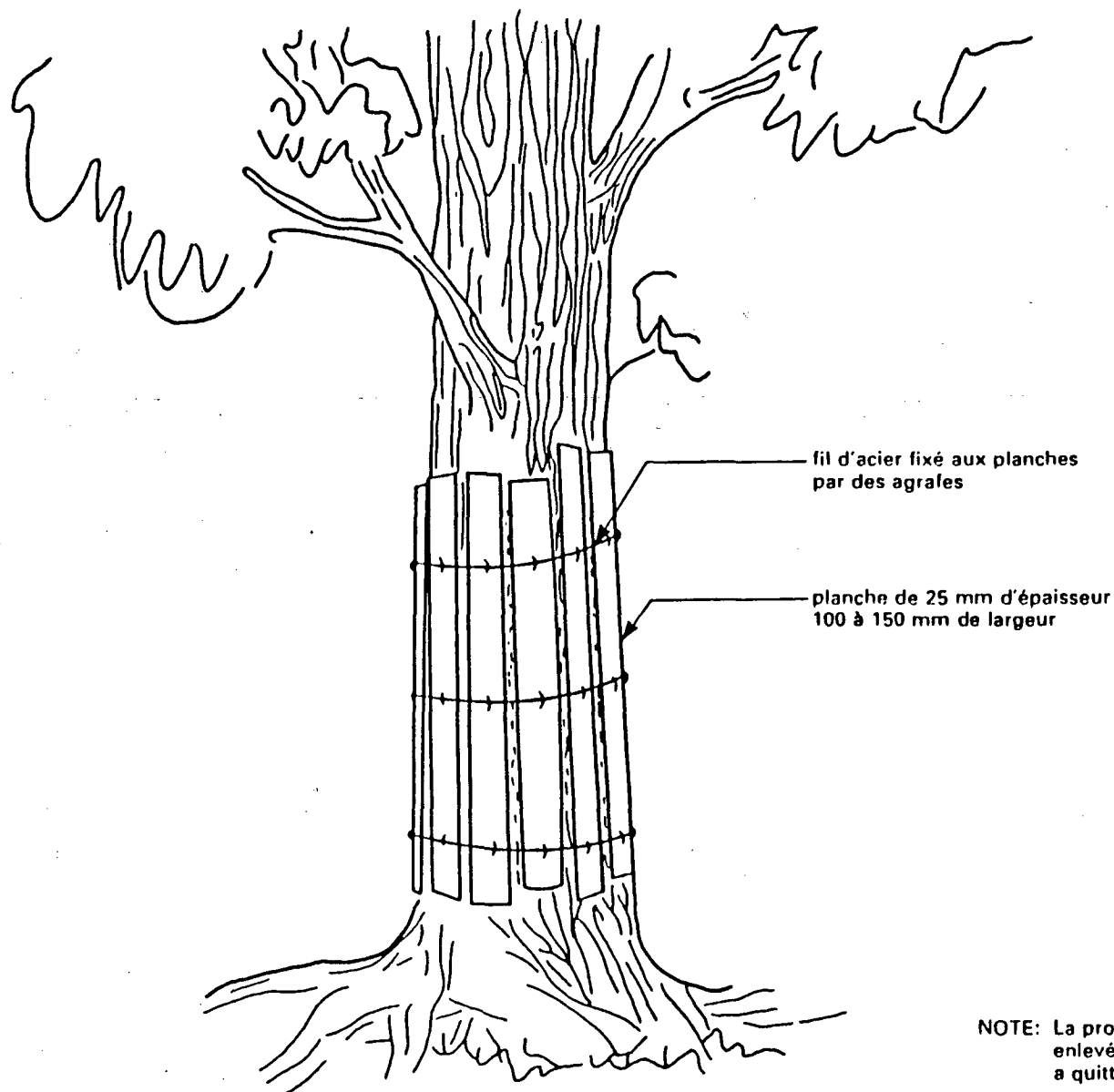
100 x 100 mm
ou 150 x 150 mm



ÉCART (DISTANCE) EN FONCTION
DU DIAMÈTRE DE L'ARBRE

	diamètre	écart
arbre	150 mm	1 m
arbre	300 mm	2 m





fil d'acier fixé aux planches
par des agrafes

planche de 25 mm d'épaisseur
100 à 150 mm de largeur

NOTE: La protection de l'arbre doit être
enlevée aussitôt que la machinerie
a quitté les lieux.

**PROTECTION DES ARBRES
PENDANT LA CONSTRUCTION**

ANNEXE 7

ARTICLES 7.13 ET 26.04.9 DU
CAHIER DES CHARGES ET DEVIS GÉNÉRAUX

7.13 PROTECTION DES PLANS D'EAU

Au cours des travaux de terrassement, d'exécution et de démolition d'ouvrages dans les lacs et cours d'eau, l'entrepreneur doit prendre les précautions voulues pour assurer en tout temps la qualité et le libre écoulement de l'eau.

Dans le cas d'exécution de travaux à proximité de plans d'eau, y compris les fossés publics et privés, l'entrepreneur ne doit affecter ces derniers d'aucune façon. À cette fin l'entrepreneur doit prévoir durant les travaux, aux endroits stratégiques, la construction et l'entretien de bassins de sédimentation, afin de précipiter les matières en suspension entraînées par l'eau de ruissellement, avant son arrivée dans un plan d'eau. Ces bassins sont requis seulement pour la durée de la construction et sont réaménagés à la fin des travaux.

Les chemins d'accès au chantier, les aires de stationnement et d'entreposage ou les autres aménagements temporaires doivent être situés à au moins 60 m du cours d'eau. Le seul déboisement permis est celui nécessaire à la réalisation de l'ouvrage.

Les matériaux utilisés pour la construction des batardeaux et autres ouvrages en terre dans le cours d'eau ne doivent pas contenir plus de 10% de matières fines passant le tamis de 80 µm, à moins qu'ils ne soient confinés au moyen d'une toile filtrante ou d'un filtre granulaire naturel.

Durant les travaux, la libre circulation des eaux doit être assurée sans créer d'impact inacceptable au point de vue hydraulique et environnemental. Il n'est pas permis de bloquer le cours d'eau sur plus des 2/3 de sa largeur. Le déversement dans le cours d'eau de déchets provenant du chantier de construction est interdit. L'entrepreneur doit disposer de ces déchets, quelle qu'en soit la nature, selon les lois et règlements en vigueur. Les dépenses inhérentes à la protection de la qualité de l'eau sont incluses dans les prix du contrat.

À tous les endroits du chantier où il y a risque d'érosion, le sol doit être stabilisé. Si le chantier est fermé durant l'hiver, ces travaux préventifs de stabilisation du sol doivent être effectués au moment de la fermeture temporaire du chantier.

26.04.9 MATÉRIAUX DE REBUT

Les rebuts sont des matériaux inutilisables. La disposition des rebuts comporte pour l'entrepreneur l'obligation d'acquiescer les terrains nécessaires en dehors de l'emprise pour les placer de façon à ce qu'ils ne soient pas visibles d'une route et d'en disposer de manière esthétique et conforme aux stipulations de l'article 7.13; les amoncellements de rebuts doivent avoir des pentes stables et régulières.

Les matériaux de rebut sont mesurés et payés comme «déblai» ou «excavation» suivant leur classe, selon les modalités des articles 26.03, 26.04 et 26.05.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 132 316