



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

POUR CONSULTATION SEULEMENT

*RÉFECTION DU CHEMIN DE LA RIVIÈRE GATINEAU NORD  
MUNICIPALITÉ DE BOUCHETTE S.D.*

CANQ  
TR  
GE  
CA  
474



DEMANDE DE C.A.C.

555492



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
Centre de documentation  
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT  
SERVICE DE L'INFORMATION ET DE LA DOCUMENTATION  
35, rue de Port-Royal Est, 8e étage  
Montréal (Québec) H3L 3T1

RÉFECTION DU CHEMIN DE LA RIVIÈRE GATINEAU NORD  
MUNICIPALITÉ DE BOUCHETTE S.D.

N/D: S.A.P.P.I.: 620-7077-8702

MARS 1990

QMTRA

CANQ

TR

GE

CA

474

DEMANDE DE C.A.C.

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:

Michel Bérard

géographe, chef de la Division des études environnementales ouest



## TABLE DES MATIÈRES

EQUIPE DE TRAVAIL

LISTE DES TABLEAUX

LISTE DES ANNEXES

### 1. DESCRIPTION ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

- 1.1      Initiateur du projet
- 1.2      Responsable du projet
- 1.3      Rédaction
- 1.4      Identification du projet
- 1.5      Origine, justification et objectifs du projet
- 1.6      Description du projet
- 1.7      Acquisitions
- 1.8      Motif de la demande de certificat d'autorisation de construction
- 1.9      Programmation du projet
- 1.10     Présentation du cadre environnemental du projet
  - 1.10.1   Géomorphologie et hydrologie
  - 1.10.2   Végétation
  - 1.10.3   Faune
  - 1.10.4   Milieu humain et utilisation du sol

## 2. ÉVALUATION DES IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

- 2.1 Impacts sur le milieu naturel
  - 2.1.1 Impacts sur la végétation
  - 2.1.2 Impacts sur les cours d'eau et la faune
- 2.2 Impacts sur le milieu humain

## 3. MESURE D'ATTÉNUATION DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

- 3.1 Milieu biophysique
- 3.2 Milieu agricole et bâti

### ANNEXES:

- Annexe 1: Plan de construction (réduction 47%)
  - Annexe 2: Décision de la Commission de Protection du Territoire Agricole
  - Annexe 3: Norme D-6600 + D-6601
  - Annexe 4: Norme D-6409, D-6410 et D-6411
  - Annexe 5: Article 7.13 et 26.049 du Cahier des charges et dévis généraux
  - Annexe 6: Article 34.01 du Cahier des charges et dévis généraux
  - Annexe 7: Photographies du projet
-

1. DESCRIPTION ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

1.1 INITIATEUR DU PROJET

Ministère des Transports  
700, boul. St-Cyrille est  
Québec, (QC)  
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

M. Daniel Waltz, écologiste  
Chef du Service de l'environnement  
255, Crémazie est, 8e étage  
Montréal (QC)  
H2M 1L5

1.3 REDACTION

M. Richard Laparé, technicien de la faune  
Service de l'environnement  
255, Crémazie est, 8e étage  
Montréal (QC)  
H2M 1L5

#### 1.4 IDENTIFICATION DU PROJET

Route: Chemin de la rivière Gatineau nord  
(Chemin Bouchette/Sainte-Thérèse)  
Municipalité: Bouchette, s.d.  
M.R.C.: La Vallée-de-la-Gatineau (730)  
No. de dossier: 620-7077-8702 (D.E.E.O. 7-77-01)  
No. de plans: Plan de construction: CH-87-70-0009  
Plan des Immeubles à acquérir: 622-87-K0046  
Lotissement originaire: Lots 21 à 25, 26A, 26C, 27B, 27D,  
27E, 28A, 28C, 28D, 29B, 30C, 31B, 32B,  
33, 34, 35P, 36A, 36B, 37, 37V, 38B,  
et 39 du rang 2.

#### 1.5 ORIGINE, JUSTIFICATION ET OBJECTIFS DU PROJET

Plusieurs facteurs sont à l'origine des besoins d'amélioration de ce chemin, dont les principaux sont d'ordre technique. En effet, le Chemin de la rivière Gatineau nord n'était à ses débuts qu'un chemin de desserte agricole dont les normes ne correspondent plus aux standards actuels en matière de transport routier. En outre, plusieurs résolutions des conseils des municipalités de Bouchette et de Sainte-Thérèse ont été acheminées au Ministère des Transports et demandaient à ce dernier de procéder à des travaux d'amélioration du Chemin.

Le Ministère a donc évalué la pertinence de ses demandes et en est arrivé à la conclusion que certains tronçons présentaient des courbes périlleuses, trop prononcées, un profil longitudinal nuisant à la visibilité, une plate-forme trop étroite de même qu'un drainage et une capacité portante sous-standard.

Les vocations touristiques et de villégiature croissantes de cette région, de même que les activités cinégétiques et halieutiques qui y sont rattachées, ont amené une augmentation des utilisateurs venant de l'extérieur. Bien que le débit journalier moyen annuel ne soit que de 400 véhicules et le d.j.m. d'été de 700, ces derniers sont moins familiers avec le tracé que les résidents et accroissent dans une certaine mesure, les risques d'accidents.

Le Ministère se propose d'améliorer le drainage, et de corriger les courbes dangereuses selon des standards plus acceptables tout en utilisant le corridor actuel au maximum. Les travaux prévoient l'élargissement de l'emprise actuelle de 12m à 20m et la chaussée, de 6m à 9m.

## 1.6 DESCRIPTION DU PROJET

Dans le cas présent, l'analyse sommaire des répercussions environnementales engendrées par l'aménagement d'autres tracés présente un cummul d'impacts négatifs plus important que ceux occasionnés par les correctifs proposés dans ce projet.

En effet, l'aménagement de nouveaux corridors routiers obligerait le promoteur à déboiser des aires considérables, à exproprier de grandes superficies agricoles, à relier les résidences et les fermes existantes au nouveau tracé, à aménager un nouveau système de drainage et l'installation de ponts et ponceaux. Un nouveau tracé risque aussi de déstabiliser les rives de la Rivière Gatineau, s'il s'en rapproche, ou, encore, de nuire à la faune des milieux naturels avoisinants, sans compter la nécessité de dénaturer, rendre cultivables et remettre les tronçons abandonnés de l'ancien chemin aux propriétaires riverains.

Somme toute, l'aménagement de nouveaux corridors entraînerait des coûts environnementaux et monétaires importants, alors que le but principal des travaux proposés, vise avant tout, l'amélioration d'une route déjà existante.

Les travaux consistent donc principalement à élargir la surface de roulement et à corriger légèrement le profil et certaines courbes afin d'augmenter la sécurité et le confort des utilisateurs tout en utilisant au maximum l'emprise actuelle.

La reconstruction du chemin doit être réalisée entre les kilomètres 1+600 et 7+500, soit sur une longueur totale de 5,9 km, et sa réfection est basée sur une section type de 20m correspondant à la norme D-2305 (cf. feuillet 13/13, plan CH-82-70-0009).

## 1.7 ACQUISITIONS

Puisque le projet se situe en territoire zoné agricole, celui-ci a fait l'objet d'une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole pour les sections excédant 20 mètres. Une copie de l'autorisation apparaît à l'annexe 2.

Les travaux nécessiteront l'aménagement de surlargeurs aux kilométrages indiqués ci-après et apparaissant au plan de construction annexe 1.

Correction d'une courbe et contournement d'une grange-étable, km 1+586 à 1+800 (parcelle 1); correction d'une courbe en S du km 2+041 au km 2+495 (parcelle 8); affleurement rocheux côté ouest entre les km 2+495 à 2+624 (parcelle 9); correction de courbe, entre les km 2+820 à 2+940 (parcelle 12); correction d'intersection entre les km 2+874 et 3+143 et 3+243 (parcelle 17); correction de courbe entre les km 3+260 et 3+391 (parcelles 18 et 19); réaligement et élargissement à une traverse de ruisseau et contournement d'une résidence entre les km 3+417 à 3+960 (parcelles 21, 23, 24, 25, 29).

Correction de courbes entre les km 4+900 et 5+078 (parcelles 35 et 38); correction d'une double courbe entre les km 5+271 et 5+600 (parcelles 41 et 42); élargissement dû à la présence de fossés entre les km 5+840 et 5+900 (parcelles 48 et 51); élargissement de courbe entre les km 6+250 et 6+513 (parcelles 52 et 54); élargissement de courbe entre les km 6+660 et 6+740 (parcelles 60 et 52); élargissement de courbe entre les km 7+208 et 7+230 (parcelles 64 et 66); raccordement au pont du ruisseau Post entre les km 7+394 et 7+501 (parcelles 67, 68, 73, 74).

Une partie de la demande a cependant été refusée par la C.P.T.A. en ce qui a trait à la correction de courbe entre les km 2+080 et 2+500. Aucun travail ne sera réalisé entre ces kilomètres.

La correction de cette double courbe en S serré pourrait techniquement être réalisée par redressement de la portion nord-ouest au lieu de la partie sud-est tel que prévu. Cependant, ces travaux exigeraient un dynamitage important dans un affleurement rocheux et l'expropriation des bâtiments de la ferme située plus au nord, ce qui entraînerait des coûts considérables. Techniquement, il serait préférable de ne pas effectuer d'élargissement et de pavage de la chaussée au niveau de cette courbe compte tenu du degré de courbure extrêmement prononcé. Il semble préférable, du point de vue sécurité, d'installer une signalisation appropriée et de laisser la courbe en gravier. Le contraste dans la texture de la chaussée, servira aussi d'avertissement pour les voyageurs.

Une correction de courbe a été apportée au tracé prévu le 89/08/11 entre les km 3+775 et 4+140. Cette correction résultera en un éloignement de la ferme de Jean-Marc Lefebvre à l'emprise du nouveau chemin, feuillet 5B/10, annexe 1.

Trois servitudes de drainage sont acquises afin de permettre l'aménagement de fossés pour évacuer les eaux de ruissellement vers la Rivière Gatineau. Des travaux de nettoyage et de débroussaillage des servitudes sont prévus aux km 5+870, 6+320 et 6+720 afin d'améliorer l'écoulement des eaux.

## 1.8 PROGRAMMATION DU PROJET

Plan de construction: 89/08/10

Plan d'acquisition des immeubles: 89/02/21-corrrection 89/08/11

Construction prévue: été 1990

## 1.9 MOTIF DE LA DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION

Les travaux de réfection du chemin Bouchette/Ste-Thérèse seront réalisés à moins de 60m de la Rivière Gatineau entre les kilomètres 5+800 à 6+000, et 6+120 à 8+000, ce qui totalise une longueur de 800 m et soumet le projet à une demande de certificat d'autorisation. Bien que seuls ces tronçons soient soumis à la réglementation, nous présentons le projet au complet puisque l'ensemble du tracé est relativement près de la Rivière Gatineau.

## 1.10 PRESENTATION DU CADRE ENVIRONNEMENTAL DU PROJET

### 1.10.1 GÉOMORPHOLOGIE ET HYDROLOGIE DU PROJET

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

On observe dans la vallée immédiate de la Gatineau, des dépôts meubles constitués de sédiments argileux et limoneux déposés sur le socle rocheux. Des matériaux fluviatiles sont aussi répartis le long de la rivière et sont formés de sables et de limon.

Le terrain récepteur, au début du projet, sur une longueur d'environ 800m, est constitué principalement de loam limoneux à loam sableux très fin ou le drainage est bon et où le relief est relativement plat et absent de pierres et d'affluement rocheux. Le kilomètre suivant est d'avantage formé de loam argilo-limoneux, bien drainé et plus ondulé que la première partie. Par la suite, sur plus de trois kilomètres, on retrouve une plus grande proportion de sables. Un secteur plus argileux et donc moins bien drainé, succède au précédent sur une distance de près de 500m et les derniers 250m sont limoneux et mieux drainés.

La Rivière Gatineau, dans le secteur à l'étude, a fait l'objet d'une cartographie des zones inondables en vertu de l'entente fédérale-provinciale sur les risques d'inondation. (Carte des risques d'inondation de la Rivière Gatineau (Bouchette) 31 J 04-109). Au km 5+400, la cote d'inondation de cent ans est à l'élévation 151.00 et celle de vingt ans, à 149.02. Plus à l'amont, au km 6+600, les risques d'inondation centenaire sont à 151.32 et vingtenaire, à 149.02.

L'ouvrage se trouvera donc au dessus des inondations vingtenaires selon le responsable de ces données au Ministère de l'Environnement M. Denis Lapointe (communication téléphonique), puisque le chemin une fois les travaux complétés, sera à la cote 150,25 dans son niveau le plus bas entre les km 5+600 et 5+860, soit sur une longueur d'environ 260m. Pour tout le reste du projet, le niveau de la route sera plus élevé que celui des risques d'inondation centenaires.

Trois cours d'eau traversent le projet. Le ruisseau Cameron est situé au début du projet et ne sera pas affecté par les travaux directement puisque le pont est de facture récente. Le second, au km 3+560, est l'émissaire du lac Chalifoux, le débit et la pente sont très faible ce qui résulte en une succession de bassins où prospèrent les plantes aquatiques. Le lit est vaseux et la largeur varie de 3 à 5 mètres.

Le dernier ruisseau à traverser le chemin, l'émissaire du lac Roddick, est situé à la toute fin du projet au km 7+500. Le courant y est calme, la profondeur d'environ 60cm, et la largeur moyenne de cinq m. Le premier et le dernier cours d'eau ont leur rives couvertes de végétation arbustives alors que le deuxième a, en plus, une couverture arborescente.

### 1.10.2 VÉGÉTATION

Les terres qui bordent la route ont pour la plupart une vocation agricole, la forêt originale se retrouve dans l'arrière pays et a généralement fait l'objet de coupes d'exploitation forestière ou est entretenue pour des fins d'acériculture. Dans les secteurs peu perturbés on observe une dominance de feuillus dont l'érable à sucre, les peupliers faux-trembles et à grandes dents, le chêne rouge et le hêtre, sont les principales espèces.

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 ont entre 40 et 60 ans. Nous avons observé la présence de quelques arbres isolés en bordure du chemin dont la plupart ont une fonction ornementale et les forêts à maturité en bordure du chemin sont rares. Nous avons indiqué sur le plan de construction les principales cultures, groupements végétaux et arbres isolés qui longent le projet.

### 1.10.3 FAUNE

La région de l'Outaouais et en particulier la vallée de la Gatineau sont reconnues comme étant des territoires supportant de fortes densités de cerfs de Virginie. En outre, le tronçon faisant l'objet du présent projet se trouve à proximité d'une des concentrations les plus grandes de cerfs dans toute la province. En effet, à cet endroit, le chemin Bouchette / Ste-Thérèse est à environ 4km des limites du ravage du lac des Trente-et-un Milles.

Bien que le ravage se situe en périphérie du lac des Trente-et-un Milles, des pochettes de concentration de cerfs peuvent apparaître à proximité du chemin dépendant des saisons et des conditions climatiques. En effet, les terres en culture et les pâturages en bordure de terrains boisés sont recherchés par les cerfs qui viennent s'y alimenter à certaines périodes de la journée. Les limites du dernier inventaire aérien du ravage du lac des Trente-et-un Milles nous ont été fournies par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Nous avons reporté ces limites sur la page frontispice du plan de construction, annexe 1.

Des renseignements nous ont aussi été donnés par le M.L.C.P. concernant la qualité des frayères potentielles des trois ruisseaux qui traversent le tronçon du projet. Le premier ruisseau n'a aucune zone propice à la fraie d'espèces d'intérêt sportif et aucun travail ne sera entrepris au niveau des rives ou du littoral puisque le pont est récent.

Le deuxième ruisseau, qui a été décrit au chapitre précédent, présente une zone calme et élargie du côté amont du pont où croissent des nénuphars, (nymphaea) et des potamots, (potamogeton), ce secteur offre un potentiel pour la fraie des brochets. Cependant, le ponceau relie deux pâturages et sert de traverse et d'abreuvoir aux bovins qui pâturent d'une terre à l'autre. Le passage répété des animaux résulte en un important piétinement du lit et des rives du ruisseau, et conséquemment, les sédiments fins sont remis en suspension augmentant ainsi la turbidité de l'eau. Les plantes aquatiques sont donc complètement détruites à ces endroits, ce qui élimine aussi le support essentiel aux oeufs et aux fretins du brochet, photo 4.

Or, aucun travail n'est maintenant nécessaire au niveau du ponceau de ce ruisseau puisqu'il a été remplacé l'hiver dernier. En effet, un effondrement de l'ancien pont est survenu à la fin de l'hiver 1988-89 et a obligé le M.T.Q. à corriger la situation dans les plus brefs délais. Les responsables de la construction ont alors opté pour l'installation d'un ponceau en tôle ondulée galvanisée de 2.2 mètres qui permet au bétail de continuer à traverser à cet endroit. Des mesures d'atténuation particulières avaient alors été données par le M.L.C.P. afin de protéger la zone de fraie potentielle du brochet située à quelques mètres à l'amont du pont.

Le dernier cours d'eau, l'émissaire du Lac Roddick, est susceptible d'héberger du Grand brochet, du Doré jaune et des meuniers. En effet, nous avons observé un fond de gravier et de roches contigu au pont et une zone herbacée et arbustive à environ 7m en amont du pont, ces deux secteurs pourraient être utilisés en période de fraie par les espèces décrites ci-haut.

Aucun secteur à proximité du projet ne semble favorable à la reproduction de la sauvagine en quantité appréciable. Au mieux, quelques couples pourraient nicher dans les sections élargies des cours d'eau traversant le tracé.

## 1.10.4 MILIEU HUMAIN

Nous avons relevé les distances des immeubles riverains au projet et comparé les marges de recul avant et après la réalisation des travaux. Nous avons indiqué l'affectation des terres riveraines au projet sur le plan de construction, annexe 1.

TABLEAU DES MARGES DE REcul DES IMMEUBLES RIVERAINS AU PROJET

KM	COTÉ	IMMEUBLE	MARGE DE REcul (M)		RAPPROCHEMENT (M) (+, -)
			AVANT	APRÈS	
1+650	G	GRANGE	1	1	0
1+740	G	MAISON	12,5	12,5	0
1+960	G	GRANGE	10	1,5	8,5 -
1+960	D	MAISON	11	10,2	0,8 -
3+000	G	HANGAR	8	16	8,0 +
3+030	G	HANGAR	5	18	13 +
3+770	G	HANGAR	4,5	4,5	0
3+830	G	MAISON	10,5	11,80	1,3 +
3+860	G	GARAGE	10,7	19,2	8,5 +
3+900	G	GRANGE	5	18	13 +
3+960	G	HANGAR	3,8	18	14,2 +
4+450	D	HANGAR	28,5	20,5	8 -
4+450	G	HANGAR	6	3	3 -
4+510	G	GRANGE	23,5	19,5	4 -

KM	COTÉ	IMMEUBLE	MARGE DE REcul (M)		RAPPROCHEMENT (M)	
			AVANT	APRÈS	(+,-)	
5+560	G	MAISON	20	18,5	1,5	-
6+100	G	HANGAR	18	10,8	7,2	-
6+100	D	GRANGE	16	14	2	-
6+590	D	MAISON	12	10,75	1,25	-
7+450	D	MAISON	15	14	1	-

On peut remarquer que la majorité des immeubles conserve une distance de plus de 10 mètres de l'emprise à l'exception de ceux qui étaient déjà en deçà de cette marge de recul. On observe aussi que dans six cas, les immeubles seront plus éloignés de la route.

---

## 2. ÉVALUATION DES IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

---

### 2.1 IMPACTS SUR LE MILIEU NATUREL

#### 2.1.1 IMPACTS SUR LA VÉGÉTATION

Compte tenu de la dominance des espèces intolérantes que l'on retrouve généralement dans les écotones en bordure de terrains boisés ainsi que des arbres et arbustes ornementaux indiqués sur le plan de construction en annexe 1, de même que des superficies relativement faibles requises pour la réalisation du projet; l'impact des travaux de réfection sur la végétation présente aux abords du projet sera relativement faible. En effet, nous n'avons observé aucun groupement d'arbres, d'arbustes ou de plantes herbacées dont la rareté spécifique, la taille, la maturité ou les associations dénotent un caractère d'unicité ou une importance écologique élevée.

Le seul impact mineur réside dans les risques accrus d'érosion du sol entre les travaux de décapage nécessaires à la construction de la nouvelle infrastructure et les travaux de stabilisation des fossés 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.

La stabilisation du sol nouvellement remanié par l'implantation d'une végétation herbacées (mesures d'atténuation des impacts, chapitre suivant), permettra d'éviter l'érosion des abords de la route et préviendra aussi l'envasement et l'ensablement des fossés, ponceaux, ruisseaux et de la rivière. Cette couverture herbacée ne sera pas tondue et favorisera ainsi la reprise des essences locales. Les impacts résiduels seront donc négligeables par rapport à la situation actuelle.

#### 2.1.2 IMPACTS SUR LES COURS D'EAU ET LA FAUNE

Aucun travail n'est prévu au niveau du ruisseau Cameron, cependant, la topographie locale peut entraîner les eaux de

ruissellement vers le ruisseau et augmenter la charge sédimentaire pendant la période des travaux. L'impact sera néanmoins faible dans la mesure où le M.L.C.P. considère que ce cours d'eau a un très faible potentiel ichtyologique et n'a recommandé aucune mesure de protection propre à ce ruisseau.

Le deuxième ruisseau, l'émissaire du lac Chalifoux, situé au centre du projet, a déjà fait l'objet de travaux d'urgence et le nouveau ponceau et ses approches ont été aménagés en suivant les recommandations du M.L.C.P. en ce qui a trait à la protection de l'habitat propice au brochet.

Le dernier cours d'eau, l'émissaire du lac Roddick, contrairement au ruisseau Cameron, possède un potentiel ichtyologique plus élevé et l'impact de la réalisation des travaux pourrait être plus important. Des travaux d'aménagement des fossés jusqu'à la rive du ruisseau pour y drainer les eaux de la route peuvent entraîner de façon temporaire des sédiments dont la présence pourrait affecter la fraie, les oeufs ou les alevins des espèces recensées; malgré que le site potentiel soit localisé à l'amont des travaux. Des mesures de mitigation particulières seront proposées pour tenir compte de la faune présente.

Les travaux de débroussaillage prévus au niveau des trois servitudes de drainage ne s'étendront pas à l'intérieur d'une limite de 5 mètres des rives afin de ne pas nuire à leur stabilité et à la végétation présente.

L'impact des travaux sur les Cerfs de Virginie, sera faible compte tenu que le chemin était déjà existant avant la réalisation des travaux et que le tracé conservera approximativement le même axe. De plus l'élargissement de l'emprise augmentera le champs de visibilité des automobilistes aux abords de la route ce qui amoindra les risques de collisions avec les cervidés. Finalement les travaux ont une portée trop réduite pour affecter les populations de cerfs de la région, incluant les ravages.

## 2.2 IMPACTS SUR LE MILIEU HUMAIN

Aucune des résidences ne subira de rapprochement significatif et seul un bâtiment agricole verra sa marge de recul réduite de façon plus marquée. En effet, la grange située au km 1+960 (parcelle 5, lot 22 partie, feuillet 2/10), subit un rapprochement à 1,5m qui ne nuira cependant pas aux allées et venues du cultivateur. De plus, la présence d'une résidence en face de cette grange ne laissait à peu près aucune alternative sinon que de déplacer un des deux édifices.

Les systèmes de drainages agricole des lots 23 partie (parcelles 8 et 70), 25 (parcelle 13) et 30 (parcelle 33), risquent d'être affectés par le projet du Ministère. Cependant, une indemnité est prévue pour permettre aux propriétaires des lots en question de pouvoir rétablir leurs système de drainage.

Les entrées privées seront réaménagées pour correspondre aux nouvelles marges de recul et le drainage de ses entrées sera assuré par des ponceaux transversaux.

Le bruit, la poussière et les inconvénients de circulation seront les principaux impacts provenant de la réalisation du projet. Aucun impact négatif, résiduel et permanent sur le milieu n'est appréhendé après la réalisation des travaux. De plus, les corrections de courbe, la visibilité élargie, le profil adouci et un meilleur drainage vont augmenter la sécurité et le confort des automobilistes. Nous croyons donc que les impacts sur le milieu biophysique et humain seront à peu près nuls compte tenu des mesures d'atténuation retenues et énumérées dans le prochain chapitre.

---

### 3. MESURES D'ATTÉNUATION DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

#### 3.1 MILIEU BIOPHYSIQUE

- 1) Compte tenu que le brochet du nord fraye à l'embouchure du ruisseau du km 3+560, les travaux devant être effectués dans l'eau ne devront pas être exécutés entre la mi-mars et la mi-juin afin de ne pas perturber la période de reproduction.
- 2) Aucun travail de terrassement ne devrait être entrepris sur la pente de la rivière Gatineau afin de ne pas entraîner d'érosion et de ravinement en particulier entre les km 6+240 et 6+660. Les servitudes de drainage devront être stabilisées immédiatement après les travaux de nettoyage et de débroussaillage et les pentes seront ensemençées. Aucun travail ne se fera jusqu'à une limite de 5 mètres des rives de la Rivière Gatineau.
- 3) Les rives du ruisseau qui seront perturbées par la construction d'un nouveau pont au km 3+560 seront stabilisées et ensemençées jusqu'au niveau des hautes eaux. Il en est ainsi de la rive de la petite rivière située à la fin du projet au km 7+500.
- 4) Protéger les arbres à maturité qui se situent à la limite de l'emprise en appliquant les normes D-6500, annexe 3, il est recommandé qu'un avis écrit soit envoyé à chaque propriétaire environ un an avant la réalisation des travaux afin de les aviser de procéder aux transplantations des jeunes arbres touchés par le projet qu'ils désirent conserver.
- 5) Les nouveaux ponceaux devront être de dimension suffisamment grande pour ne pas créer une augmentation sensible de la vitesse de courant en temps normal et permettre l'évacuation des crues, glaces et débris. En outre, les ponceaux de 900 mm et plus verront leur radier enfoui d'environ 20% de la hauteur afin de faciliter le passage des poissons et éviter l'affoulement et le déchaussement des extrémités, celles-ci devront être aménagées selon les normes D-6409 ou D-6410 ou encore D-6411, annexe A.

- 6) Les aires de stationnement et d'entreposage ou les autres aménagements temporaires doivent être situés à au moins 60 mètres du cours d'eau. Immédiatement après la réalisation des travaux, tous les endroits remaniés devront être stabilisés de façon permanente. L'élimination de la végétation saine arbustive ou arborescente devra être limitée aux aires nécessaires à la réalisation des travaux.
- 7) Aucun déchet solide ou liquide ne doit être déversé dans les cours d'eau, ni sur les rives. Le plein et la vérification de la machinerie devraient s'effectuer à une distance de 15 mètres.
- 8) Nonobstant les articles 7.13 et 26.04.9 du Cahier des charges et devis généraux, les matériaux de rebut doivent être déposés sur un emplacement autorisé par le ministère de l'environnement, annexe 5.

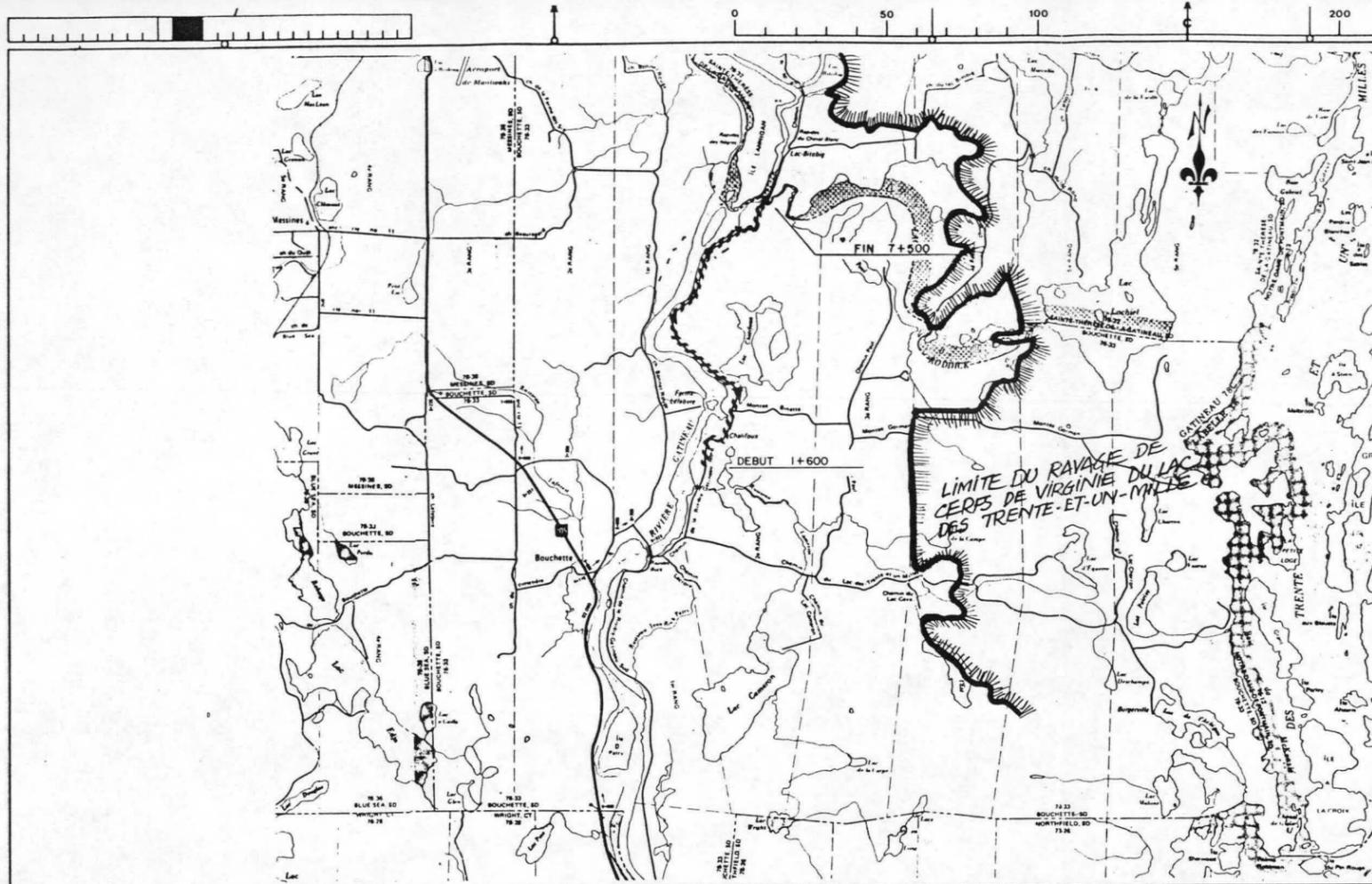
### 3.2 MILIEU AGRICOLE ET BATI

- 1) La relocalisation des clôtures de ferme devrait être faite avec l'accord des propriétaires afin d'éviter que les animaux n'accèdent à des terrains non autorisés.
- 2) Ne pas déplacer les clôtures avant la période de construction afin de permettre l'utilisation agricole des terres expropriées. Celles-ci pourraient être déplacées immédiatement avant le début des travaux à la nouvelle limite d'emprise, en affectant le moins possible les opérations des agriculteurs.
- 3) Eviter le rejet de déblais argileux en dehors de l'emprise sur les terres agricoles en exploitation ou tout empiètement susceptible de causer préjudice aux producteurs agricoles.
- 4) Eviter la circulation de la machinerie lourde en dehors de l'emprise, ceci afin d'éviter la compaction des sols.
- 5) Rétablir aussitôt que possible, toute infrastructure de drainage perturbée ou interrompue, ou dédommager le propriétaire concerné afin que celui-ci fasse lui-même rétablir le système de drainage.

- 6) Remettre en état les diverses infrastructures agricoles (clôtures, ponceaux) susceptibles d'être affectées lors de la réalisation du projet. Le diamètre des ponceaux devra être équivalent à celui en place avant les travaux et fonction du débit d'écoulement d'eau.
  - 7) Les accès aux terres et aux bâtiments agricoles devront être assurés ou maintenus et la largeur de ces entrées de ferme devra être d'au moins 8 mètres, selon la norme actuellement en vigueur.
  - 8) Si des tronçons de route étaient abandonnés, les anciennes glissières de sécurité et ponceaux devront être enlevés, sauf lorsque ces derniers sont coulés en place. De plus, si les superficies abandonnées sont adjacentes à des terres utilisées par un producteur agricole, les matériaux sous-jacents seront enlevés et le sol scarifié et décompressé sur une profondeur minimale de 20cm. Le sol devra être recouvert d'au moins 30cm de terre végétale, et le tout sera complété conformément à l'article 34.01 du C.C.D.G., annexe 6.
-

ANNEXE 1  
PLAN DE CONSTRUCTION CH-82-70-0009

#CH 82-70-0009 (13 feuillets et 1 feuillet de correction  
portant l'identification 5B/10)  
Réduction à 47%



FEUILLET

**TABLE DES MATIÈRES**

FEUILLET	DESCRIPTION
1	LOCALISATION ET DESCRIPTION GENERALE
2	LEGENDE
3	PLAN ET PROFIL 1+600 à 2+200
4	" " 2+200 à 2+800
5	" " 2+800 à 3+400
6	" " 3+400 à 4+000
7	" " 4+000 à 4+600
8	" " 4+600 à 5+200
9	" " 5+200 à 5+800
10	" " 5+800 à 6+400
11	" " 6+400 à 7+000
12	" " 7+000 à 7+500
13	COUPES TYPES

UNITE ADMINISTRATIVE  
 DIRECTION GENERALE DES OPERATIONS  
 DIRECTION REGIONALE 07  
 SERVICE DE LA CONSTRUCTION  
 DISTRICT 77

LOCALISATION DU PROJET  
 ROUTE TRONÇON SECTION

ROUTE TRONÇON SECTION

MUNICIPALITE  
 BOUCHETTE

COMTE MUNICIPAL  
 VALLEE DE LA GATINEAU  
 CIRCONSCRIPTION ELECTORALE  
 GATINEAU

REGION DISTRICT CODE GEOGRAPHIQUE  
 07 77 78 430

**CH. BOUCHETTE  
 STE THERESE**

89 08 10 MISE A JOUR RM  
 A M J NATURE DE MODIFICATION PAR

89 03 01 DATE D'EMISSION DU PLAN

PREPARE PAR  
 RENE VALLEE Ing. Chef de district  
 PIERRE THIBAUT Ing. Charge de Construction  
 FERNAND GODIN Agent de Maîtrise  
 SERGE RICHARD Tech. Dessinateur

SCEAU  


DATE RECOMMANDE PAR

DATE APPROUVE PAR  
 Richard Royer 89-08-21  
 le District 77

**Gouvernement du Québec**  
 Ministère des Transports

SERVICES TECHNIQUES  
 DISTRICT 77 CONSTRUCTION

LOCALISATION  
 ET  
 DESCRIPTION GENERALE

MARCHE NO 635-777-0109-9

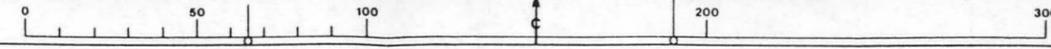
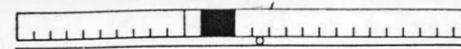
IDENTIFICATION TECHNIQUE

IDENTIFICATION CLASSEMENT  
 C 1 8 2 7 0 0 0 0 9 13

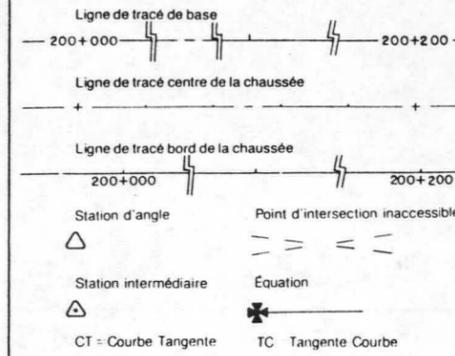
# REFECTION DE LA CHAUSSEE CHEMIN DE LA RIVIERE - GATINEAU NORD PLAN D'AMENAGEMENT

 **Gouvernement du Québec**  
**Ministère des Transports**

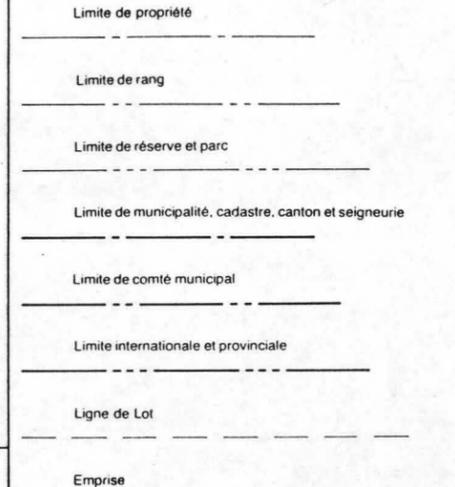
\_\_\_\_ Ing. \_\_\_\_\_ Date \_\_\_\_\_  
 Directeur Direction de la planification routière/des structures/des sols et matériaux  
 \_\_\_\_\_ Ing. \_\_\_\_\_ Date \_\_\_\_\_  
 Directeur Direction régionale n°  
 \_\_\_\_\_ Ing. \_\_\_\_\_ Date \_\_\_\_\_  
 Directeur Direction de la construction/de l'entretien



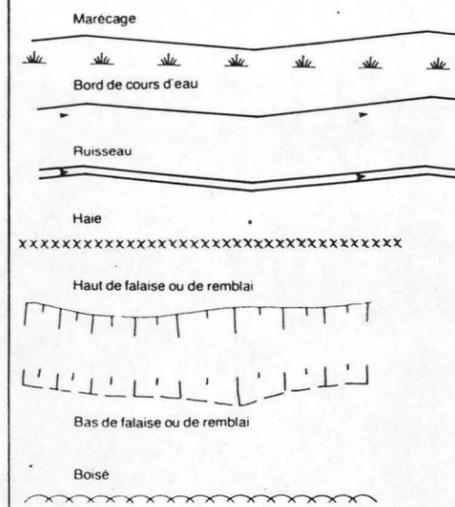
**LIGNE D'OPÉRATION**



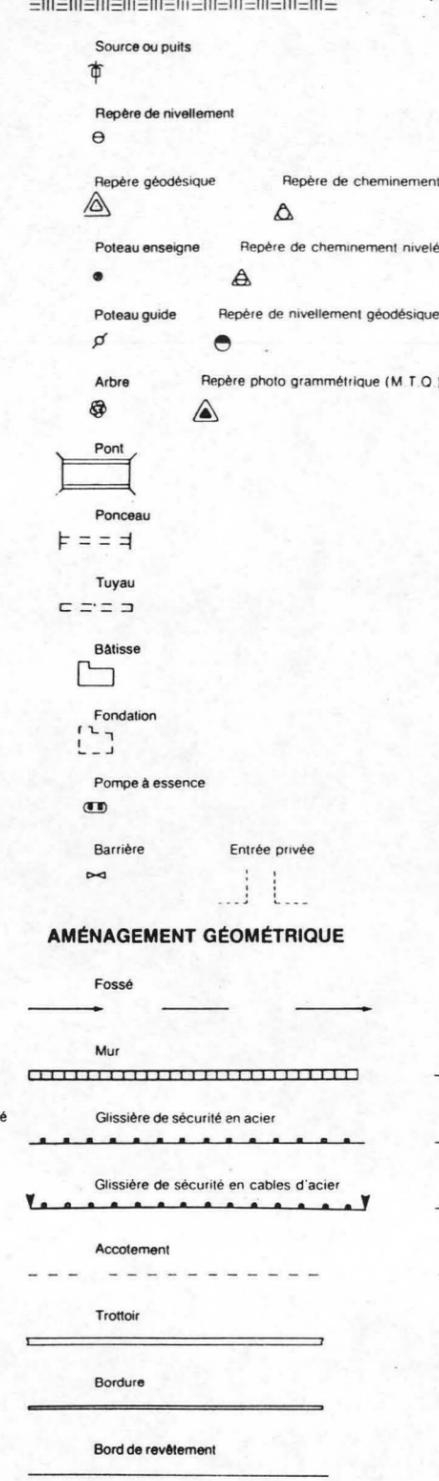
**CADASTRE ET PROPRIÉTÉ**



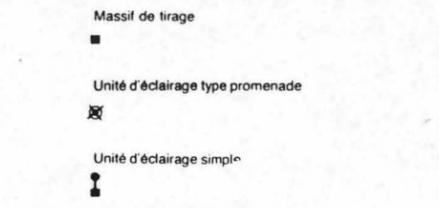
**SYMBOLE TOPOGRAPHIQUE**



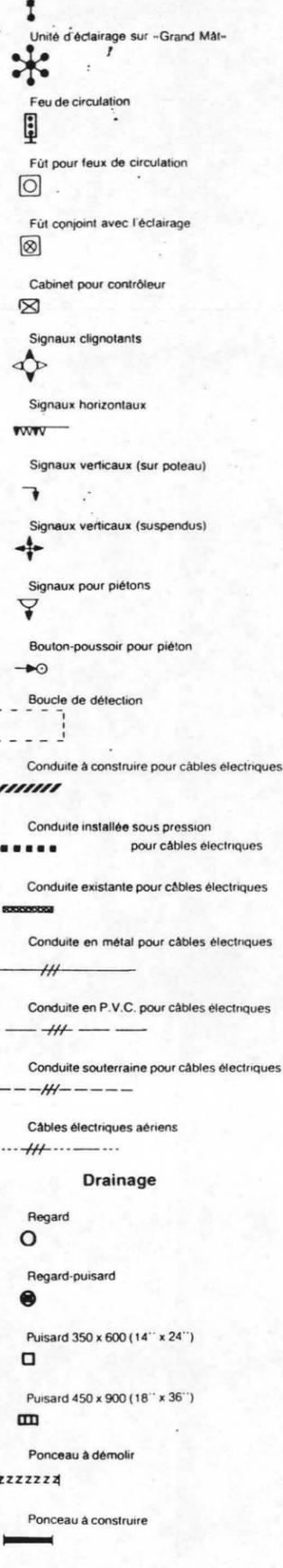
**AMÉNAGEMENT GÉOMÉTRIQUE**



**Électricité**

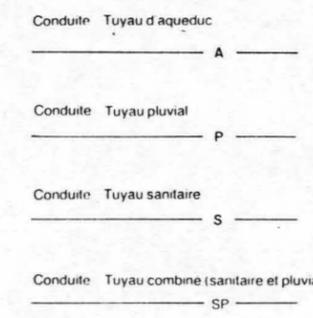


**Drainage**

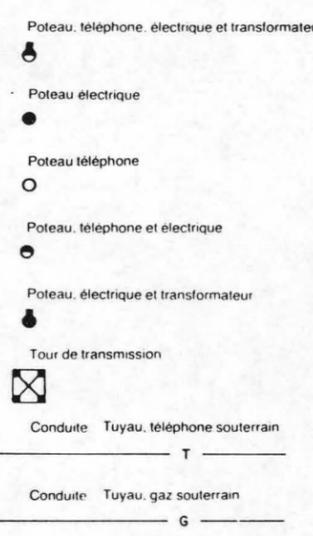


**SERVICE PUBLIC**

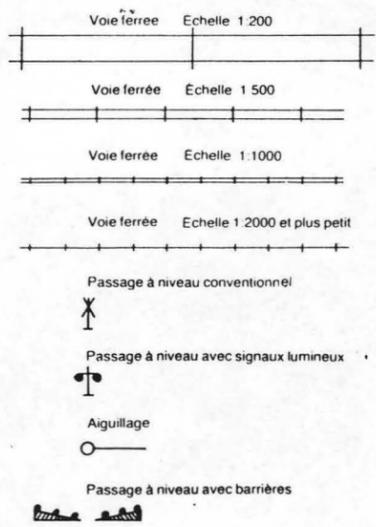
**Égout et aqueduc**



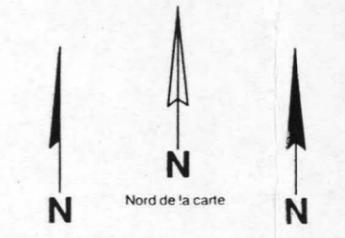
**Téléphone, électricité et gaz**



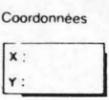
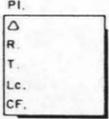
**Voie ferrée**



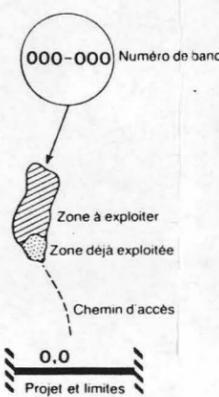
**NORD**



**Caractéristiques de courbe**



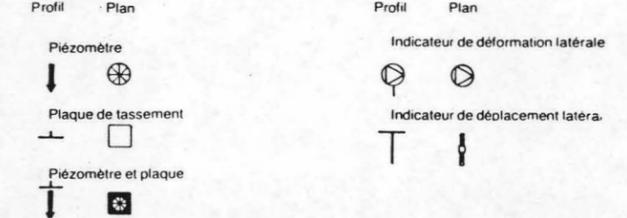
**LOCALISATION DES SOURCES DE MATÉRIAUX**



**CLASSIFICATION UNIFIÉE DES SOLS**

Sols à gros grains			Sols à grains fins		
Moins de la moitié passe le tamis no 75 µm			Plus de la moitié passe le tamis no 75 µm		
Graviers et sols graveleux	Moins de la moitié des gros grains passe le tamis no 4,75 mm	Graviers purs (peu ou pas de grains fins)	GW	Silt et Argiles	
		Graviers avec grain fins (>12% passe# 75µm)	GP		
	Plus de la moitié des gros grains passe le tamis no 4,75 mm	Sables purs (peu ou pas de grains fins)	GM		Limite liquide moindre que 50
		Sables avec grains fins (>12% passe# 75µm)	GC		
Sables et sols sableux	Moins de la moitié des gros grains passe le tamis no 4,75 mm	Sables purs (peu ou pas de grains fins)	SW	Silt et Argiles	
		Sables avec grains fins (>12% passe# 75µm)	SP		
	Plus de la moitié des gros grains passe le tamis no 4,75 mm	Sables purs (peu ou pas de grains fins)	SM		Limite liquide plus que 50
		Sables avec grains fins (>12% passe# 75µm)	SC		
Sols très organiques			PT	Roc	
				R	

**APPAREIL DE CONTRÔLE**



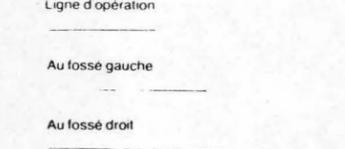
**TYPE DE SONDAGES**



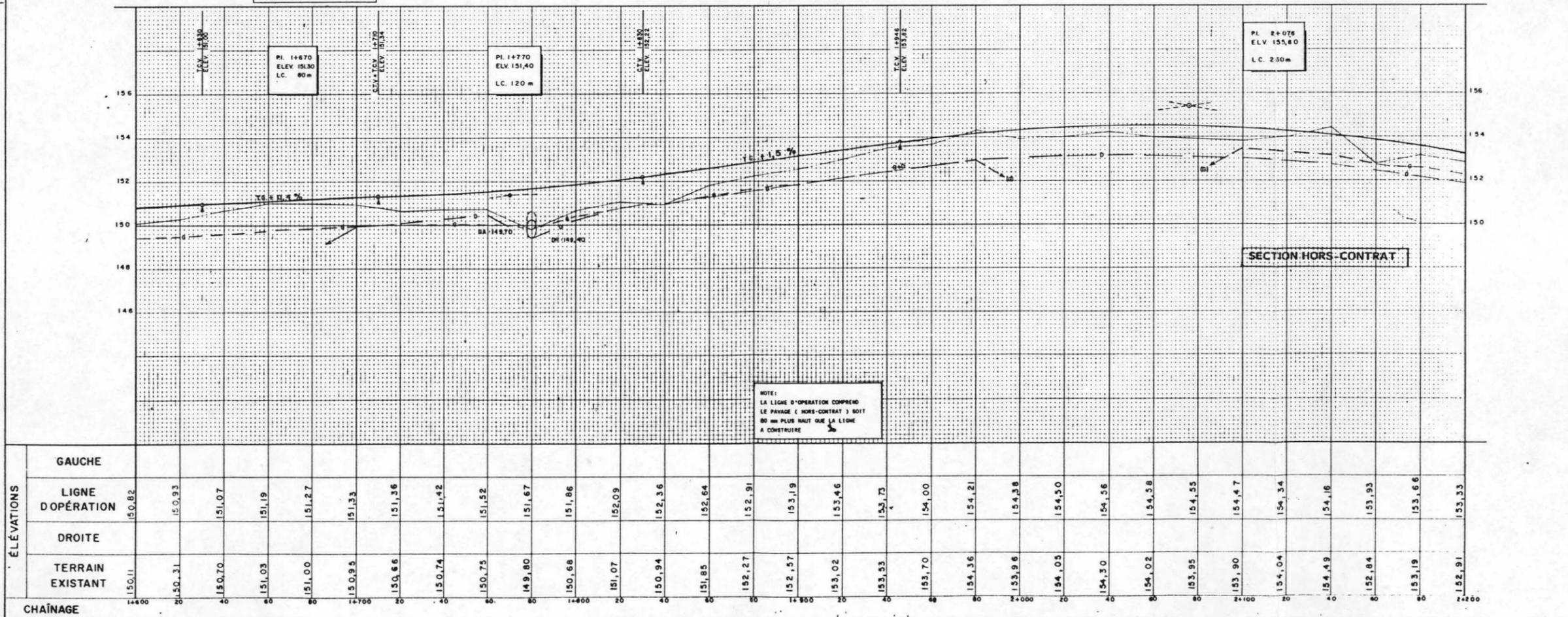
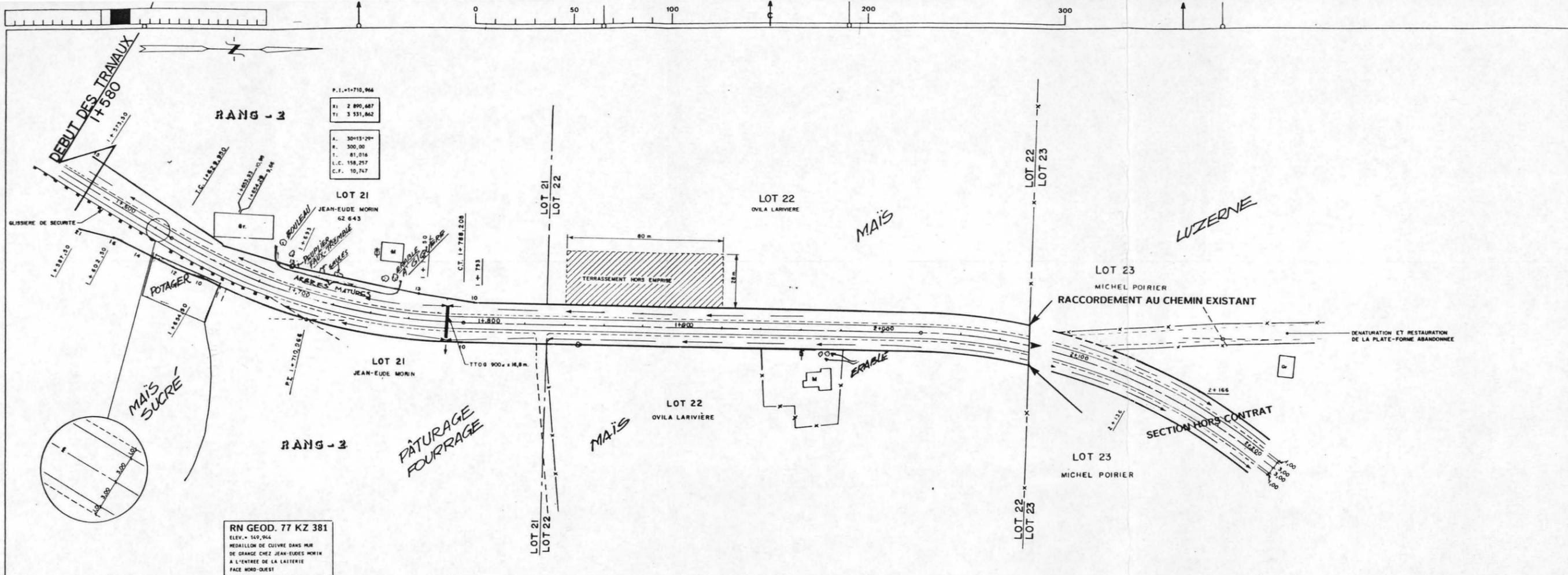
**PROFIL PROJÉTÉ**



**PROFIL EXISTANT**



89 08 10	MISE A JOUR	RM
A M J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
89 03 01	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	
SCEAU		
<b>Gouvernement du Québec</b> <b>Ministère des Transports</b> SERVICES TECHNIQUES DISTRICT 77 CONSTRUCTION		
<b>LÉGENDE</b> ÉCHELLE NIL 0		
IDENTIFICATION TECHNIQUE		
IDENTIFICATION CLASSEMENT		2 13



LOCALISATION DU PROJET  
 ROUTE  
**CH. DE LA RIV. GATINEAU NORD**  
 ROUTE-TRONÇON-SECTION  
**26488-01**  
 MUNICIPALITE CODE GEO.  
**BOUCHETTE 78430**  
 MUNICIPALITE REGIONALE DE CONTE  
**VALLEE DE LA GATINEAU**  
 CIRCONSCRIPTION ELECTORALE  
**GATINEAU**

89 08 10	MISE A JOUR	RM
A M J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
89 03 01	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	SCEAU

*Pierre Thériault*

**Gouvernement du Québec**  
 Ministère des Transports

SERVICES TECHNIQUES  
 DISTRICT 77 CONSTRUCTION

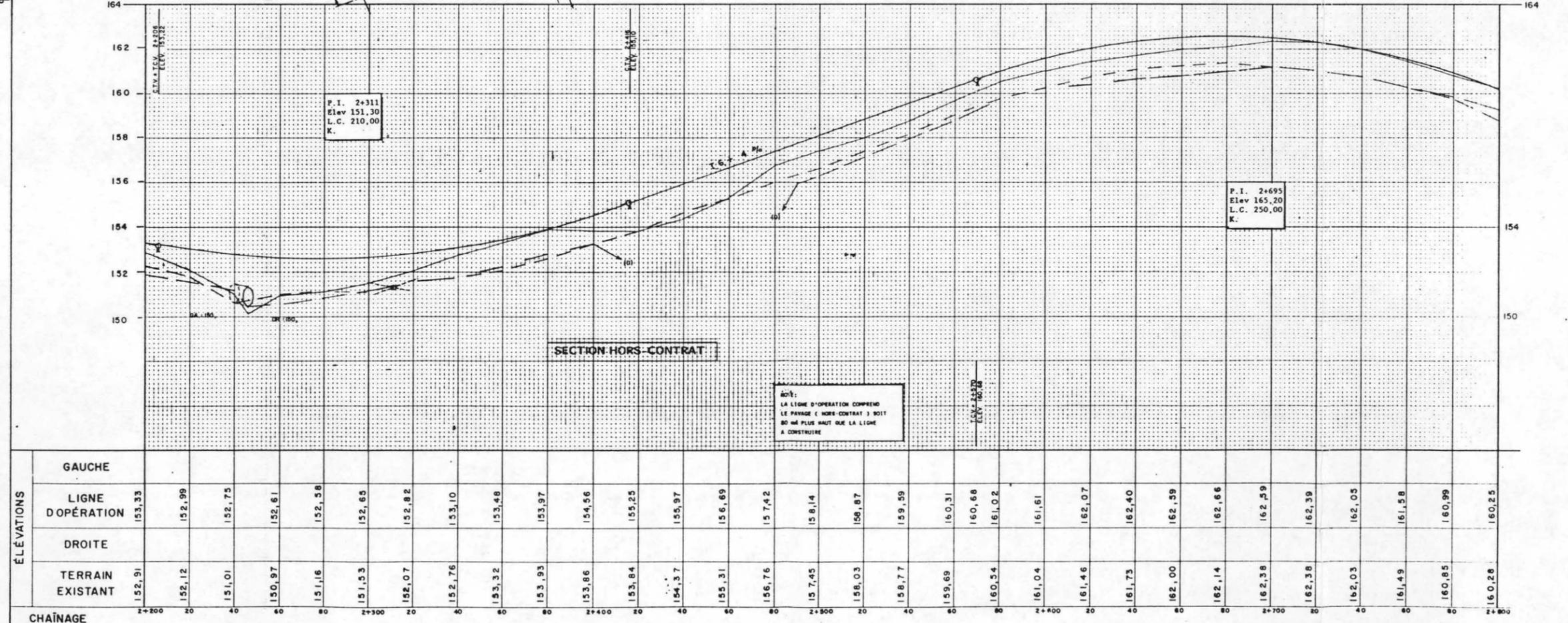
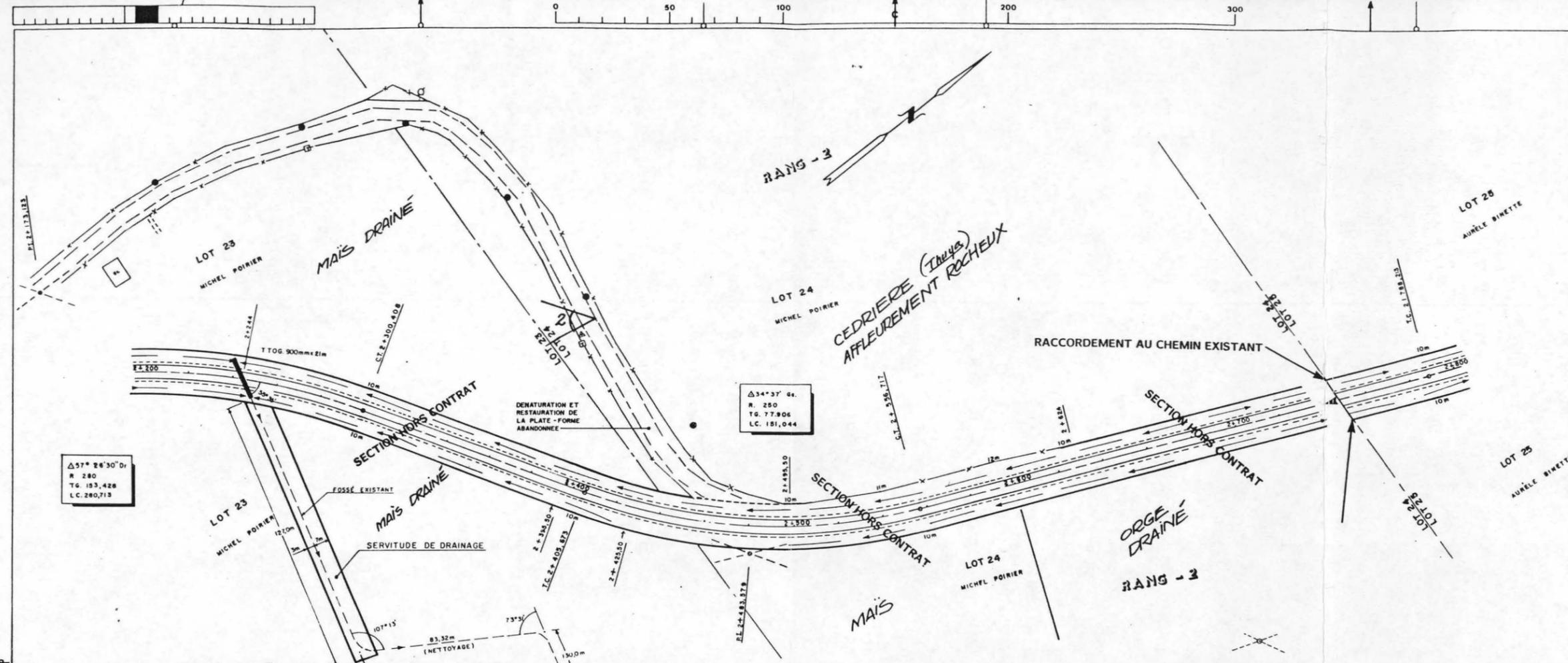
**PLAN ET PROFIL**  
 Chaînage : 1+600 à 2+200

ÉCHELLE  
 Horiz. 1:1000  
 Vert. 1:50

IDENTIFICATION TECHNIQUE

IDENTIFICATION CLASSEMENT  
 C H 1 8 2 7 1 0 1 0 1 0 1 9

3 / 13



LOCALISATION DU PROJET  
ROUTE  
**CH. DE LA RIV. GATINEAU NORD**

ROUTE-TRONÇON-SECTION  
**26488-01**

MUNICIPALITE CODE GEO.  
**BOUCHETTE 78430**

MUNICIPALITE REGIONALE DE CONTE  
**VALLEE DE LA GATINEAU**

CIRCONSCRIPTION ELECTORALE  
**GATINEAU**

89/08/10	MISE A JOUR	RM
89/03/01	NATURE DE MODIFICATION	PAR
89/03/01	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

SCEAU

*Par H. H. H.*

**Gouvernement du Québec**

Ministère des Transports

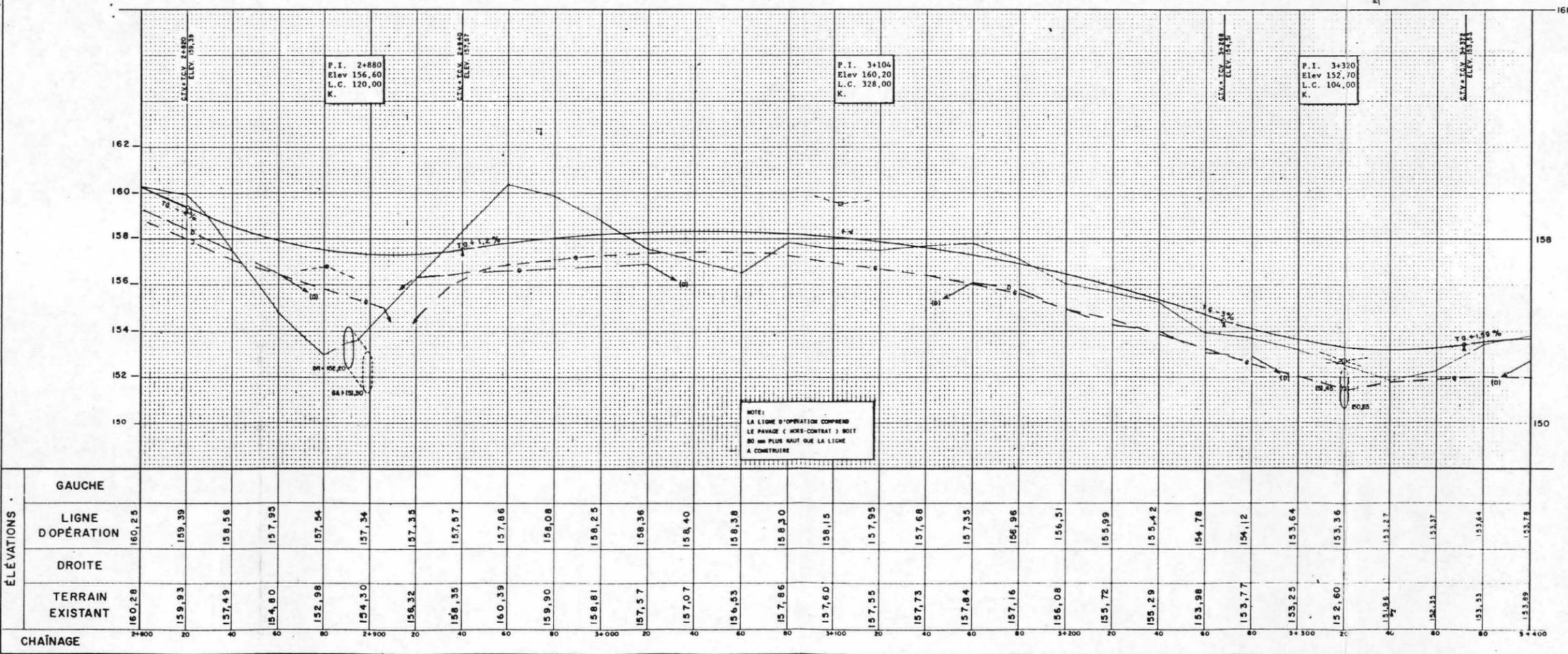
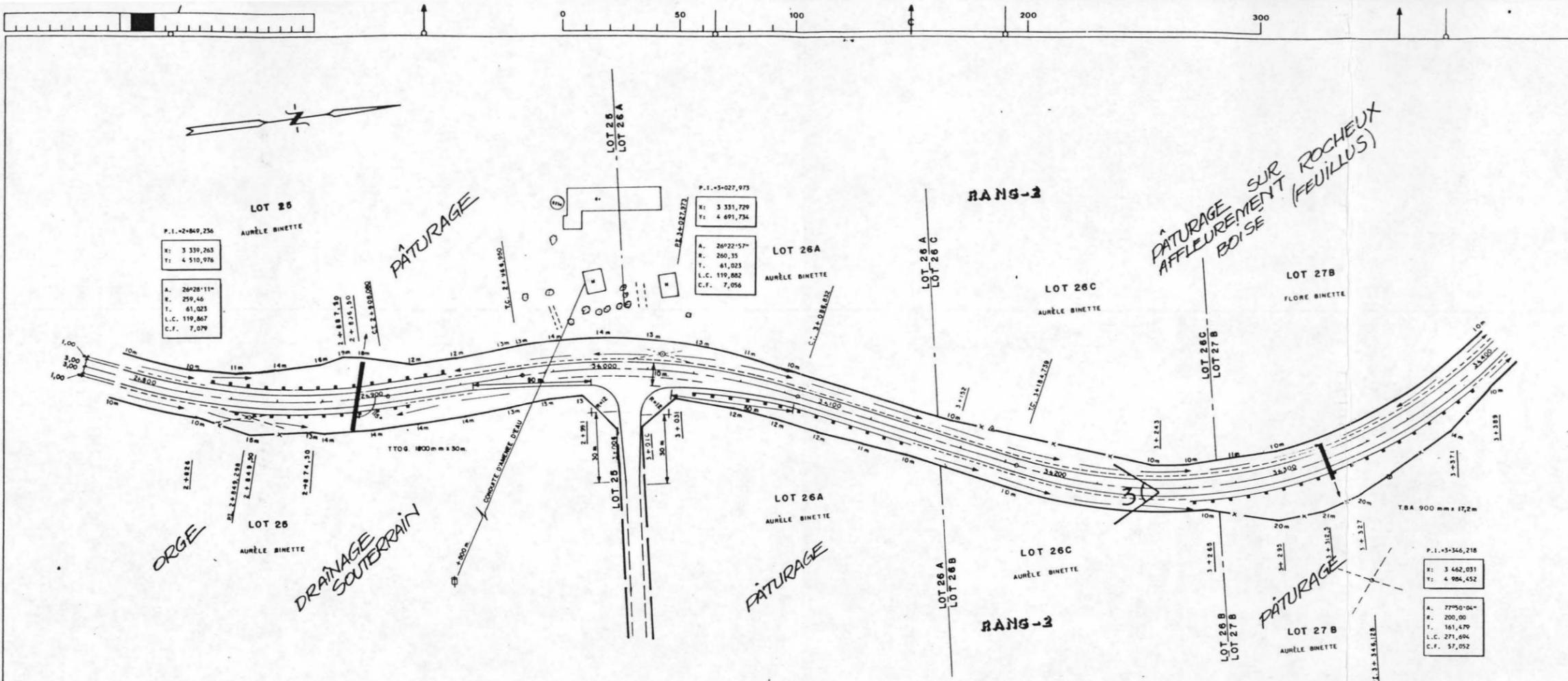
SERVICES TECHNIQUES  
DISTRICT 77 CONSTRUCTION

**PLAN ET PROFIL**  
Chaînage: 2+200 à 2+800

ÉCHELLE  
Horiz. 1:1000 0 20 40 m  
Vert. 1:100 0 2 4 m

IDENTIFICATION TECHNIQUE

IDENTIFICATION CLASSEMENT  
C.H.18271001019 **13**



LOCALISATION DU PROJET  
 ROUTE  
**CH. DE LA RIV. GATINEAU NORD**  
 ROUTE-TRONÇON-SECTION  
**26488-01**  
 MUNICIPALITE CODE GEO.  
**BOUCHETTE 78430**  
 MUNICIPALITE REGIONALE DE COMTE  
**VALLEE DE LA GATINEAU**  
 CIRCONSCRIPTION ELECTORALE  
**GATINEAU**

89 08 10	MISE A JOUR	RM
A M J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
89 03 01	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

SEAU

*P. H. H. H. H.*

**Gouvernement du Québec**  
 Ministère des Transports  
 SERVICES TECHNIQUES  
 DISTRICT 77 CONSTRUCTION

**PLAN ET PROFIL**  
 Chaînage: 2+800 à 3+400

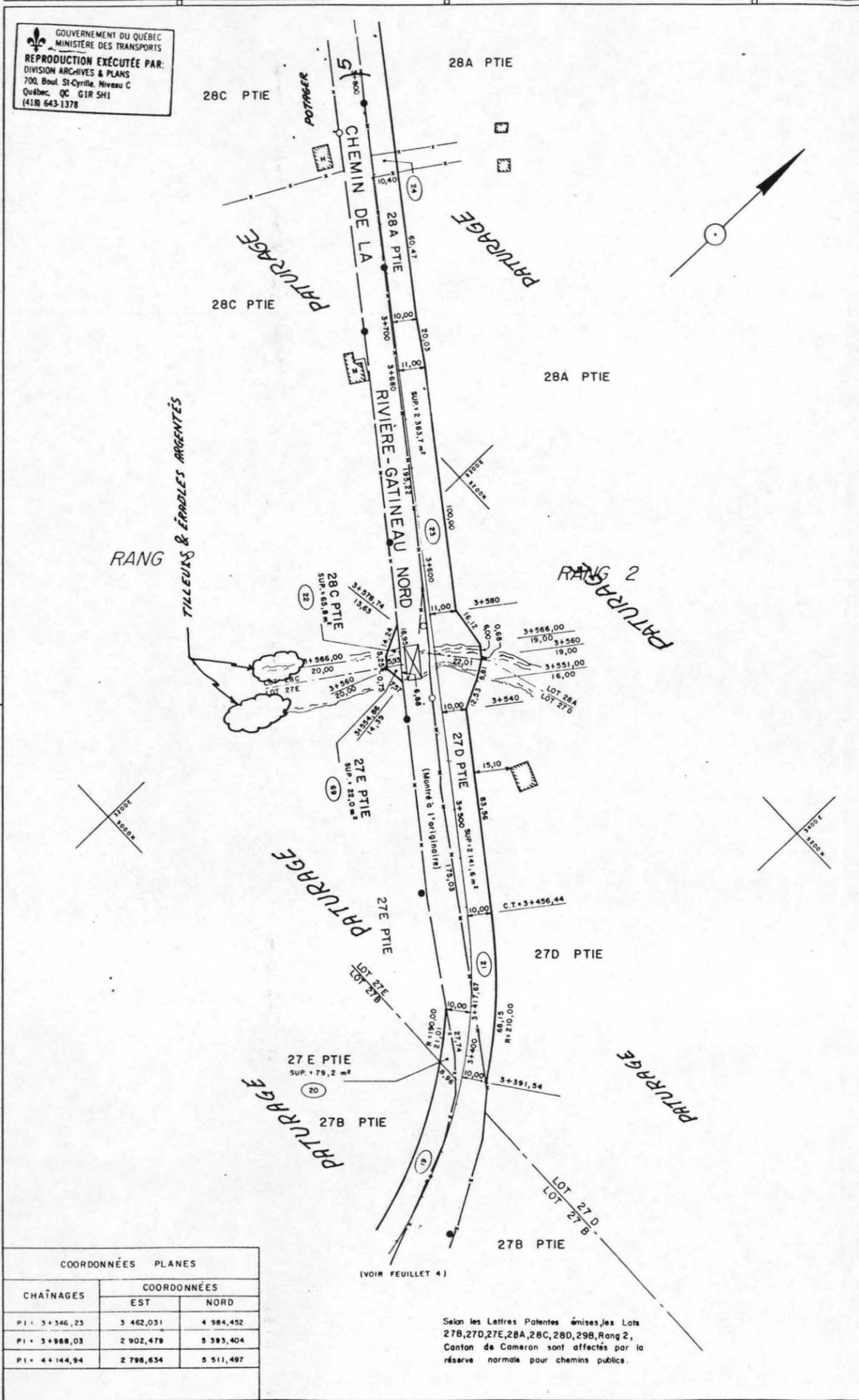
ÉCHELLE  
 Horiz. 1:1000 0 20 40  
 Vert. 1:100 0 2 4

IDENTIFICATION TECHNIQUE

IDENTIFICATION CLASSEMENT

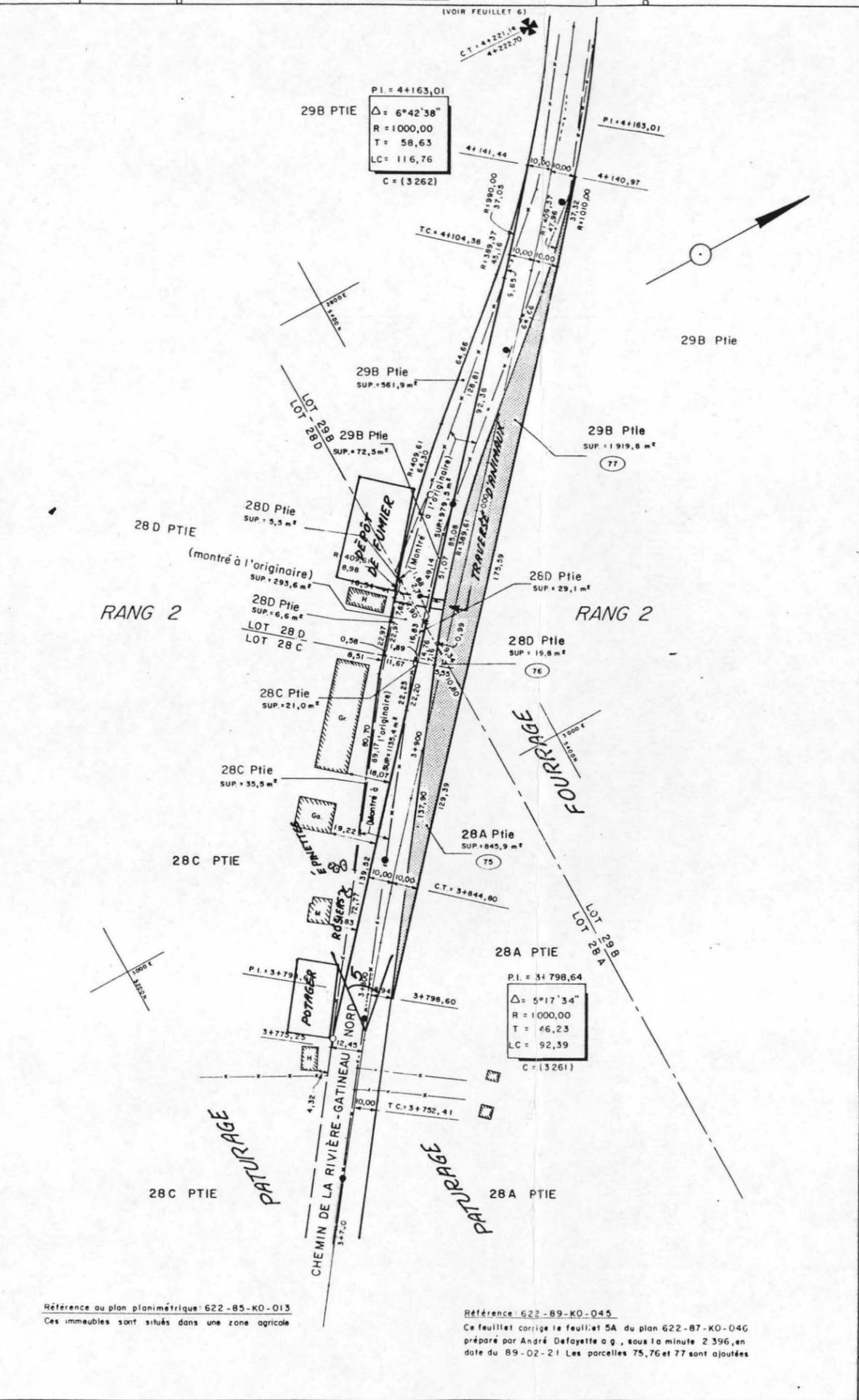
C1H182170101019 **13**

GOVERNEMENT DU QUÉBEC  
MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
REPRODUCTION EXÉCUTÉE PAR:  
DIVISION ARCHIVES & PLANS  
700, Boul. St-Cyrille, Niveau C  
Québec, QC G1R 5H1  
(418) 643-1378



COORDONNÉES PLANES		
CHAÎNAGES	COORDONNÉES	
	EST	NORD
P1 = 3+346,23	3 462,031	4 984,452
P1 = 3+988,03	2 902,478	5 393,404
P1 = 4+144,94	2 798,634	5 511,497

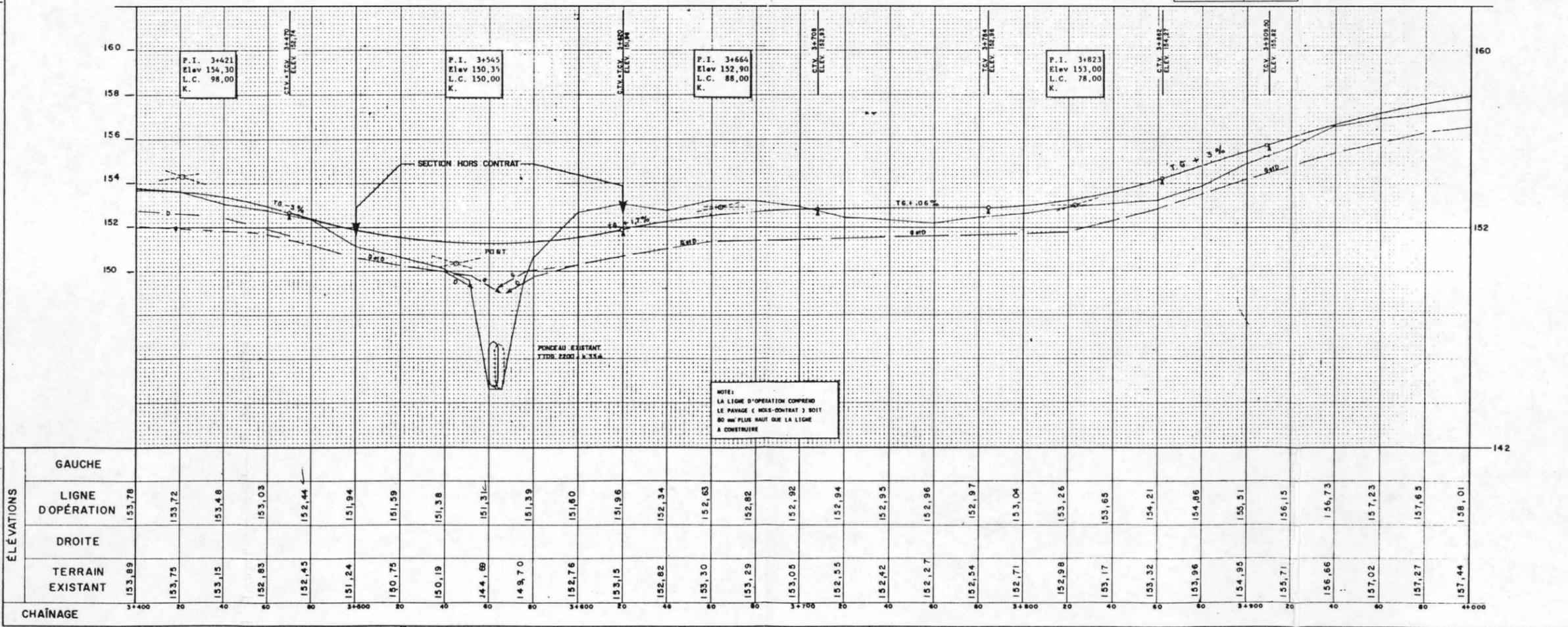
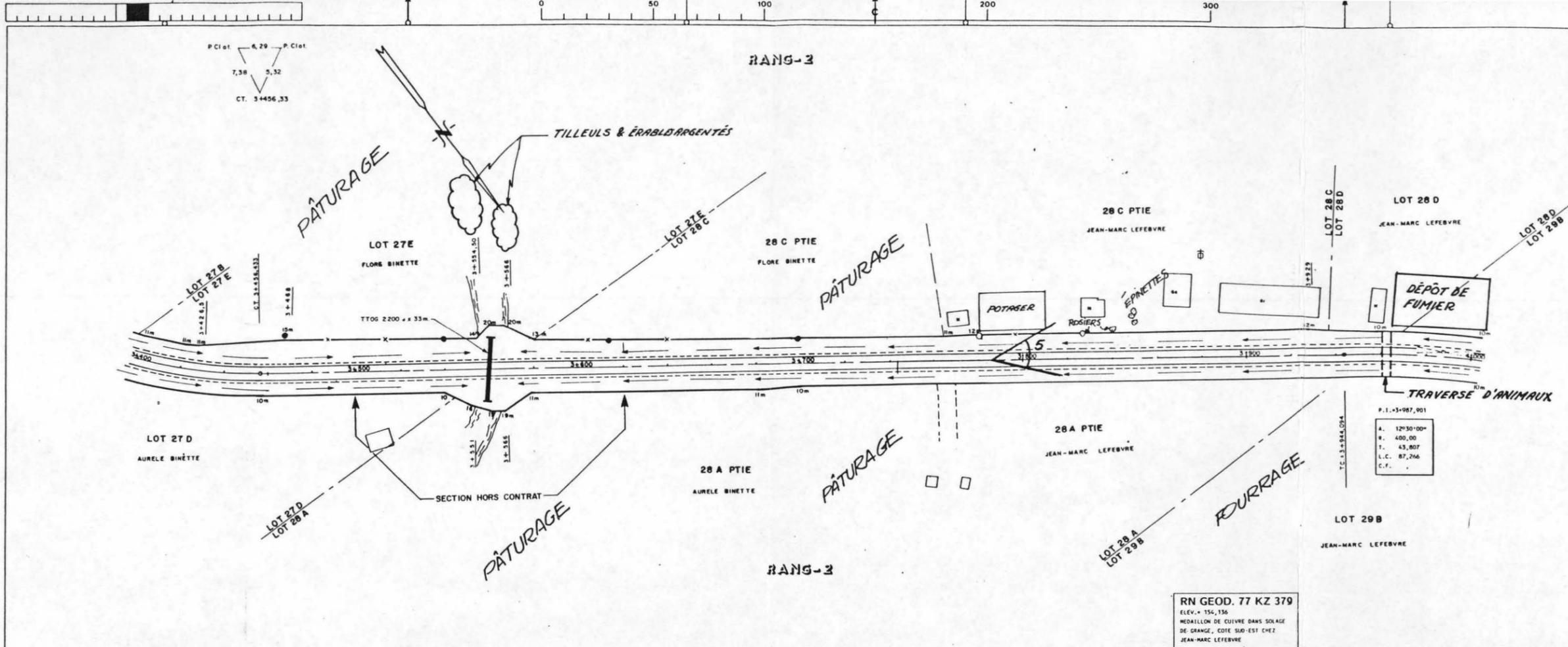
(VOIR FEUILLET 4)  
Selon les Lettres Patentes émises, les Lots 27B, 27D, 27E, 28A, 28C, 28D, 29B, Rang 2, Canton de Cameron sont affectés par la réserve normale pour chemins publics.



Référence au plan planimétrique: 622-85-K0-013  
Ces immeubles sont situés dans une zone agricole

Référence: 622-89-K0-045  
Ce feuillet corrige le feuillet 5A du plan 622-87-K0-046 préparé par André Defoyette a.g., sous la minute 2396, en date du 89-02-21. Les parcelles 75, 76 et 77 sont ajoutées.

DIRECTION GÉNÉRALE DU GÉNIE		
DIRECTION DES ACQUISITIONS		
SERVICE DE L'ARPENTAGE FONCIER DIVISION TERRITORIALE DE HULL		
LOCALISATION DU PROJET		
ROUTE	TRONÇON	SECTION
ROUTE	TRONÇON	SECTION
MUNICIPALITÉ		
BOUCHETTE, SD		
MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTE		
LA VALLÉE-DE-LA-GATINEAU 730		
CIRCONSCRIPTION ÉLECTORALE		
GATINEAU 825		
RÉGION	DISTRICT	CODE GÉOGRAPHIQUE
70	77	78430
CADASTRE		
06-0840		
CANTON DE CAMERON		
DIVISION D'ENREGISTREMENT		
GATINEAU 78		
DESCRIPTION		
IMMEUBLES		
À ACQUÉRIR		
CHEMIN DE LA RIVIÈRE-GATINEAU NORD		
BOUCHETTE, SD		
3+798,60 à 4+140,97		
MINUTE NO	DATE	
2 430	89-08-11	
PRÉPARÉ PAR	DATE	
André Defoyette	1 382	
Arpenteur-geomètre / André Defoyette / Matricule		
SCEAU		
COPIE CONFORME À L'ORIGINAL CONSERVÉ AUX ARCHIVES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS		
André Defoyette ARPENTEUR-GÉOMÈTRE 78-09-27 DATE		
VÉRIFIÉ PAR:	DATE	
Donat Nadeau	89-08-11	
Arpenteur-geometre / Donat Nadeau / Matricule		
APPROUVÉ PAR:	DATE	
André Defoyette	89-08-11	
Arpenteur-geometre / André Defoyette / Matricule		
Gouvernement du Québec		
Ministère des Transports		
LES MESURES INDICUÉES SUR CE DOCUMENT SONT EN MÈTRES ON DOIT UTILISER L'ÉQUIVALENT (1 m = 3,2808 pieds) POUR CONVERTIR AU SYSTÈME ANGLAIS		
ECHELLE 0 10 20 30 40 50 1:1000		
PLAN DE CONSTRUCTION		
C1H1-182-1701-1010,091		
CODE CLIENT DOSSIER GÉNÉRAL		
186231-01-871-0010,4		
SUJET ANNÉE SÉQUENTIEL		
6,2,2 8,7 K,0,0,4,6 5B 10		



RN GEOD. 77 KZ 379  
ELEV. 155,136  
MEDAILLON DE CUIVRE DANS SOLAGE  
DE GRANGE, COTE SUD-EST CHEZ  
JEAN-MARC LEFEBVRE

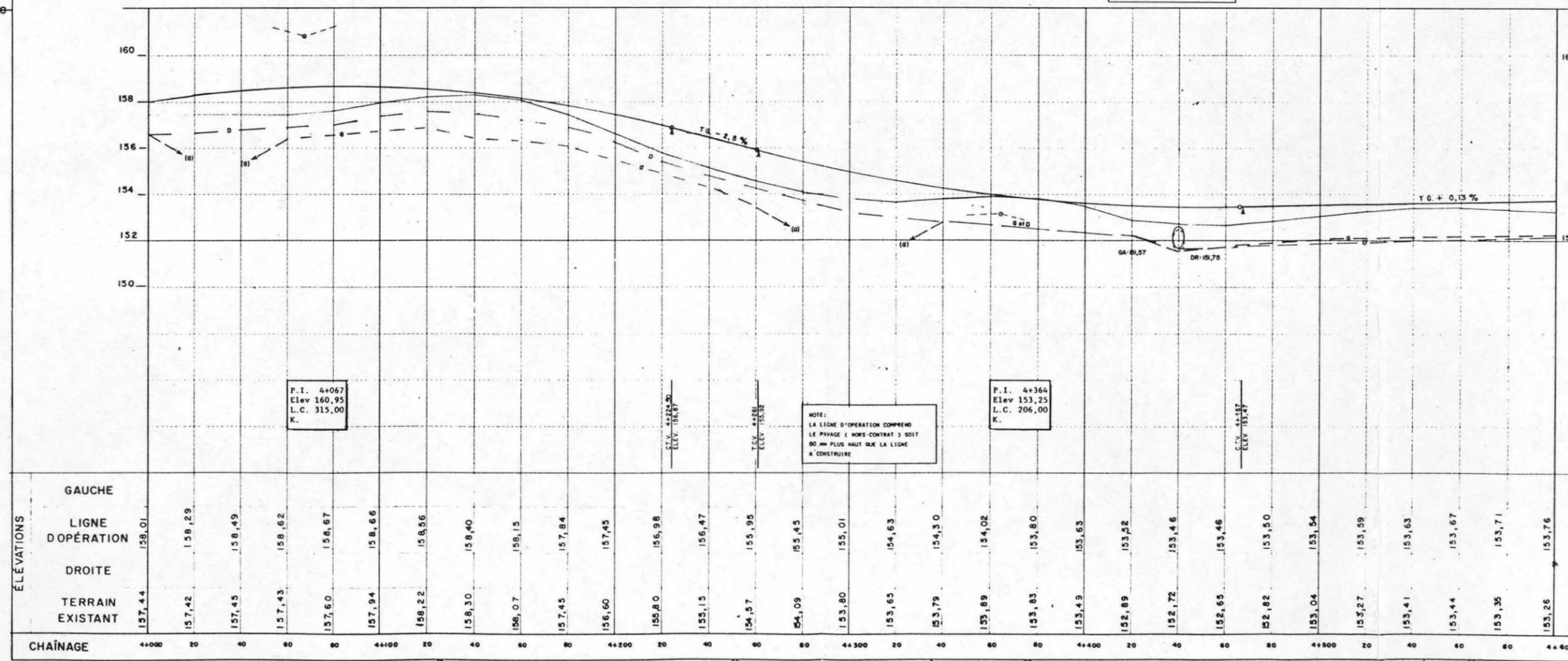
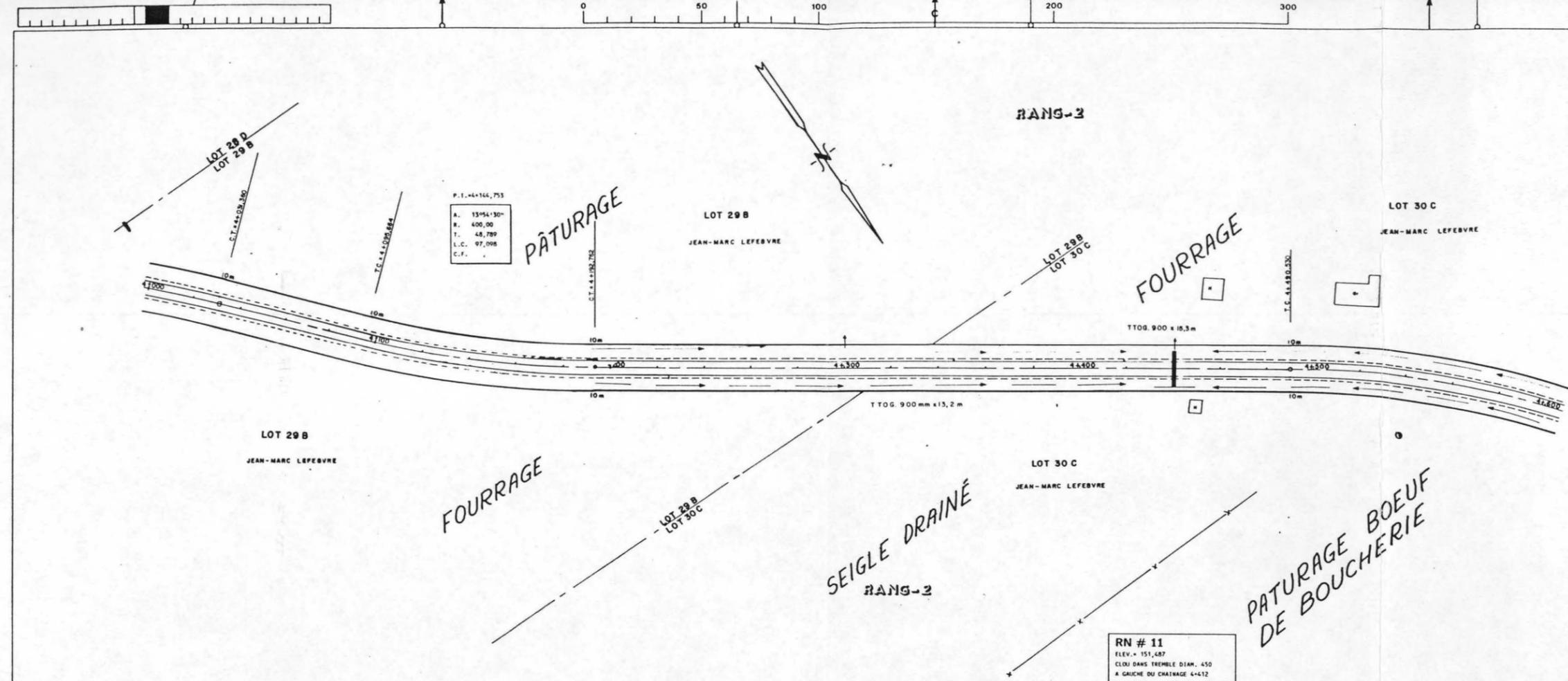
LOCALISATION DU PROJET  
ROUTE  
**CH. DE LA RIV. GATINEAU NORD**  
ROUTE-TRONÇON-SECTION  
**26488-01**  
MUNICIPALITE CODE GEO.  
**BOUCHETTE 78430**  
MUNICIPALITE REGIONALE DE COMTE  
**VALLEE DE LA GATINEAU**  
CIRCONSCRIPTION ELECTORALE  
**GATINEAU**

89 08 10	MISE A JOUR	RM
A M J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
89 03 01	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

SCEAU  
*Pour délégué*

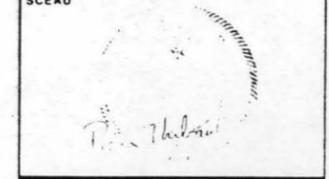
Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
SERVICES TECHNIQUES  
DISTRICT 77 CONSTRUCTION

PLAN ET PROFIL  
Chaînage: 3+400 à 4+000  
ÉCHELLE  
Horiz. 1:1000 0 20 40  
Vert. 1:100 0 2 4 m  
IDENTIFICATION TECHNIQUE  
IDENTIFICATION CLASSEMENT  
C 1 H 1 B 1 2 1 7 1 0 1 0 1 0 1 9 13



LOCALISATION DU PROJET	
ROUTE	
<b>CH. DE LA RIV. GATINEAU NORD</b>	
ROUTE-TRONÇON-SECTION	
<b>26488-01</b>	
MUNICIPALITE	CODE GEO.
<b>BOUCHETTE</b>	<b>78430</b>
MUNICIPALITE REGIONALE DE G.M.I.F.	
<b>VALLEE DE LA GATINEAU</b>	
CIRCONSCRIPTION ELECTORALE	
<b>GATINEAU</b>	

89 08 10	MISE A JOUR		RM
A M J	NATURE DE MODIFICATION		PAR
89 03 01	DATE D'ÉMISSION DU PLAN		
SCEAU			



**Gouvernement du Québec**

Ministère des Transports

SERVICES TECHNIQUES  
DISTRICT 77 CONSTRUCTION

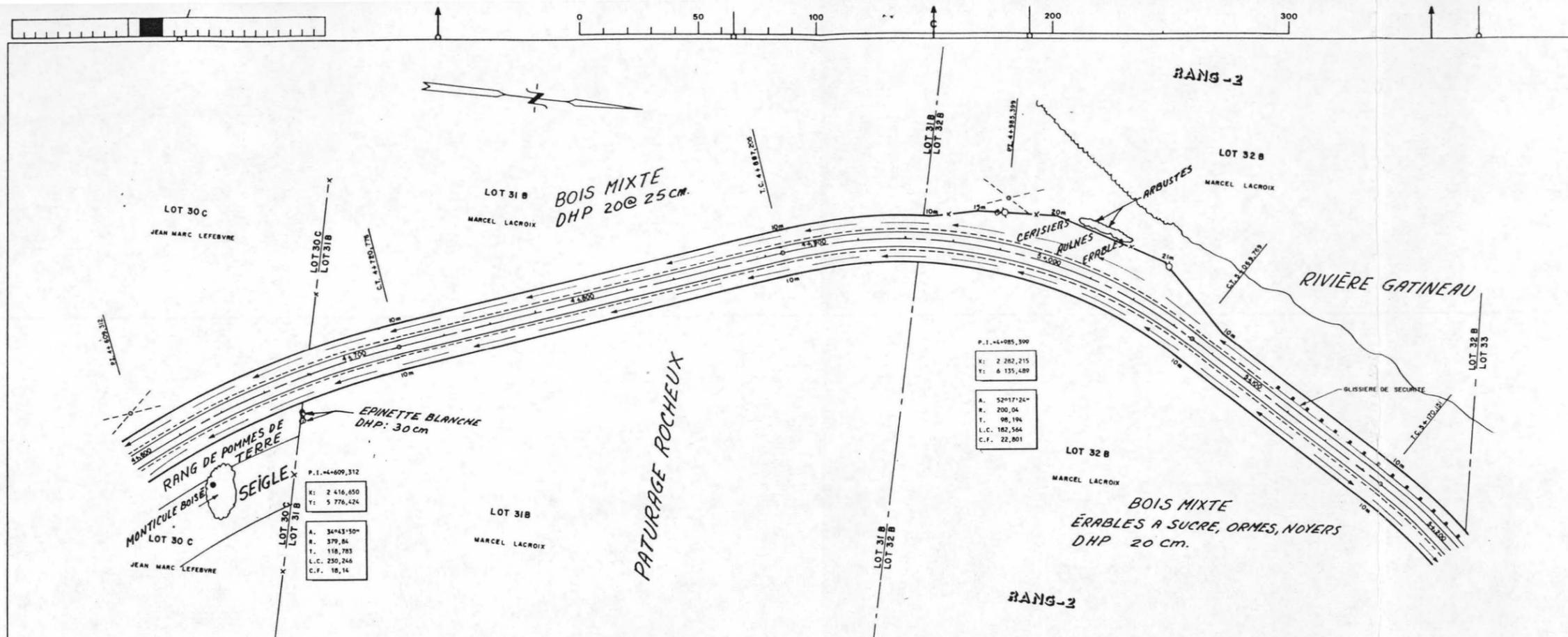
**PLAN ET PROFIL**  
Chaînage: 4+000 à 4+600

ECHELLE  
HOR 1:1000 0 20 40 m  
VERT 1:100 0 2 4 m

IDENTIFICATION TECHNIQUE

IDENTIFICATION CLASSEMENT

C H 8 2 7 0 0 0 9 **7** **13**



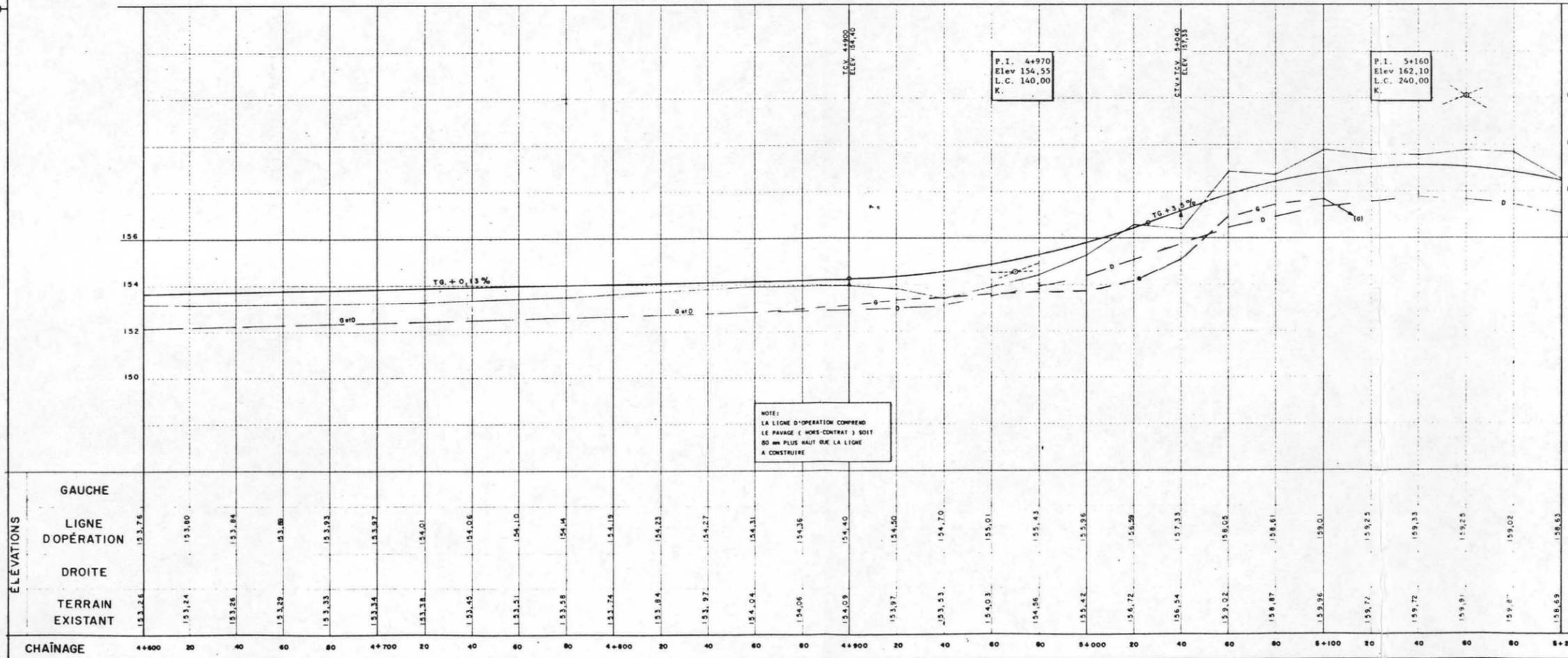
P.I. 4+985,500  
 X: 2 282,215  
 Y: 6 135,489  
 A. 52°17'24"  
 R. 200,04  
 T. 98,194  
 L.C. 162,564  
 C.F. 22,801

P.I. 4+609,312  
 X: 2 416,850  
 Y: 5 776,424  
 A. 34°43'50"  
 R. 379,84  
 T. 118,783  
 L.C. 230,246  
 C.F. 18,14

RN # 10  
 ELEV. + 153,743  
 CLOU DANS TREMBLE DIAM. 100  
 A DROITE DU CHAINAGE 4+820

P.I. 4+970  
 Elev 154,55  
 L.C. 140,00  
 K.

P.I. 5+160  
 Elev 162,10  
 L.C. 240,00  
 K.



NOTE:  
 LA LIGNE D'OPERATION COMPREND  
 LE PAVAGE ( HORS-CONTRAT ) SOIT  
 80 mm PLUS HAUT QUE LA LIGNE  
 A CONSTRUIRE

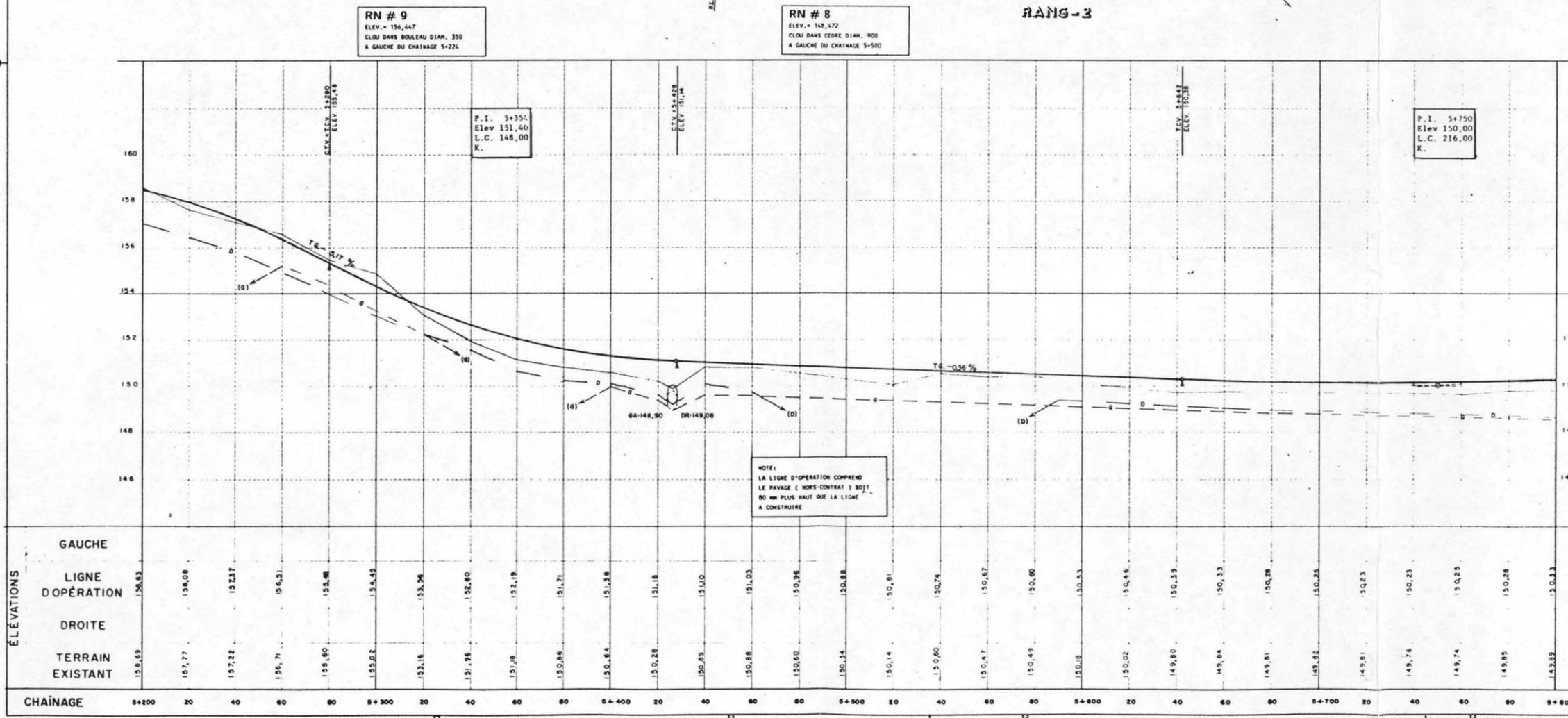
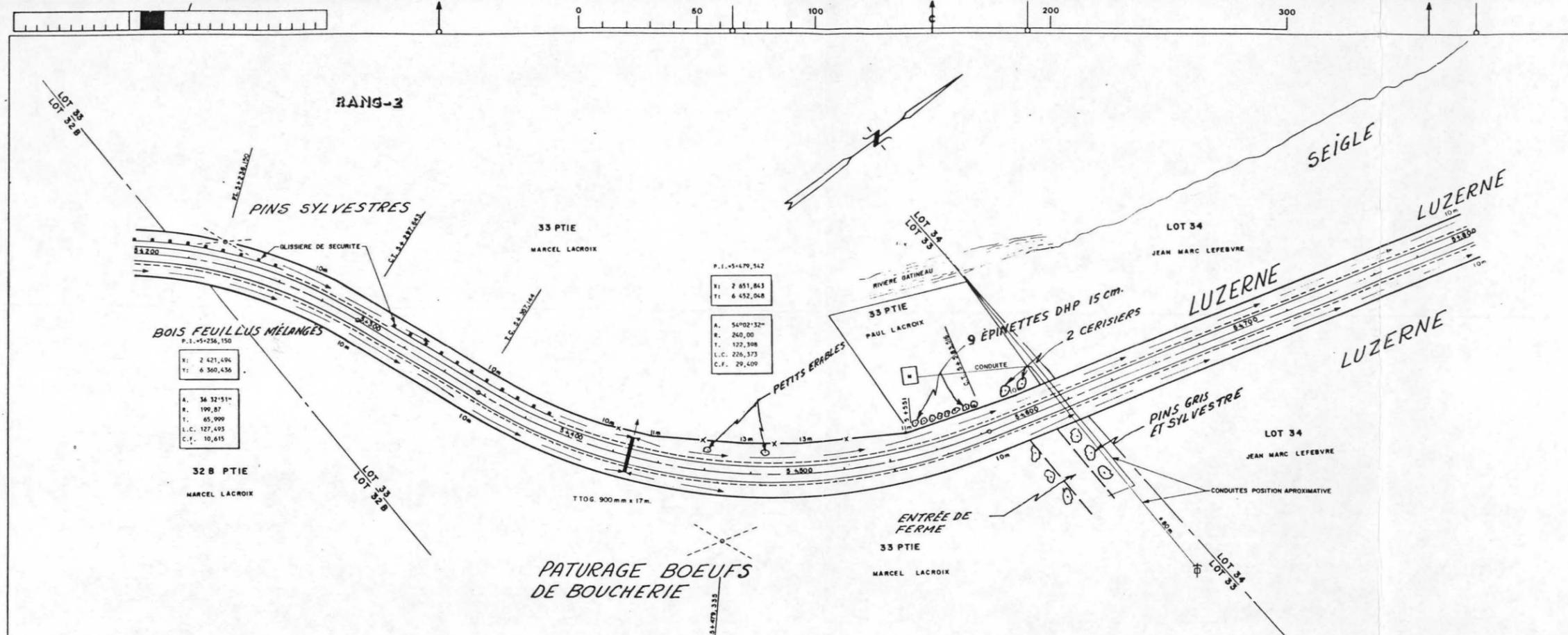
LOCALISATION DU PROJET	
ROUTE CH. DE LA RIV. GATINEAU NORD	
ROUTE-TRONCON-SECTION 26488-01	
MUNICIPALITE	CODE GEO.
BOUCHETTE	78430
MUNICIPALITE REGIONALE DE COMTE VALLEE DE LA GATINEAU	
CIRCONSCRIPTION ELECTORALE GATINEAU	

89	08	10	MISE A JOUR		RM
A	M	J	NATURE DE MODIFICATION		PAR
89	03	01	DATE D'ÉMISSION DU PLAN		



Gouvernement  
 du Québec  
 Ministère des Transports  
 SERVICES TECHNIQUES  
 DISTRICT 77 CONSTRUCTION

PLAN ET PROFIL	
Chainage 4+200 à 5+200	
ÉCHELLE HOR 1:1000	
VERT 1:100	
IDENTIFICATION TECHNIQUE	
IDENTIFICATION CLASSEMENT	
C H 8 2 7 0 0 0 0 9	
13	



LOCALISATION DU PROJET  
ROUTE  
**CH. DE LA RIV. GATINEAU NORD**

ROUTE-TRONÇON-SECTION  
**26488-01**

MUNICIPALITE CODE GEO.  
**BOUCHETTE 78430**

MUNICIPALITE REGIONALE DE COMTE  
**VALLEE DE LA GATINEAU**

CIRCONSCRIPTION ELECTORALE  
**GATINEAU**

89	08	10	MISE A JOUR		RM
A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR	
89	03	01	DATE D'ÉMISSION DU PLAN		

SCEAU

**Gouvernement du Québec**

Ministère des Transports

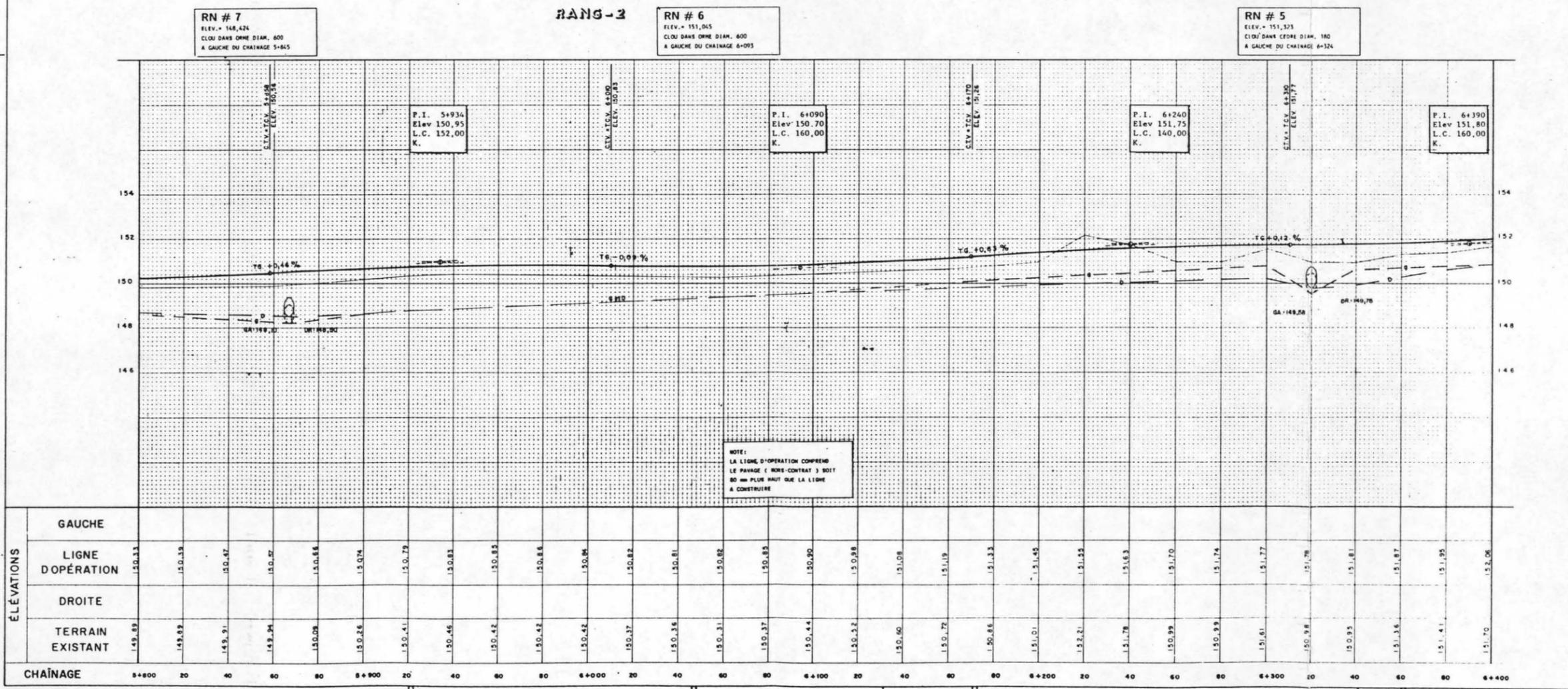
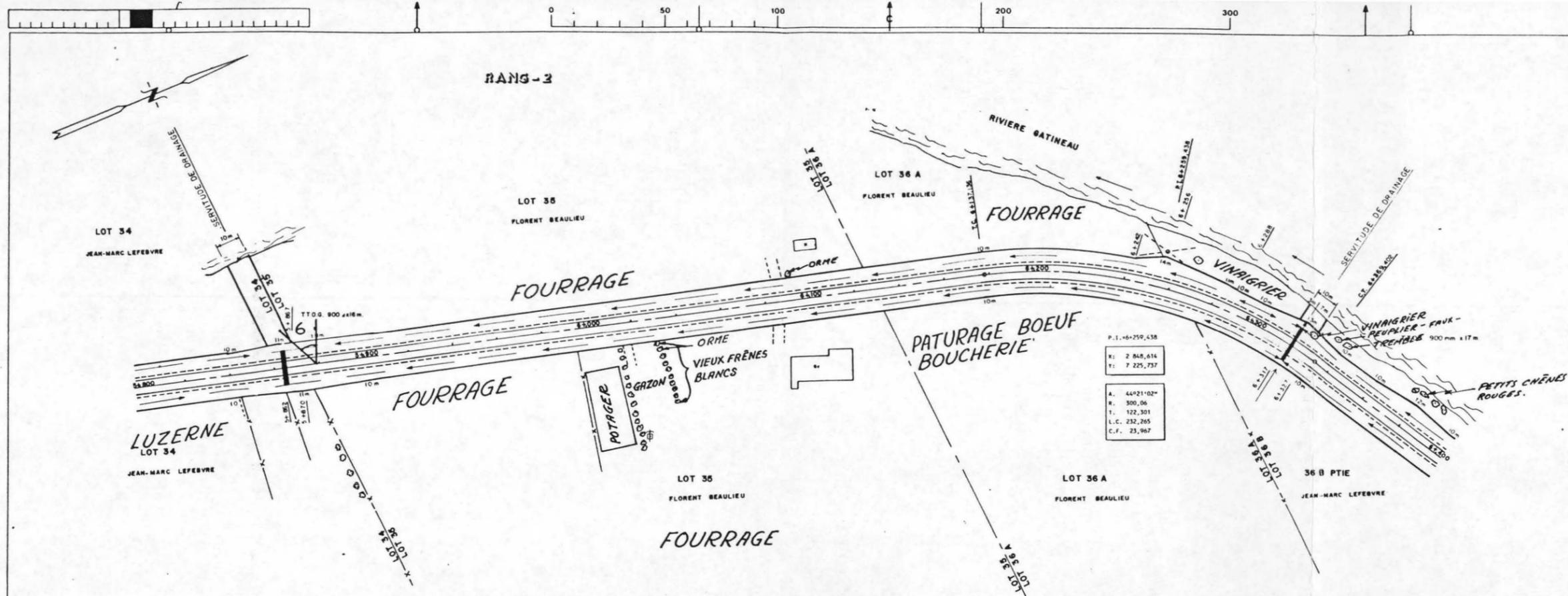
SERVICES TECHNIQUES  
DISTRICT 77 CONSTRUCTION

PLAN ET PROFIL  
Chaînage: 5+200 à 5+800

ECHELLE  
HOR 1:1000 0 20 40 m  
VERT 1:100 0 2 4 m

IDENTIFICATION TECHNIQUE

IDENTIFICATION CLASSEMENT  
C,H,8,2,7,0,0,0,9 9/13



FORMAT ISO A1 V-2384 81-04

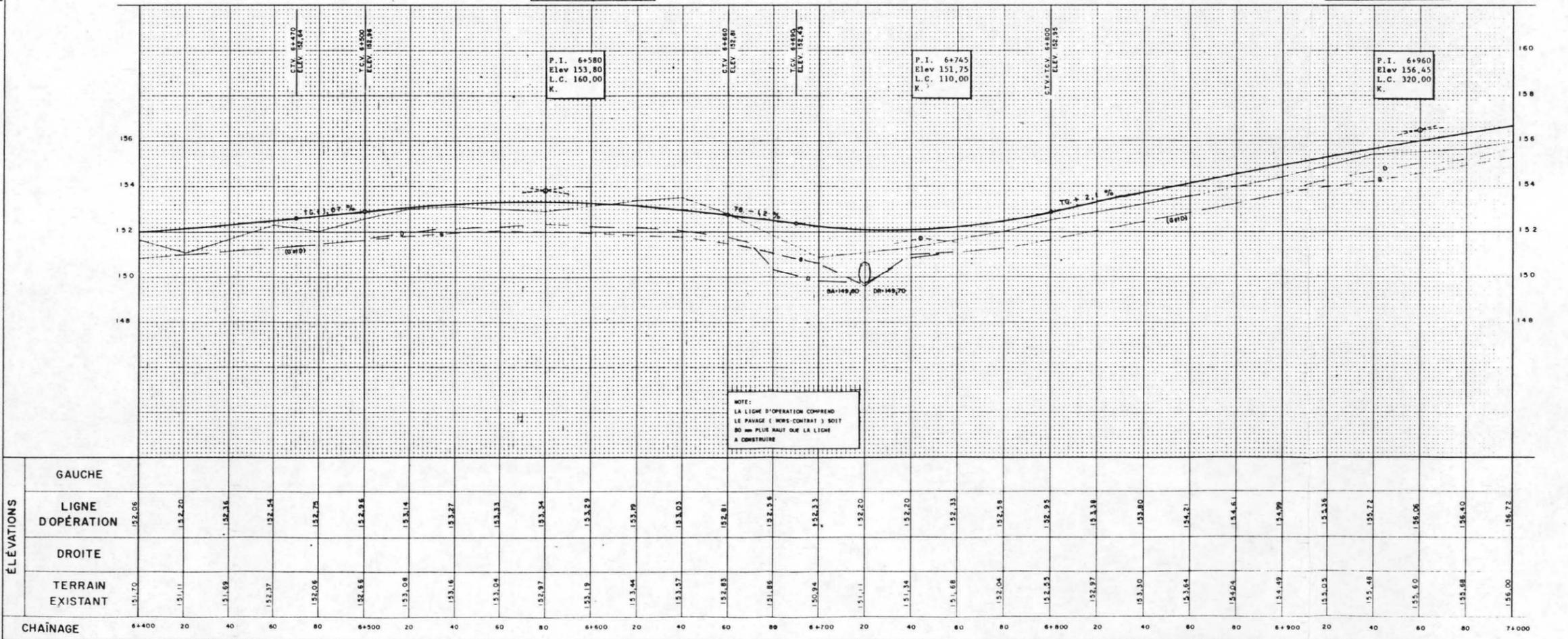
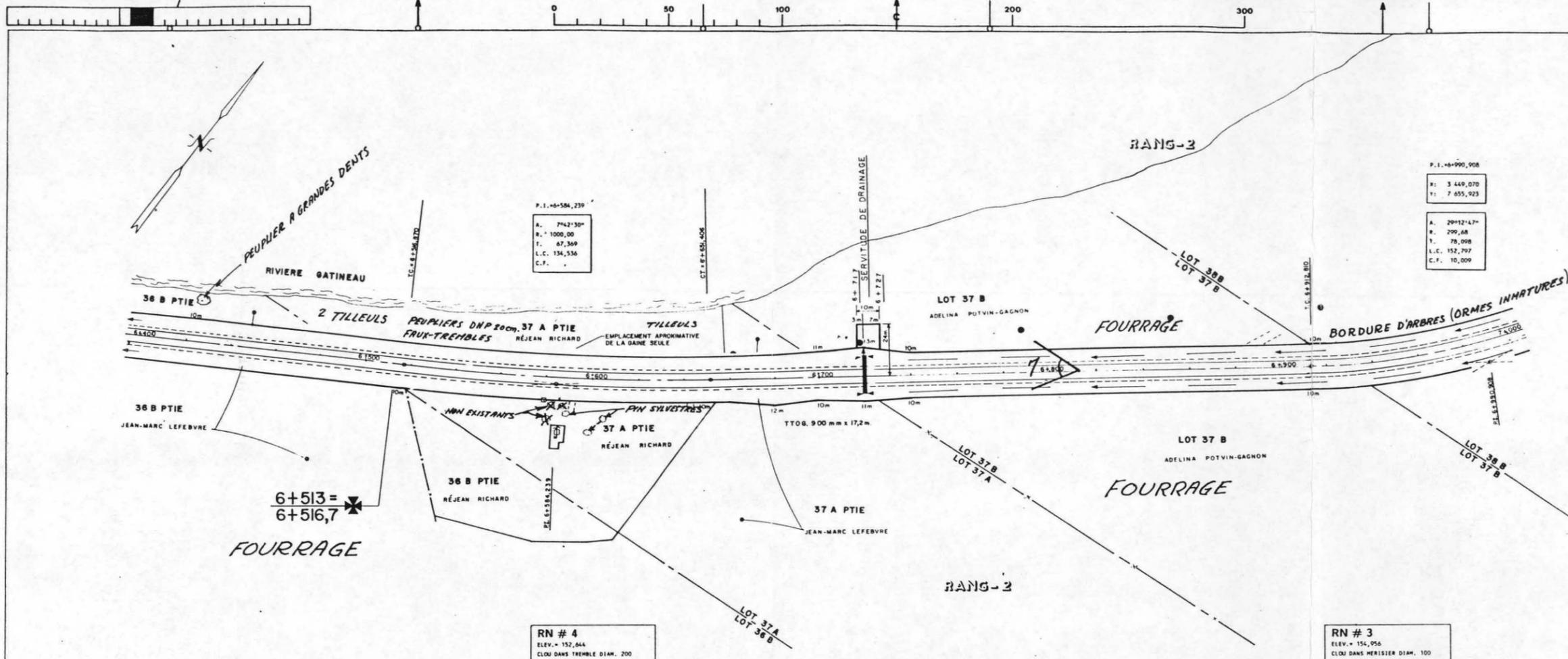
LOCALISATION DU PROJET	
ROUTE	
CH. DE LA RIV. GATINEAU NORD	
ROUTE-TRONÇON-SECTION	
26488-01	
MUNICIPALITE	CODE GEO.
BOUCHETTE	78430
MUNICIPALITE REGIONALE DE COMTE	
VALLEE DE LA GATINEAU	
CIRCONSCRIPTION ELECTORALE	
GATINEAU	

89/08/10	MISE A-JOUR	RM
A M J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
89/03/01	DATE D'EMISSION DU PLAN	
SCEAU		

*Per Thibault*

**Gouvernement du Québec**  
Ministère des Transports  
SERVICES TECHNIQUES  
DISTRICT 77 CONSTRUCTION

PLAN ET PROFIL	
Chainage : 5+800 à 6+400	
ÉCHELLE	
Horiz. 1:1000	0 20 40 m
Vert. 1:100	0 2 4 m
IDENTIFICATION TECHNIQUE	
IDENTIFICATION CLASSEMENT	
C1H827000009	10/13



**LOCALISATION DU PROJET**  
ROUTE  
**CH. DE LA RIV. GATINEAU NORD**  
ROUTE-TRONÇON-SECTION  
**26488-01**  
MUNICIPALITE CODE GEO.  
**BOUCHETTE 78430**  
MUNICIPALITE REGIONALE DE COMTE  
VALLEE DE LA GATINEAU  
CIRCSCRIPTION ELECTORALE  
GATINEAU

89 08 10	MISE A JOUR		RM
A M J	NATURE DE MODIFICATION		PAR
89 03 01	DATE D'ÉMISSION DU PLAN		
SCEAU			

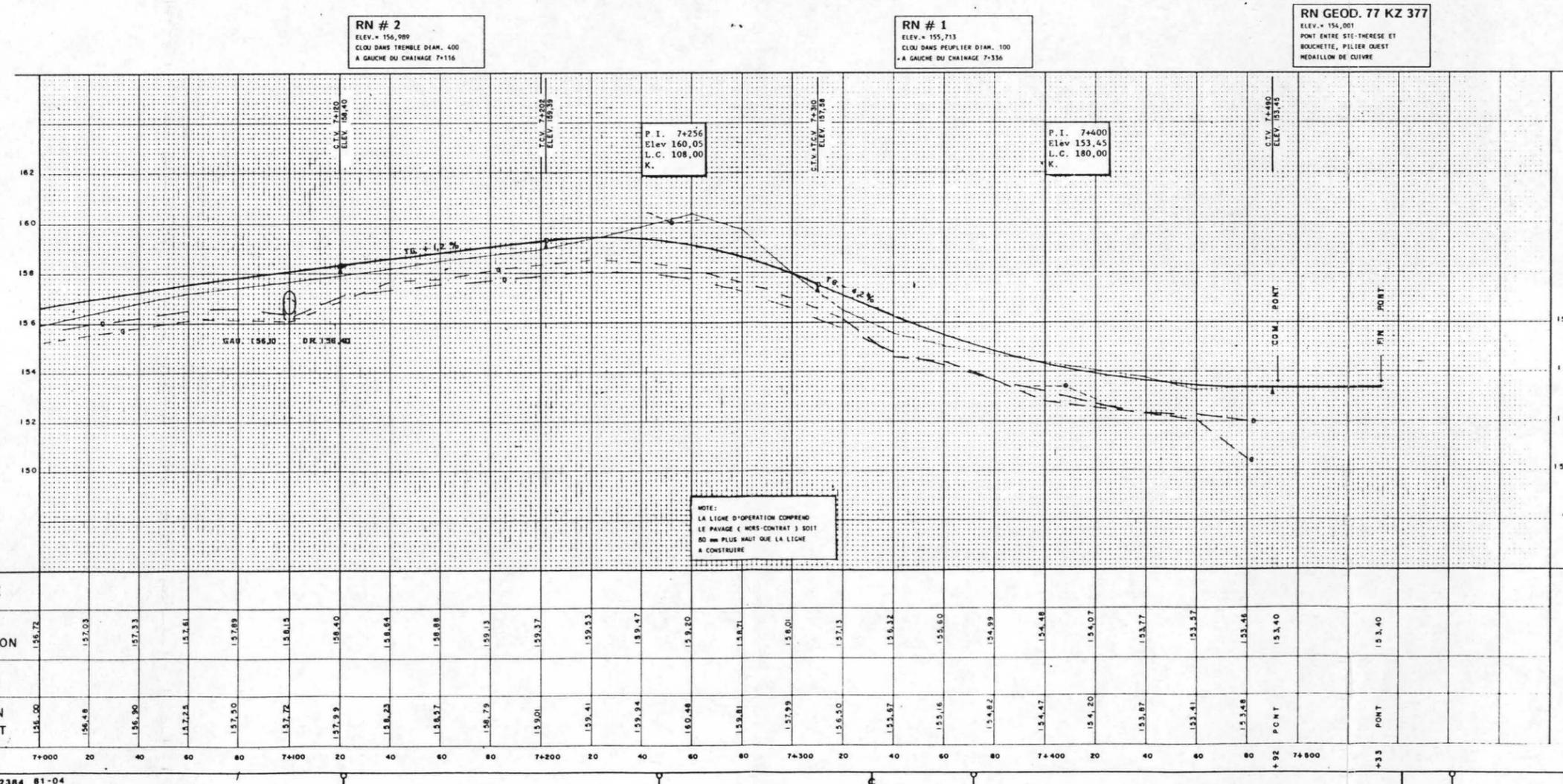
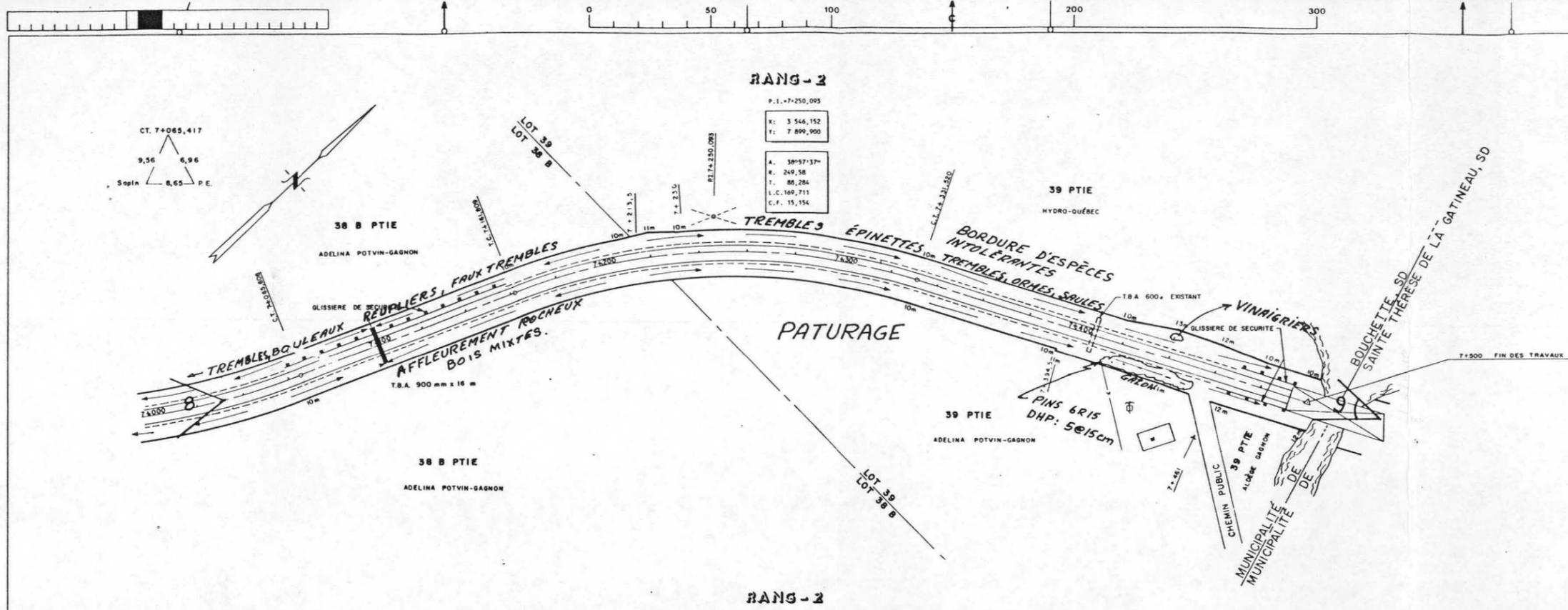
**Gouvernement du Québec**  
Ministère des Transports  
SERVICES TECHNIQUES  
DISTRICT 77 CONSTRUCTION

**PLAN ET PROFIL**  
Chainage: 6+400 à 7+000

ECHFILLE  
Hortz 1:1000  
Vert 1:100

IDENTIFICATION TECHNIQUE

IDENTIFICATION CLASSEMENT  
C H B 2 7 0 0 0 0 9 **11 13**



LOCALISATION DU PROJET  
ROUTE  
**CH. DE LA RIV. GATINEAU NORD**  
ROUTE-TRONÇON-SECTION  
**26488-01**

MUNICIPALITE CODE GEO.  
**BOUCHETTE 78430**

MUNICIPALITE REGIONALE DE COMTE  
**VALLEE DE LA GATINEAU**

CIRCONSCRIPTION ELECTORALE  
**GATINEAU**

89/08/10 MISE A JOUR *Chap* RM  
A M J NATURE DE MODIFICATION PAR  
89/03/01 DATE D'EMISSION DU PLAN  
SCEAU

*Chap*

**Gouvernement du Québec**  
Ministère des Transports

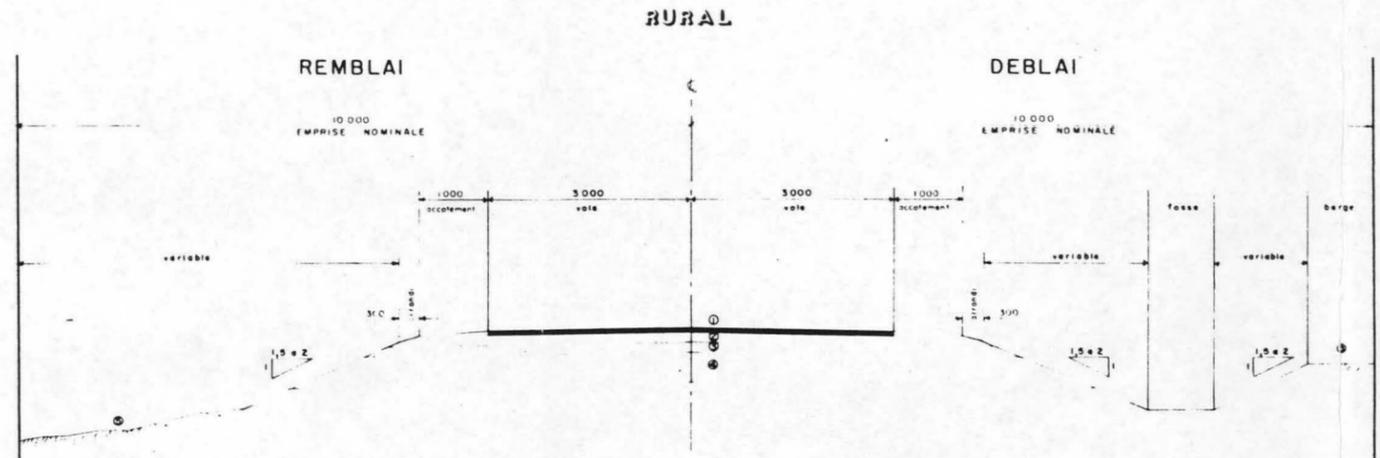
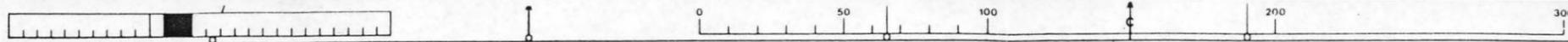
SERVICES TECHNIQUES  
DISTRICT 77 CONSTRUCTION

**PLAN ET PROFIL**  
Chaînage : 7+000 à 7+500

ÉCHELLE  
Horiz. 1:1000 0 20 40 m  
Vert. 1:100 0 2 4 m

IDENTIFICATION TECHNIQUE

IDENTIFICATION CLASSEMENT  
C H 1 8 2 7 0 0 0 0 9 **13** **13**



- COUPE TYPE**
- 1 Béton bitumineux en une couche, type MB3 150 kg/m<sup>2</sup> 0,08 (HORS-CONTRAT)
  - 2 Fondation supérieure agrégats concassés calibre 20-0 0,13
  - 3 Fondation inférieure agrégats concassés calibre 16-0 0,25
  - 4 Sous-fondation emprant granulaire classe A 0,50
  - 5 Sol naturel

LOCALISATION DU PROJET	
ROUTE	
<b>CH. DE LA RIV. GATINEAU NORD</b>	
ROUTE-TRONÇON-SECTION	
<b>26488-01</b>	
MUNICIPALITE	CODE GEO.
<b>BOUCHETTE</b>	<b>78430</b>
MUNICIPALITE REGIONALE DE COMTE	
<b>VALLEE DE LA GATINEAU</b>	
CIRCONSCRIPTION ELECTORALE	
<b>GATINEAU</b>	

89	08	10	MISE A JOUR	RM
A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
89	03	01	DATE D'EMISSION DU PLAN	

SCEAU

**Gouvernement du Québec**

Ministère des Transports

SERVICES TECHNIQUES  
DISTRICT 77

COUPE TYPE  
CH BOUCHETTE  
STE THERESE

ÉCHELLE  
1 500

IDENTIFICATION TECHNIQUE

IDENTIFICATION CLASSEMENT  
C H 8 2 7 0 0 0 9 **13** **13**

ANNEXE 2  
DECISION DE LA COMMISSION DE LA PROTECTION  
DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC

Longueuil

D É C I S I O N SUR DEMANDE EN REVISION

D'UNE DECISION RENDUE LE 5 DECEMBRE 1988

IDENTIFICATION DU DOSSIER :

Numéro : 140468  
Votre dossier: D.E.E.O. 7-77-01 (675)  
Lot(s) visé(s) : 23 et 24  
Cadastre : Canton de Cameron  
Div. d'enregistrement: Gatineau  
Superficie visée : inconnue  
Municipalité : Bouchette  
M.R.C. : La Vallée de la Gatineau

NOM DES PARTIES :

MINISTRE DES TRANSPORTS

Partie Demanderesse

et

FEDERATION DE L'UPA DES LAURENTIDES  
SYNDICAT DE L'UPA DE LA HAUTE-GATINEAU  
MICHEL POIRIER

Parties demanderesses en révision

CORPORATION MUNICIPALE DE BOUCHETTE

Partie mise-en-cause

MEMBRES PRÉSENTS : Me PIERRE LUC BLAIN, président  
Me GERMAIN DENIS GIRARD, vice-président  
M. GERMAIN ROBERT, commissaire

DATE DE LA DÉCISION :

**01 JUIN 1989.**

RESUME DE LA DEMANDE :

La Commission a été saisie d'une demande de révision par les codemandeurs en révision Michel Poirier, et la Fédération de l'UPA des Laurentides (ci-après appelée l'UPA) et le Syndicat de l'UPA de la Haute-Gatineau (ci-après appelé le Syndicat), d'une décision rendue originalement le 5 décembre 1988.

.../2

Cette décision fut rectifiée une première fois sur requête faite par le ministère des Transports par une autre décision du 11 janvier 1989. Une seconde requête en rectification, demandée par monsieur Larivière, fut refusée par une seconde décision en rectification du 14 février 1989. Selon le certificat du Greffe de la Commission, c'est le 8 février 1989 que la Commission a reçu une première demande de révision soumise par l'UPA. La demande de révision soumise par monsieur Poirier fut reçue le 28 février 1989 et, finalement, la demande de révision, faite par le Syndicat, fut reçue au Greffe le 6 mars 1989.

L'UPA soumit par la suite des représentations écrites de même que la municipalité de Bouchette et le 16 mai 1989, la Commission recevait des représentations écrites additionnelles de plusieurs mis-en-cause.

De plus, le ministère des Transports soumit une requête pour mise au rôle par préséance invoquant urgence parce que le pont de bois sur le chemin venait d'être fermé le 28 mars 1989 et qu'il était urgent de procéder à la réfection du chemin et du pont. Cette requête fut accordée le 14 avril 1989 et avis d'audition fut donné aux parties le premier mai 1989 pour une audition à être tenue à Longueuil le 25 mai 1989.

#### DEMANDE DE REVISION

En fait seul le mis-en-cause Poirier s'est porté demandeur en révision. Dans les représentations écrites qu'il soumettait le 18 novembre 1988, il signalait n'avoir reçu ou pris livraison de l'avis d'audition, où il était convoqué pour le 16 novembre 1988, que ce même 18 novembre 1988. Mais il indiquait de plus:

«Je ne suis pas d'accord avec le tracé de la route sur les lots 23 et 24, rang II, Canton Cameron. Le ministère des Transports veut s'accaparer du terrain qui ne servira à rien pour la route «voir les plans de la nouvelle route». Quand on dépense de l'argent du public, il faut refaire correctement du premier coup.

Il n'y a rien qui empêche de faire un tracé droit pour corriger les courbes extrêmement dangereuses avant qu'il ne se produise quelque chose d'irréparable. Alors pourquoi ne pas le faire correctement tout de suite.»

Le tracé demandé par le ministère des Transports visait effectivement la correction d'une courbe à quelque 90 degrés sur les lots 23 et 24 pour l'adoucir.

L'UPA invoque quant à elle dans sa demande de révision que les producteurs et productrices visés par la demande n'auraient reçu l'avis d'audition que deux jours après la tenue de celle-ci; et que la construction de la route était planifiée de façon à traverser en plein milieu de sols agricoles drainés, ce à quoi les producteurs agricoles s'opposaient désirant plutôt proposer une solution plus acceptable aux fins d'améliorer les courbes de la route.

Michel Poirier, dans sa demande de révision, invoquait le fait d'avoir reçu son avis de convocation après l'audition seulement, le dommage que causerait le nouveau tracé sur sa terre drainée, proposait un nouveau tracé dans la montagne et soumettait les inconvénients que lui causerait la nouvelle route.

Le Syndicat, dans ses représentations écrites, ne faisait qu'appuyer celles de monsieur Poirier.

Et la municipalité, dans ses représentations écrites conteste la demande de révision soumise par l'UPA et monsieur Poirier.

#### QUESTIONS DE DROIT

Il y a lieu de disposer de deux questions de droit.

La première est soulevée par l'argument du demandeur en révision à l'effet qu'il n'a reçu son avis de convocation, par courrier recommandé, que deux jours après la tenue de l'audition. A l'appui de son assertion, il a déposé la photocopie de l'avis de distribution rurale daté du 16 novembre 1988, mais également photocopie de l'enveloppe sur laquelle apparaissent clairement un timbre postal daté du premier novembre 1988 et une étampe de la Société des postes attestant de l'expédition d'une carte le 3 novembre 1988, ce qui correspond au récipissé de recommandation de la Société des postes faisant partie du dossier, comme dans tous les cas attestant de l'envoi le 31 octobre 1988 par courrier recommandé, estampillés par la Société des postes le premier novembre 1988, d'un avis d'audition sous le numéro 012210 à Michel Poirier, comme à toutes les autres parties.

L'article 28 du règlement prévoit que l'avis «doit être transmis au moins 15 jours avant la date fixée pour la tenue de l'audition». Cette règle est analogue à d'autres qu'on retrouve au Code de procédure civile particulièrement aux articles 192, 278 et 280, prévoyant des avis de deux jours pour une audition ex parte, de cinq jours pour l'assignation des témoins ou de trente jours pour l'avis d'audition d'un procès. Dans tous les cas, le délai doit être calculé à compter de l'envoi de l'avis, et non de sa réception par le destinataire pour éviter entre autres que ces délais ne soient tributaires des délais postaux.

Comme depuis de nombreuses années les procédures de signification ont évolué pour inclure les avis par poste recommandé, et que les délais postaux ont fini peu à peu par faire partie intégrante des traditions, il est courant dans plusieurs lois ou réglementations sur l'assignation des parties qu'on y prévoit l'envoi par courrier recommandé d'un avis au moins 15 jours avant la tenue de l'audition. Ce qui généralement devrait être suffisant et prendrait en compte à l'avance les délais postaux susmentionnés. Mais la réalité ou la pratique évolue souvent plus rapidement que les lois ou règlements. Dans le présent cas, l'avis fut confié à la Société des Postes le 31 octobre 1988 mais finalement estampillé le premier novembre 1988. C'était dans le délai prévu par le règlement. Les enveloppes recommandées ont fini, selon la photocopie de l'enveloppe originale, au bureau des postes de Bouchette le 3 novembre 1988 ou la veille ou avant. A cette date, la petite carte blanche, dite avis distribution rurale, est dite avoir été expédiée le 3 novembre 1988. Mais cet avis lui-même porte la date du 16 novembre 1988 où on a coché «registered mail». C'est vraisemblablement ce qu'a reçu le mis-en-cause Poirier avant d'aller prendre livraison de son enveloppe contenant l'avis de convocation.

C'est malheureusement à la Société des postes, qu'il faudrait demander pourquoi la petite carte blanche n'aurait été livrée à monsieur Poirier que le 18 novembre 1988. Toutefois, si tout est vrai, il n'en demeure pas moins que le demandeur Poirier, sans en être responsable, n'a été avisé de l'audition que deux jours après la tenue de celle-ci. C'est son droit d'être entendu qu'il faut considérer et non le seul fait que la lettre du règlement a été respectée par l'envoi d'un avis par courrier recommandé le premier novembre 1988. Donc la procédure a été suivie mais monsieur Poirier n'a pas été entendu.

D'autre part, au sens du droit commun, il l'a été par ses représentations écrites reçues à la Commission le 28 novembre 1988 qui furent confiées aux commissaires qui avaient alors cette affaire en délibéré. Il y a lieu de présumer qu'ils en ont pris connaissance bien que la décision du 5 décembre 1988 n'en fasse pas état.

La seconde question de droit qu'il faut examiner est le fait que la première demande de révision reçue, soit celle de l'UPA, ne le fut que le 8 février 1989, comme l'indique le certificat du Greffe, soit au-delà des 60 jours prévus par la loi. Le délai ne peut être prolongé que pour cause et avant la tenue de l'audition publique aucune cause ne justifiant ce retard n'est invoquée.

#### AUDITION PUBLIQUE

##### 1) Extension du délai procédural de révision

La décision en rectification du 11 janvier 1989 ne portait aucunement sur une partie des lots (23 et 24) dont Michel Poirier était propriétaire. L'on ne saurait, dans les circonstances, invoquer sérieusement que le délai de révision de 60 jours ne commençait à courir qu'à compter de cette décision en rectification. Quant à Michel Poirier tout au moins, il a commencé à courir dès le lendemain de la décision du 5 décembre 1988. Or, la demande de révision a été mise à la poste le 6 février 1989 et reçue à la Commission le 8 février 1989, soit quelques jours après l'expiration du délai de 60 jours.

Le représentant de l'UPA a expliqué ce retard par le fait que le conseil d'administration ne pouvait siéger que le 31 janvier 1989 et par des délais administratifs qui n'ont permis à sa fédération de n'adresser la demande de révision que le 6 février 1989. Dans les circonstances décrites à l'audition publique, il y a cause raisonnable justifiant d'extensionner le délai prévu par l'article 18 de la loi. Au même sens qu'à la jurisprudence de droit commun sur cette question, devenue tolérante depuis bien des années, afin d'éviter de faire perdre un droit à une partie pour une simple question de délai procédural. La Commission conclut donc qu'il y a à ce sujet cause d'extension du délai et qu'elle est régulièrement saisie en conséquence d'une demande de révision de la décision du 5 décembre 1988.

2) Cause de révision

Comme décrit précédemment, la cause de révision invoquée par le demandeur en révision est double: il n'a pas eu l'opportunité d'être entendu lors de l'audition publique et son point de vue n'a pas été pris en considération lors de la décision du 5 décembre 1988.

A cet égard, la preuve entendue en audition publique est suffisamment convaincante. Il semble bien que l'avis par poste recommandé se soit promené entre la succursale postale de Gracefield et celle de Bouchette ou vice versa et que la seule carte blanche intitulée «avis de distribution rurale» qu'ait reçue le demandeur en révision vers la fin de l'avant-midi du 16 novembre 1988 était déjà tardive, puisque l'audition était déjà à ce moment commencée à Hull. La demanderesse principale n'a pas soumis quant à elle d'arguments à l'encontre de ceux du demandeur en révision. Les règles fondamentales de justice voulaient que le demandeur ait pleine opportunité d'être entendu. Il ne l'a pas été et on ne peut lui reprocher à cet égard ni faute ni négligence. De plus, la décision du 5 décembre 1988 ne fait aucunement état des représentations écrites qu'il avait soumises. Vu la preuve et les circonstances ci-haut décrites, la Commission conclut qu'il y a cause suffisante à révision pour motifs de droit.

3) Preuve entendue

Il est suffisant de résumer l'essentiel de la preuve entendue et de résumer d'une part comme un tout la preuve soumise à l'appui de la demande de révision tant par le demandeur en révision que par l'UPA ou le Syndicat, et la preuve soumise par le ministère des Transports, la municipalité ou les intervenants.

Après la décision ou peut-être même avant, le demandeur en révision a tenté de s'entendre avec le ministère des Transports sur les modalités de la reconstruction de la route sur sa ferme. Ce qui incluait l'indemnité à être payée par le ministère des Transports, la réorganisation du drainage souterrain, la rétrocession de ce qui deviendrait une partie de l'ancienne route, les fossés ou les tuyaux de drainage d'eau de surface, et même la construction d'un ponceau sous la route d'une dimension

telle que les animaux pourraient s'en servir comme tunnel pour se promener d'un côté à l'autre de la route. Ces négociations ont échoué et le demandeur, appuyé de sa fédération et de son syndicat, ont soumis une demande de révision.

Dans la mesure où celle-ci pourrait avoir été faite comme s'il s'agissait d'un «moyen de pression» pour faire bonifier les offres du ministère des Transports ou le convaincre d'accéder à ce qu'il refusait jusqu'à maintenant, même si le procédé est légal, ce n'est pas les fins recherchées par la procédure de révision visée par la loi et la Commission n'a pas à tenir compte de la partie de la preuve au cours de laquelle le demandeur en révision ou d'autres témoins ont produit des pièces ou expliqué les montants d'indemnité qu'il voulait obtenir ou les arrangements qu'il voulait convenir. Il faut plutôt ne retenir que les arguments de fond soumis par les demandeurs en révision.

Selon eux, il y a d'autres solutions moins dommageables à l'agriculture que le fait d'adoucir la courbe en changeant l'emprise de la route pour la relocaliser à la diagonale à travers un champ cultivé et drainé souterrainement. La première solution serait de prolonger la route vers le Nord depuis la première courbe à travers un monticule rocheux pour aller rejoindre la fin d'une autre courbe plus au Nord à proximité des bâtiments de la ferme Binette; la seconde solution serait de laisser la route où elle se trouve quitte à l'améliorer; la troisième solution, la pire selon eux, serait de maintenir le tracé tel qu'autorisé à travers le champ par la décision du 5 décembre 1988, mais aux conditions de construire un ponceau «agricole» sous la route, de même qu'un système important de drainage en direction Ouest vers la rivière plutôt que vers l'Est, selon la pente naturelle.

Pour le ministère des Transports c'est la solution retenue par la décision du 5 décembre 1988 qui est la meilleure puisque la courbe à cet endroit est vraiment dangereuse et qu'en plus la visibilité y est plus que réduite par la présence d'une petite montagne du côté Ouest bloquant la vue. La solution d'une nouvelle route à travers la montagne est hors de prix dans le contexte et le budget. Et la réfection de la route dans son emprise actuelle ne solutionnerait pas le problème important de sécurité routière à cet endroit.

Le conseiller municipal Poirier a quant à lui suggéré une solution de compromis: refaire la route dans son emprise actuelle mais en adoucissant les deux courbes et la visibilité par l'enlèvement de matériaux, lesquels d'ailleurs serviraient à compléter le site d'un ponceau un peu plus loin. D'autres intervenants ont surtout insisté sur le besoin urgent de refaire la route, trop étroite et surtout dégageant trop de poussière depuis qu'on ne peut plus la rabattre par l'épandage d'huile usée, selon les normes du ministère de l'Environnement.

#### MOTIFS DES COMMISSAIRES

Après délibéré, la Commission en est venue à la conclusion qu'il y a lieu de faire droit à la demande de révision pour les motifs qui suivent et de faire en sorte que la route soit reconstruite dans la section de la ferme du demandeur en révision, dans une emprise de 20 mètres de la route actuelle, telle que décrite à l'article 41 de la loi.

Il y a d'abord lieu de considérer dans des demandes comme la présente la nature même de la route et de la zone agricole avoisinante, dans une juste compréhension de la loi pour apprécier les conséquences sur l'agriculture d'un nouveau tracé.

La nature de la route elle-même est fondamentale. Chacune présentant des contraintes techniques qui lui sont propres. Il suffit entre autres de prendre connaissance de l'ensemble du tracé visé par la demande, et des photos prises sur place par le représentant du ministère des Transports faisant partie de son album de famille. Tout le monde comprendrait qu'une autoroute ne puisse tolérer deux courbes en forme de «S» comme dans le présent cas. Et qu'une route nationale, comme la route 105, située de l'autre côté de la rivière, répond à des normes différentes qu'un chemin de campagne. Mais dans le présent cas, il s'agit d'un chemin municipal, à peine gravelé, entretenu jusqu'à récemment par le canton et qui sera désormais sous la responsabilité du ministère des Transports, et qui suit les contours naturels du terrain, dans la même emprise depuis plus de 40 ans. C'est l'exemple même d'un petit chemin rural, à vitesse limitée, nécessitant la signalisation appropriée pour les touristes qui ne le connaissent pas, où il n'est pas question de niveler des montagnes pour éviter des buttes, des pentes ou généralement la visibilité ni les cour-

bes. A cet égard, le demandeur en révision a déposé un ensemble de photos montrant une autre section de la même route, située plus au Nord, refaite ou réparée récemment, où les mêmes sinuosités à la verticale ou à l'horizontale existent toujours. A cet égard, une route fait partie intégrante des structures d'aménagement d'un pays et devrait, dans la mesure du possible, respecter le caractère ou le zonage de la zone qu'elle dessert. A défaut de niveler toutes les bosses, de combler tous les trous et de corriger toutes les courbes pouvant être dangereuses, il n'y a, en zone agricole, de solution concrète que de s'en remettre aux dispositions de l'article 41 de la loi, prévoyant que sans autorisation de la Commission, toutes les routes rurales en zone agricole peuvent être refaites ou élargies à partir de l'emprise originale jusqu'à concurrence d'une emprise de 20 mètres de largeur, telle fut alors la décision du Gouvernement.

Ce n'est donc que dans des circonstances d'exception, dont la preuve incombe au ministère, qu'il y a lieu d'excéder cette norme de 20 mètres de largeur ou de changer l'assiette de la route originale. Et, à ces occasions, la Commission ne peut qu'évaluer les conséquences de la demande sur l'agriculture. Or dans le présent cas, pour corriger une courbe importante mais non dangereuse, si la signalisation est appropriée, et si les automobilistes y conduisent leur voiture comme il se doit sur un petit chemin de campagne, rien n'empêcherait de laisser les deux courbes où elles sont car, pour faire une courbe plus longue et améliorer la visibilité, ce qui ne garantit pas qu'on n'y conduira pas plus vite sa voiture, il faudrait couper à la diagonale une des très bonnes terres agricoles en bordure de la rivière, récemment munie de drains souterrains et toute cultivée. Un tel précédent dans des zones agricoles analogues ou meilleures pourrait amener par la suite à faire corriger toutes les courbes ou les intersections dangereuses à même des champs cultivés, sans garantie qu'il y ait plus ou moins d'accidents ou de mauvais chauffeurs qu'antérieurement.

D'ailleurs, ça tombe bien. Toute la partie de la terre du demandeur, située à l'Est du chemin est maintenant drainée et la réfection de la route, dans son emprise actuelle, affecterait beaucoup moins tout son système de drainage que sa relocalisation et ça devrait coûter moins cher au ministère, y compris en indemnités. Et, selon le représentant du conseil municipal, tout le monde serait content puisque tout ce qu'on veut c'est une meilleure route, plus large et asphaltée, et évidemment payée par le ministère plutôt que le canton. Ce qui serait déjà bien mieux que la poussière actuelle.

La Commission a eu à se prononcer sur des affaires semblables antérieurement entre autres dans une demande de réfection de route sur le chemin St-Jean à Bernière.

Si la preuve entendue lors de l'audition publique en révision avait été connue des premiers commissaires, lors de l'audition du 16 novembre 1988, il est vraisemblable que telle aurait pu être leur décision. C'est celle qu'il faut retenir maintenant en révision. Dans la mesure où la route peut être reconstruite dans son assise actuelle, jusqu'à concurrence d'une emprise de 20 mètres de largeur, les travaux peuvent être accomplis sans autorisation de la Commission, aux termes de l'article 41 de la loi. Il appartiendra donc au ministère et au demandeur en révision, Michel Poirier, de convenir de ce qui est approprié vu la présente décision.

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

REVISE pour partie la décision du 5 décembre 1988 comme suit:

- MAINTIENT telle décision, sauf à l'égard des parties de lots 23 et 24, du rang II, du Canton de Cameron, division d'enregistrement de Gatineau;

- RENVERSE telle décision quant à sa partie visant lesdits lots 23 et 24 susmentionnés et;

- REFUSE la demande à cet égard vu l'article 41 de la loi.



PIERRE LUC BLAIN, président

Commission de l'Aménagement  
Territoire Agricole du Québec  
Copie certifiée conforme par



COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC  
Longueuil

DÉCISION EN RECTIFICATION

IDENTIFICATION DU DOSSIER :

Numéro : 140468  
Lot(s) visé(s) : D.E.E.O. 7-77-01 (675)  
Cadastre : P.21 à P.39, 2e rang  
Div. d'enregistrement: canton de Cameron  
Superficie visée : Gatineau  
Municipalité : Bouchette  
M.R.C. : la Vallée de la Gatineau

Date de la décision en 1ère instance : 5 décembre 1988

---

NOM DES PARTIES :

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Partie Demanderesse

et

JEAN-MARIE LACROIX ET AL  
MUNICIPALITÉ DE BOUCHETTE

Parties Mises en cause

---

MEMBRES PRÉSENTS : Me Louis A. Cormier, vice-président  
M. Germain Robert, commissaire

DATE DE LA DÉCISION : 14 FEV. 1989

---

NATURE DE LA DEMANDE :

Par une lettre du 17 janvier 1989, monsieur Ovila Larivière demande à la Commission de corriger sa décision du 5 décembre 1988 dans le présent dossier puisqu'il n'y est fait aucune mention de la partie du lot 22, du rang 2, qui lui appartient et qui est visée par les travaux du ministère des Transports.

.../2

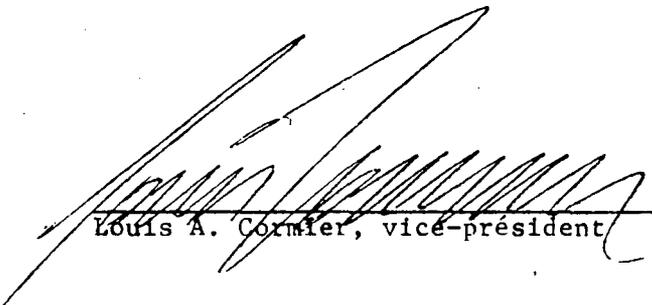
LES MOTIFS

Or, l'examen des plans du ministère des Transports révèle que la partie du lot 22, du rang 2, propriété de monsieur Larivière, est située à l'intérieur de l'emprise de 20 mètres du chemin public et soustraite à la juridiction de la Commission lorsqu'une déclaration en vertu des dispositions de l'article 41 de la Loi sur la protection du territoire agricole est produite.

Cet emplacement ne faisait donc pas l'objet de la demande produite par le ministère des Transports et aucune autorisation de la Commission n'est nécessaire pour effectuer les travaux de réfection de la route sur cet emplacement dans le cadre des dispositions de l'article 41 de la Loi sur la protection du territoire agricole.

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

REFUSE de rectifier sa décision du 5 décembre 1988 au présent dossier.



Louis A. Cormier, vice-président

Commission de l'Énergie  
Territoire Agricole  
Le conseil d'administration

Hélène Senay

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC  
(Québec)

D É C I S I O N

IDENTIFICATION DU DOSSIER:

N.D.: 7833D - 140468  
V.D.: D.E.E.O. 7-77-01 (675)  
Lot (s): P.21 à P.39, 2e Rang  
Cadastre: Canton de Cameron  
Div. d'enreg.: Gatineau  
Superficie: 18 934,6 mètres carrés  
Municipalité: Bouchette  
MRC: La Vallée de la Gatineau

---

NOM DES PARTIES: Ministère des Transports

PARTIE DEMANDERESSE

Jean-Marie Lacroix et als  
- et -  
Municipalité de Bouchette

PARTIE(S) MISE(S)-EN-CAUSE

---

MEMBRES PRÉSENTS: Gaston Meunier, vice-président  
Bernard Ouimet, vice-président

DATE DE LA DÉCISION: 05 DEC. 1988

---

NATURE DE LA DEMANDE:

Le ministère des Transports du Québec requiert de la Commission les autorisations permettant de lotir, aliéner et utiliser à d'autres fins que l'agriculture, parties des lots 21, 23, 24, 25, 26A, 26C, 27R, 27D, 28A, 28D, 29B, 31B, 32B, 33, 34, 36A, 36B, 37A, 37B, 38B et 39, tous situés au deuxième rang, au cadastre du canton de Cameron, division d'enregistrement de Gatineau, pour une superficie totale de 18 934,6 mètres carrés.

Ces autorisations permettraient au ministère des Transports de procéder aux travaux de réaménagement du chemin Bouchette/Ste-Thérèse.

A cette occasion, les travaux permettront de corriger certaines courbes dangereuses, de redresser le profil longitudinal, de refaire la plate-forme de roulement, et d'améliorer les fondations et le système de drainage.

Les lots visés par cette demande ainsi que la superficie ci-devant mentionnée se rapportent à toute cette superficie qui excédera l'emprise de 20 mètres.

A cet égard, les lots visés correspondent aux parcelles 1, 8, 9, 70, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 22, 23, 24, 25, 29, 30, 48, 53, 54, 60, 61, 35, 38, 41, 42, 51, 52, 62, 64, 66, 68, 72, 67, 73 et 74, parcelles ayant fait l'objet de la description technique jointe à l'annexe de la demande d'autorisation.

#### AUDITION PUBLIQUE:

Etaient présents: Robert Merleau et Gilles Fontaine, du ministère des Transports; Ovila Larivière, propriétaire foncier; Laurent Lefebvre, maire de Bouchette, ainsi que Mabelle Lefebvre, épouse de Jean-Marc Lefebvre, propriétaire foncier.

Madame Lefebvre informe la Commission qu'elle est favorable à la construction de ladite route mais souhaiterait obtenir un passage souterrain afin de permettre à son troupeau laitier de traverser la route en toute sécurité.

De son côté, monsieur Ovila Larivière est également pour la construction de la route, mais est contre le fait d'être dans l'obligation de donner une partie de son terrain pour cette construction.

Monsieur le maire informe la Commission qu'il n'a rien à redire et qu'il est présent à titre d'observateur.

Dans leurs interventions, les représentants du ministère des Transports déposent une copie d'une lettre signée par le Ministre des Transports, répondant à monsieur Pépin, secrétaire de l'U.P.A. Fédération des Laurentides, au sujet des traverses d'animaux souterraines.

Dans cette lettre, le Ministre explique que le problème soulevé est très fréquent, et se retrouve dans toutes les régions du Québec.

Généralement, le Ministère consent à y donner suite à ses frais lorsqu'il s'agit de nouvelles routes sectionnant des terres agricoles. Dans le présent cas, il s'agit de la reconstruction d'une route existante, et ne peuvent accepter cette requête.

Par contre, si les producteurs souhaitent défrayer les coûts de tels passages, ils n'auront qu'à en informer le chef de district de Maniwaki qui pourra en tenir compte lors de la préparation du projet et préparer les ententes avec les producteurs.

En complément à cette lettre, monsieur Fontaine ajoute que la topographie des sols adjacents à la route ne permettrait pas la construction de tels passages à des coûts raisonnables. En ce qui concerne l'achat des terrains, monsieur Fontaine explique que l'emprise est la propriété de la municipalité et qu'il est de pratique courante au Ministère de dédommager les municipalités à raison de 7 000\$ le kilomètre afin de permettre à celles-ci de défrayer les frais notariés et construire les clôtures. Egalement, l'achat de terrains nécessaires à la réfection d'une route peut se faire de gré à gré avec la municipalité. S'il y avait des conflits lors de ces arrangements, il y a toujours le Tribunal d'expropriation pour trancher la question.

MOTIFS DE LA COMMISSION:

La Commission, après avoir entendu les personnes en cause, partage les vues avec le ministère des Transports en ce qui

concerne la construction de traverses d'animaux souterraines, puisqu'il s'agit dans ce cas-ci, de la reconstruction d'une route existante. Il n'y a donc pas de modification majeure dans la gestion des fermes du secteur.

En ce qui concerne l'achat des propriétés, la Commission ayant comme but la protection du territoire agricole, ne peut s'immiscer dans un problème relié à l'expropriation.

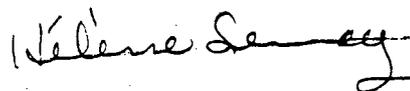
PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION

AUTORISE le lotissement, l'aliénation et l'utilisation à des fins autres que l'agriculture, de parties des lots 21, 23, 24, 25, 26A, 26C, 27B, 27D, 28A, 28D, 29B, 31B, 32B, 33, 34, 36A, 36B, 37A, 37B, 38B et 39, toutes situées au 2e rang, au cadastre du canton de Cameron, division d'enregistrement de Gatineau, d'une superficie totale de 18 934,6 mètres carrés, le tout tel que plus amplement montré au plan de construction CH-827-0009, déposé au soutien de la demande par le ministère des Transports.

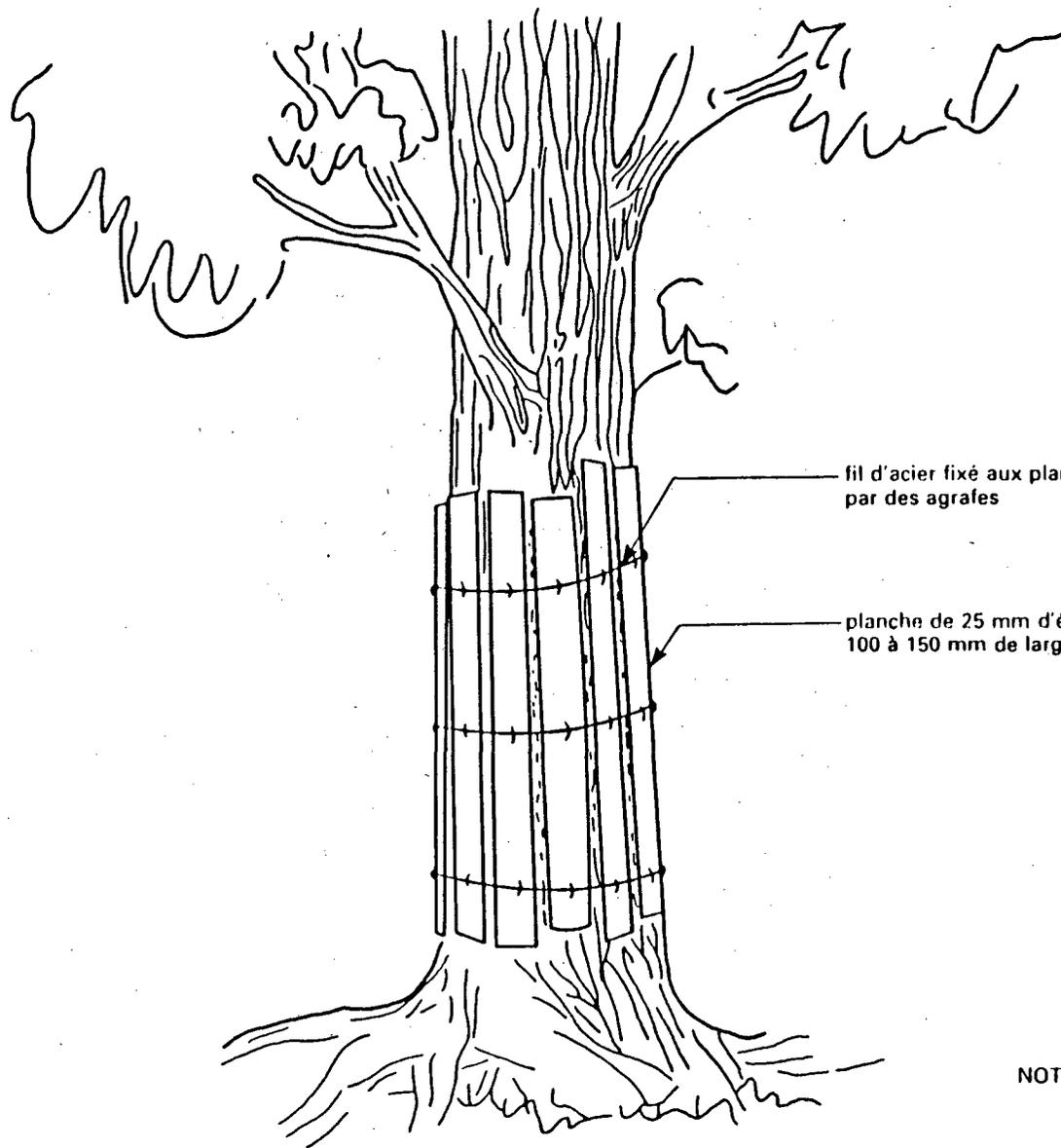


GASTON MEUNIER, vice-président

Commission de Protection du  
territoire Agricole du Québec  
plus certifiée conforme par:



ANNEXE 3  
NORME D-6600 et D-6601  
DU CAHIER DES CHARGES ET DEVIS GÉNÉRAUX

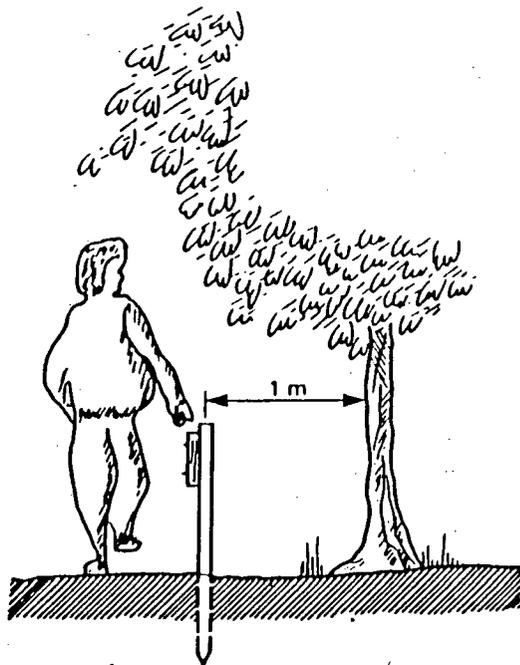


fil d'acier fixé aux planches  
par des agrafes

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

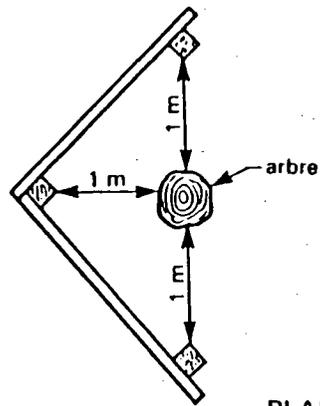
NOTE: La protection de l'arbre doit être  
enlevée aussitôt que la machinerie  
a quitté les lieux.

**PROTECTION DES ARBRES  
PENDANT LA CONSTRUCTION**



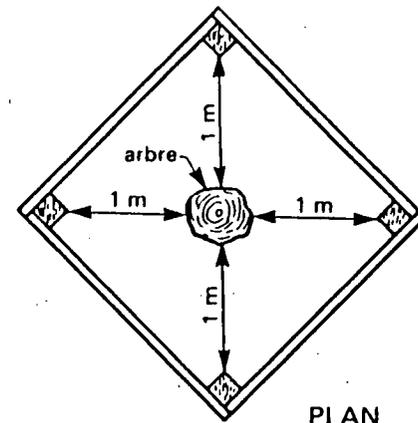
COUPE

TYPE 1  
PROTECTION D'UN CÔTÉ

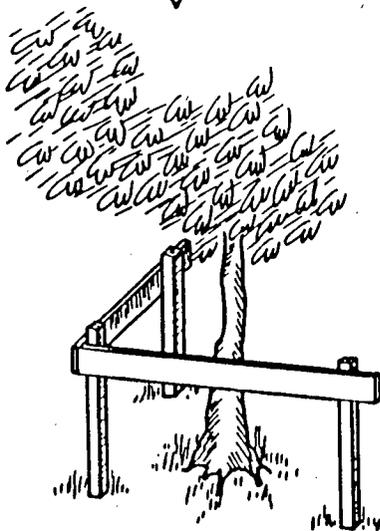


PLAN

TYPE 2  
PROTECTION PÉRIPHÉRIQUE



PLAN



PROTECTION DES ARBRES  
PENDANT LA CONSTRUCTION  
(protecteur de racines)

PIQUET

100 x 100 mm  
ou 150 x 150 mm



PLANCHE

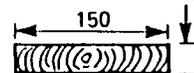
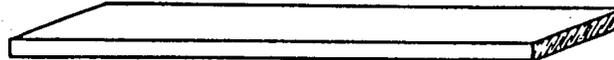
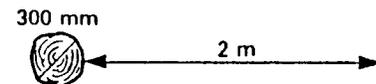
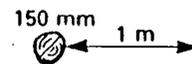


PLANCHE  
COUPE

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

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



ANNEXE 4  
NORME D-6409, D-6410 ET D-6411  
DU CAHIER DES CHARGES ET DEVIS GÉNÉRAUX



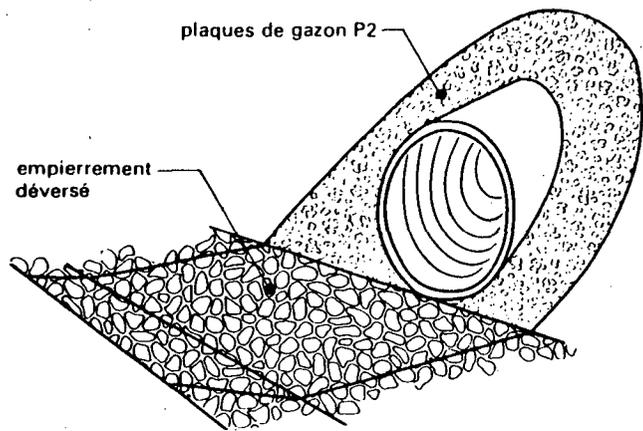
# NORMES

## RECOUVREMENT AUX EXTREMITÉS DE TUYAUX

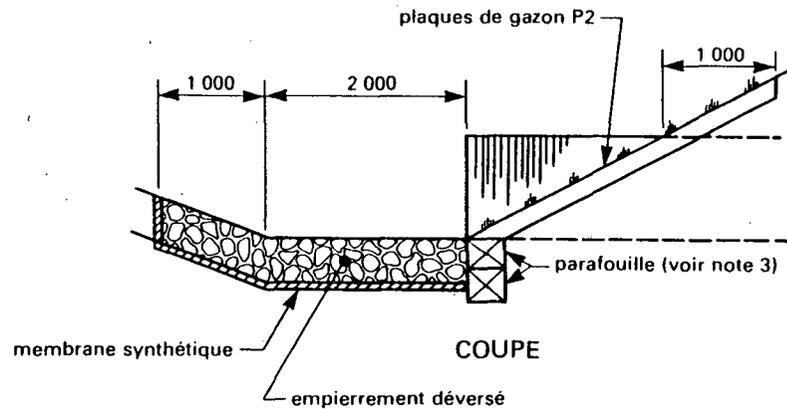
D-6409

6.4.4

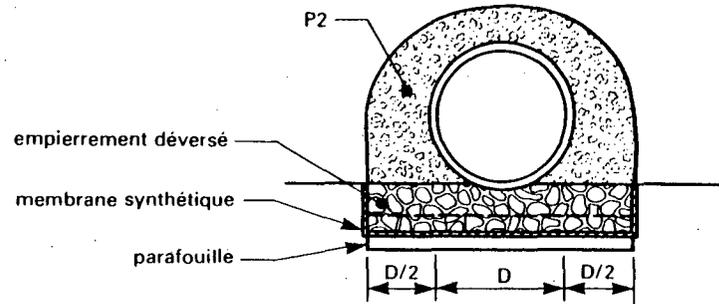
80-10-01



PERSPECTIVE



COUPE

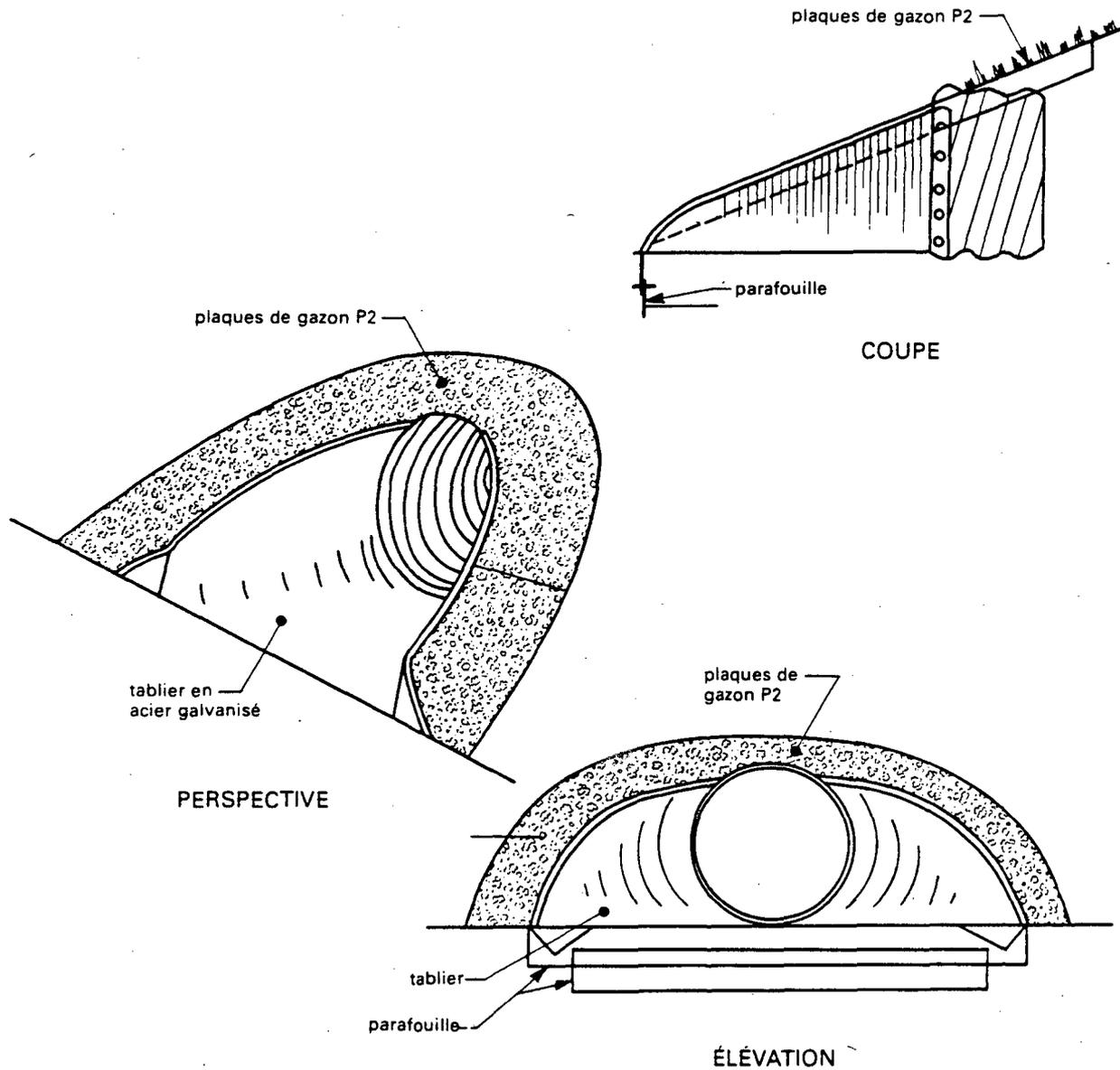


ÉLEVATION

- NOTES: 1 — Empierrement déversé, 300 mm d'épaisseur de pierre tout-venant 0-150 mm, dont 50% > 75 mm sur membrane synthétique selon les exigences décrites sur les «Textiles» au CCDG.
- 2 — Interdit de poser des plaques de gazon gelées ou sur sol gelé.
- 3 — Parafouille, 2 madriers de bois 200 x 200 mm, 2D de longueur, traités suivant ACNOR-080.



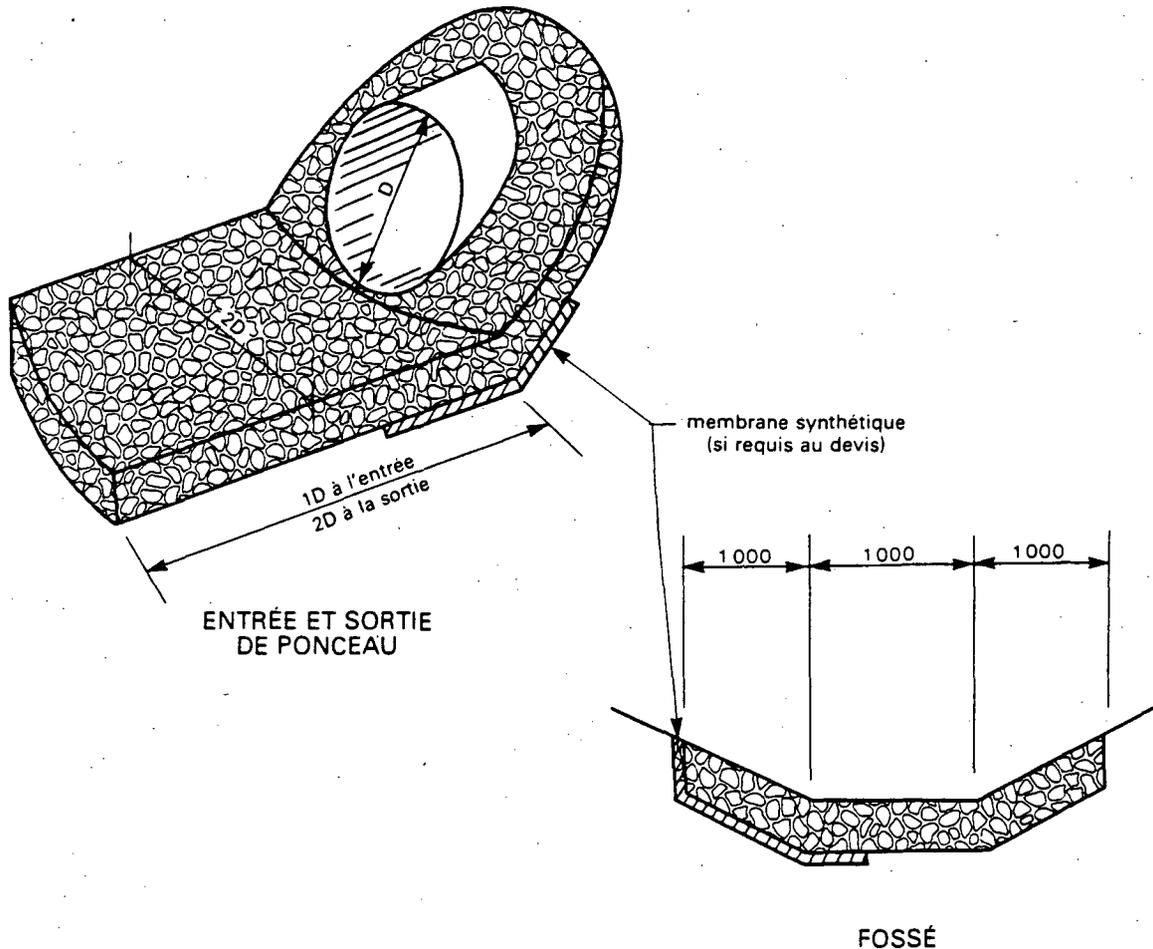
# NORMES



- NOTES: 1 — Interdit de poser des plaques de gazon gelées ou sur sol gelé.  
2 — Tablier en acier galvanisé. Les dimensions et le mode d'installation du tablier doivent être conformes aux exigences du manufacturier.



# NORMES



TYPES D'EMPIERREMENT

TYPE	DIMENSION DE LA PIERRE (mm)	ÉPAISSEUR (mm)
I	100 à 200	300
II	200 à 300	450
III	300 à 400	600

NOTE: — Membrane synthétique selon les exigences décrites  
sur les «Textiles» au CCDG.

ANNEXE 5  
ARTICLE 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. A 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.

A 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.

ANNEXE 6  
ARTICLE 34.01  
DU CAHIER DES CHARGES ET DEVIS GÉNÉRAUX

## SECTION 34

### AMÉNAGEMENT D'ESPACES VERTS

#### 34.01 ENGazonnement

##### 34.01.1 DÉFINITION

L'engazonnement a pour but de protéger le sol contre l'érosion, de prévenir la pousse de plantes indésirables et d'assurer la liaison esthétique entre l'oeuvre et son environnement. L'engazonnement peut être fait par ensemencement mécanique ou hydraulique ou par plaquage de gazon.

##### 34.01.2 PRÉPARATION DU SOL ET DE LA SURFACE À ENGazonNER

###### A) Sol arable ou à revêtir de terre végétale

###### a) Généralités

Lorsque l'engazonnement doit s'effectuer sur un sol à revêtir de terre végétale et sur un sol arable qui ne nécessitent pas d'ameublissement et d'amendement, l'entrepreneur doit préparer, nettoyer, régaler et maintenir les surfaces à engazonner selon les stipulations des articles 8.12 et 26.15.

Les surfaces à engazonner doivent être maintenues dans un bon état et restaurées si, en raison du climat ou de la circulation, des bourrelets, des dépressions, des crevasses et des sillons se sont créés. Les dépressions ou crevasses trop grandes sont corrigées à l'aide des déblais, des excavations ou de l'emprunt utilisé dans l'exécution des terrassements.

###### b) Mesurage et mode de paiement

Si les travaux d'engazonnement font partie du même contrat que les travaux de terrassement, l'ouvrage «préparation de la surface à engazonner» ne fait pas nécessairement l'objet d'un article particulier au bordereau, car l'engazonnement doit s'exécuter immédiatement ou dans un court délai après le régilage final (article 26.15).

S'il s'agit d'un contrat spécifique d'engazonnement ou s'il fait l'objet d'un article au bordereau, l'ouvrage «préparation de la surface à engazonner» est payé au mètre carré de superficie mesurée selon les pentes du terrain et le prix unitaire comprend tout le travail décrit à l'article 34.01.2 Aa et toutes dépenses incidentes. Toutefois, si la quantité de matériaux provenant du régilage est insuffisante pour corriger les dépressions, crevasses ou sillons, l'emprunt classe «B» utilisé à cette fin est mesuré et payé selon les modalités de l'article 26.11.

###### B) Sol aride non revêtu de terre végétale

###### a) Généralités

En l'absence de terre végétale, lorsque le sol est trop aride et lorsque spécifié aux plans et devis, l'entrepreneur doit préparer la surface, amender et ameublir le sol avant engazonnement selon les modalités suivantes:

ANNEXE 7  
PHOTOGRAPHIES DU PROJET



**PHOTO 1 - Direction Nord, début du projet, km 1+600.**  
Cette photo montre bien le caractère agroforestier de la région.

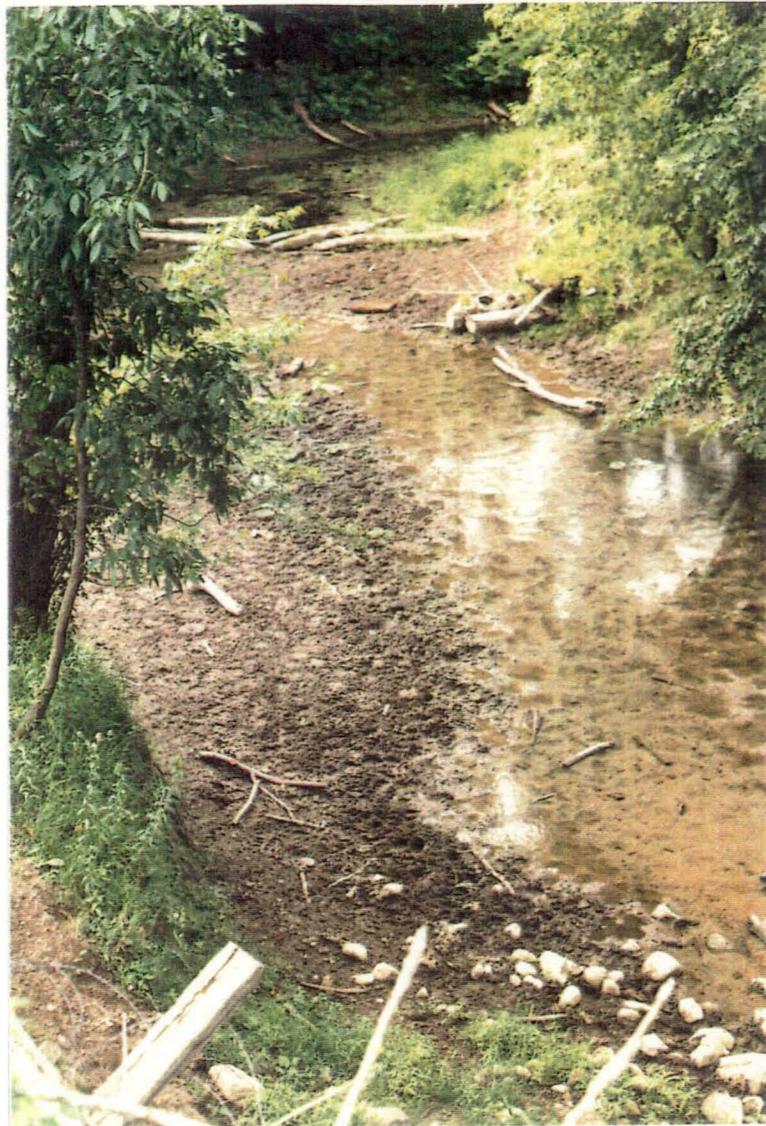


**PHOTO 2 - Direction sud, vis-à-vis le km 2+400.**  
Vue d'ensemble du champs de maïs qui a fait l'objet d'un refus d'expropriation par la Commission de protection du territoire agricole du Québec.



**PHOTO 3 - Km 3+240, direction sud.**  
On peut observer le pâturage a droite sur un effleurement rocheux.

**PHOTO 4 - Km 3+560.**  
Littoral du ruisseau piétiné  
par les passages répétés des  
bovins. On peut observer le  
très faible débit de ce ruisseau



**PHOTO 5 - Km 3+800, direction nord.**  
Le tracé s'éloignera devant cette ferme.



**PHOTO 6 - Km 5+870 - Future servitude de drainage vers la Rivière Gatineau.**  
Les arbres à la limite de la rive seront conservés.



**PHOTO 7 - Km 6+800 direction sud.**



**PHOTO 8 - Km 7+030 Sud.**

L'effet de bordure entre la route et les terres adjacentes favorise parfois la croissance de nombreuses plantes de la même espèce. C'est le cas ici des ormes d'amérique à gauche de la photo, qui ont pris racine sur les pentes du fossé et qui de toute évidence, sont voués à une disparition à plus ou moins long terme.



**PHOTO 9 - Km 7+500. Direction sud.**  
Fin du projet

