Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

RÉFECTION DE LA ROUTE 105
MUNICIPALITÉ DE LA PÊCHE, SECTEUR FARRELLTON

DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION

CANQ
TR
GE
CA
468

108B

555430

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

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

RÉFECTION DE LA ROUTE 105
MUNICIPALITÉ DE LA PÊCHE, SECTEUR FARRELLTON

DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION
N/D: S.A.P.I.: 0105-01-03

Février 1989

CANQ
TR
GE
CA
468

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

ÉQUIPE DE TRAVAIL i

LISTE DES ANNEXES iv

LISTE DES TABLEAUX v

1. DESCRIPTION ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET 1

1.1 Initiateur du projet 1

1.2 Responsable du projet 1

1.3 Rédaction 1

1.4 Identification du projet 1

1.5 Origine, justification et objectifs du projet 2

1.6 Description du projet 3

1.7 Programmation du projet 3

1.8 Motif de la demande de certificat d'autorisation de construction 4

1.9 Expropriation 4

1.10 Présentation du cadre environnemental du projet 5

1.10.1 Géomorphologie et hydrologie 5
1.10.2 Végétation 6
1.10.3 Faune 9
1.10.4 Milieu humain et utilisation du sol 10

2. ÉVALUATION DES IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES D'ATTÉNUATION DES IMPACTS 13

2.1 Impacts et mesures d'atténuation sur le milieu naturel 13
2.1.1 Impacts et mesures d'atténuation sur la végétation 13
2.1.2 Impacts et mesures d'atténuation sur la rivière et la faune aquatique 14

2.2 Impacts et mesures d'atténuation sur le milieu agricole et bâti 15

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1: Carte de localisation 1: 50 000

ANNEXE 2: Plan de construction CH-87-70-0007

ANNEXE 3: Plan des immeubles à acquérir #622-87-K0154

ANNEXE 4: Article 104 de la Loi sur la protection du territoire agricole

ANNEXE 5: Article 34.01.4E du Cahier des charges et devis généraux

ANNEXE 6: Article 34.01.5 du Cahier des charges et devis généraux

ANNEXE 7: Articles 7.3 et 26.04.9 du Cahier des charges et devis généraux

ANNEXE 8: Articles 23.01 et 26.04.10 du Cahier des charges et devis généraux

ANNEXE 9: Norme D-3417

ANNEXE 10: Norme D-3412

ANNEXE 11: Photographies du site du projet

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1: Arbres et groupement d'arbres à l'intérieur de la nouvelle emprise 8

TABLEAU 2: Marge de recul des immeubles situés à moins de dix mètres de l'emprise 10

TABLEAU 3: Affectation des terrains riverains au projet 11

1. DESCRIPTION ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

1.1 INITIATEUR DU PROJET

Ministère des Transports
700, boul. Saint-Cyrille est
Québec, (Québec)
G1R 5H1

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

1.2 RESPONSABLE DU PROJET

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

1.3 RÉDACTION

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

1.4 IDENTIFICATION DU PROJET

Route: 105
Municipalité: La Pêche, s.d.
M.R.C.: Communauté régionale de l'Outaouais
Circ. élect.: Gatineau
No de dossier: S.A.P.I.: 0105-01-03
No de plan: 622-87-K0154
Lotissement originaire: Lot 5 - rangs 9 et 10
Lot 4 - rangs 10 et 11

1.5 ORIGINE, JUSTIFICATION ET OBJECTIFS DU PROJET

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

La population de la Communauté régionale de l'Outaouais est passée de 87 453 en 1951 à 189 680 en 1984, soit une augmentation de 102 227 personnes. Par ailleurs, le débit journalier moyen annuel de la circulation sur le tronçon routier à l'étude, est passé de 2256 à 2944 et ce entre 1982 et 1986. Ainsi, l'augmentation de la population et de la circulation sont des éléments favorisant indirectement l'augmentation des accidents observés sur la route 105 au sud de la route 366. En effet, à titre indicatif, signalons que 367 accidents furent identifiés entre 1981 et 1983. Le nombre élévé d'accidents résulte essentiellement de la vétusté de ce secteur de la route 105 caractérisée par des courbes et un profil sous-standard ainsi qu'une surface de roulement en dos de chameau.

L'objectif principal de ce projet est de permettre les dépassements qui sont à toute fin pratique, impossibles à réaliser sur de longues portions de la route 105; les automobilistes impatients se risquent à manoeuvrer dans des zones périlleuses et rendent la conduite dangereuse. Une voie de dépassement vers le nord sera donc construite entre les kilomètres 12+433 et 14+800.

Le projet de réfection du tronçon présenté dans cette demande vise aussi à corriger les déficiences structurales et géométriques, essentiellement en adoucissant les courbes, en aplanissant le profil et en élargissant l'emprise et la surface de roulement.

1.6 DESCRIPTION DU PROJET

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

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

La reconstruction se fera entre les kilomètres 12+250 et 15+000, ce qui représente une longueur totale de 2,75 km. La future route 105 suivra, sur l'ensemble du projet, l'axe de la voie ferrée et le tracé de l'actuelle route 105 deviendra un chemin de desserte pour les résidences riveraines comprises entre les kilomètres 12+670 et 13+300. Les travaux nécessiteront l'expropriation de quelques lisières de terrain contiguës à la nouvelle emprise. Le projet a aussi fait l'objet d'une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole.

Le corridor abandonné de l'actuelle 105 près de la rive de la rivière Gatineau entre les kilomètres 13+300 et 14+600 sera dénaturé et restauré par un ensemencement de graminées (annexe 2, feuillets 7/12 à 10/12), des raccordements seront aménagés pour relier les terrains privés adjacents. Deux murs de soutènement seront aménagés de part et d'autre de l'embranchement avec le pont de Farrellton. Ces murs permettront de limiter l'empiètement sur la rive de la rivière Gatineau, feuillet 6/12, annexe 2.

1.7 PROGRAMMATION DU PROJET

Plan de construction: novembre 1988
Plan d'acquisition des immeubles: 20 novembre 1987
Construction prévue: été ou automne 1989

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

Les travaux de réfection de la route 105 seront réalisés à moins de 60 m de la rivière Gatineau sur deux tronçons de plus de 300 m de longueur entre les kilomètres 12+200 à 12+800 et 13+120 à 14+040 soit 600 m et 920 m respectivement donc sur deux secteurs de plus de 300 m de longueur.

1.9 EXPROPRIATION

Une décision en vertu de l'article 104 de la Loi sur la protection du territoire agricole du Québec a été rendue le 26 octobre 1988 concernant l'aliénation et l'utilisation à des fins autres que l'agriculture de parties des lots 4A, 4A-1, 5C et 600, du rang X et 4B, du rang XI, au cadastre officiel du canton de Wakefield, dans la Division d'enregistrement de Gatineau, contenant une superficie totale de 9593,9 m^2. La Commission a fait droit à cette demande compte tenu que les superficies de la route abandonnée seront remises en état de culture et rétrocédées aux propriétaires adjacents. Ces parties de lots correspondent aux parceles no 16 à 23 du plan des immeubles à acquérir no 622-87-K0154.

Une légère modification sera apportée à la nouvelle emprise afin de dégager le coin d'un édifice appartenant à la Fabrique de la paroisse de Saint-Camilius de Farrellton qui était à 0,14 mètre à l'intérieur de l'emprise au chaînage 0+100 du chemin perpendiculaire au kilomètre 12+430 de la route 105. Les parcelles de terrain nécessaires à la réalisation du projet sont indiquées sur le plan des immeubles à acquérir. Ces lisières ont fait l'objet d'une expropriation légale et correspondent aux parcelles 1 et 3, 5 à 15, 25 et 26. Un petit garage de bois sur la parcelle 12 sera ou démoli ou relocalisé au gré du propriétaire.

La résidence située sur les parcelles 2 et 13 sera amputé de la partie située sur le lot 13 puisqu'il s'agit d'une rallonge qui a été ajouté subséquemment à la maison principale. Le propriétaire sera évidemment compensé pour cette perte.

Les deux vieilles bâtisses sur la rive de la rivière Gatineau au début du projet kilomètres 12+400 et 12+370 seront aussi expropriées et démolies. Ces bâtisses étaient non conformes aux règlements municipaux, mal situées, désuètes et le propriétaire est décédé depuis peu.

Enfin, la parcelle 4 correspondant à l'ancienne emprise du Canadien Pacifique et la parcelle 24, aussi propriété du C.P.R., ont été cédées au ministère des Transports et ont toutes les deux fait l'objet d'une déclaration en vertu des articles 101 et 104 de la Loi sur la protection du territoire agricole du Québec puisqu'elles faisaient l'objet d'une utilisation pour des fins publiques autres qu'agricoles avant l'avènement de la Loi susnommée (annexe 4).

1.10 PRÉSENTATION DU CADRE ENVIRONNEMENTAL DU PROJET

1.10.1 GÉOMORPHOLOGIE ET HYDROLOGIE

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

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

Ces décrochements, dûs au courant de la rivière, ne peuvent cependant plus se produire aux endroits où le remblai de la voie ferrée longe la rivière. En effet, le remblai de la voie ferrée formé de pierre et de gravier compactés sert ni plus ni moins, de digue de protection et correspond en maints endroits à la rive de la rivière. La hauteur de la rive varie de 3 à 5 mètres et la pente est relativement forte et de plus de 2:1 en général.

Le drainage est évidemment couvert du côté de la rivière alors qu'il est fermé (regard-puisard) du côté opposé, évitant ainsi d'avoir à acquérir trop de terrain. Les eaux provenant du drainage fermé s'écouleront par des tuyaux en tôle ondulée galvanisée dont les diamètres et les kilométrages sont indiqués sur les feuillets plan et profil 6/12 à 10/12.

Un tuyau en tôle ondulée galvanisée de 70 cm qui traverse actuellement le remblai de la voie ferrée au kilomètre 12+880 sera rallongé.

Une fois construit, ce tronçon de la route 105 soumis à une demande de certificat d'autorisation, aura un niveau plus élevé que la cote d'inondation centenaire. C'est ce qu'indique la carte du risque d'inondation de la rivière Gatineau, 31 G 13-106. Le point le plus bas sera à la cote 104,6 entre les kilomètres 14+100 et 14+300, alors que l'ensemble du projet sera toujours au-dessus de la cote 105. D'après la carte de la rivière Gatineau, le niveau de la crue vingtenaire dans le secteur du projet se situe approximativement sous la cote 102. De plus, le Canadien Pacifique construisait ses voies fermées à des niveaux supérieurs aux seuils des grandes inondations. Or, l'axe de la nouvelle route 105 suivra celui de l'ancienne voie ferrée sur l'ensemble du projet et le niveau de la route sera presque toujours au-dessus de celui de la voie à partir du kilomètre 12+600 (voir plan, annexe 2, ligne d'opération et terrain existant du profil, feuillets 6/12 à 10/12). Mentionnons, de plus, que le niveau de la rivière Gatineau est contrôlé en partie par le barrage Pangan en amont et par le barrage Chelsea en aval.

1.10.2 VÉGÉTATION

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

D'après le Service des archives du Canadien Pacifique, le tronçon allant de Hull à Farrellton a été mis en service en 1892 et a été abandonné la première semaine de décembre 1984, ce qui représente un peu plus de 90 années de service plus ou moins continu. Le remblai du chemin de fer a donc été longtemps contaminé par des fuites d'hydrocarbures (graisses, huiles, mazout), provenant des rouages et des freins, des engins et des wagons. Les matériaux de remblai sont souvent pauvres, contiennent peu ou pas de matière organique et ne retiennent pas assez d'humidité, ou très peu. Les sols, somme toute assez pauvres, ont favorisé la croissance de plantes résistantes et endurantes adaptées à ces conditions.

Nous avons ainsi observé sur les quelques 2 à 3 premiers mètres de part et d'autre du remblai de la voie ferrée, plusieurs espèces de graminées et arbustes typiques des terrains à fort drainage et des bordures de chemin dont les plus communes étaient les suivantes: solidago, melilot, trèfle, onagre, asclepiade, phléome, carotte sauvage, marguerite, rudbeckia, prêle, ronce, spirée, cerisiers et drageons d'orme.

Dans le tronçon du projet entre les kilomètres 13+460 et 13+900, l'axe suivra la rive de la rivière Gatineau. A cet endroit, la rive est abrupte et formée d'un remblai de pierres déversées, la végétation y est plutôt basse, clairsemée et composée surtout de plantes herbacées et de graminées. Quelques arbres de petite taille y croissent avec difficulté: frênes, érables, peupliers et ormes, sont les principales espèces.

A l'extérieur des bordures immédiates de la voie ferrée mais toujours à l'intérieur des emprises du Canadien Pacifique on peut retrouver quelques arbres isolés et quelques lisières de feuillus ou de conifères. Le tableau suivant présente les principaux groupements d'arbres ou individus présents à l'intérieur des emprises.

TABLEAU 1: ARBRES ET GROUPEMENTS D'ARBRES A L'INTÉRIEUR DE LA NOUVELLE EMPRISE

KILOMÈTRES	COTÉ	GROUPEMENT DE VÉGÉTAUX
12+300 12+420	droit	Feuillus et conifères matures DHP: 20 à 25 cm sur rive en pente forte
12+440 à 12+500	droit	Jeunes conifères (épinettes)
12+560 à 12+700	gauche	Thuyas, épinettes et pins matures sur affleurement rocheux DHP 30 cm
12+730	droit	Grande épinette DHP: 30 cm
12+760 à 12+780	droit	Feuillus immatures (érables, frênes) DHP: 15
12+800 à 12+820	droit	Thuyas matures, DHP: 25
12+900 à 13+000	gauche	Feuillus immatures, érables dominants
13+100	gauche	Orme d'Amérique, DHP: 20 cm
13+280 à 13+360	gauche	Feuillus immatures, érables dominants
13+620 à 13+700	gauche	Feuillus immatures, érables dominants
13+820 à 13+880	droit	Bois mixte, bouleaux, érables, épinettes, DHP: 20 cm
13+980 à 14+500	gauche	Lisière de forêt mixte, espèces typiques de bordure: cerisiers, trembles, érables. DHP moyen 20 cm
14+180 à 14+400	droit	Rangée de feuillus, ormes et érables DHP: 10 à 60

1.10.3 FAUNE

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

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

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

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

1.10.4 MILIEU HUMAIN ET UTILISATION DU SOL

Nous avons relevé les immeubles en marge du nouveau tracé qui seront à moins de 10 mètres de l'emprise. Dans l'ensemble il n'y aura pas de rapprochements importants à la nouvelle emprise. En fait, dans la majorité des cas, après la réalisation du projet, les immeubles seront plus éloignés de la future emprise qu'elles ne le sont de l'emprise actuelle. Le tableau 2 présente les marges de recul qui seront, après réalisation des travaux, à moins de 10 mètres de l'emprise.

TABLEAU 2: Marge de recul des immeubles situés à moins de dix mètres de l'emprise

LOCALISATION KILOMETRAGE (km)	DISTANCE ACTUELLE (m)	DISTANCE APRÈS LES TRAVAUX (m)	TYPE
0+060 du chemin 1 au km 12+430 de la route 105	22	0	Bâtisse paroissiale
12+760	2	9	Résidence
12+950	13	9	Résidence
12+980	39	2	Garage
13+065	36	1	Garage
13+075	36	1	Garage
13+130	26	1	Garage
13+140	10	10	Résidence

Le tableau 3 présente l'affectation actuelle des terrains contigus aux emprises pour l'ensemble du projet

TABLEAU 3: Affectation des terrains riverains au projet

KILOMÉTRAGE	COTÉ	AFFECTATION
12+250 à 12+700	droit	Berge de la rivière Gatineau profondeur varie de 10 à 30 m végétation mixte arborescente, arbustive et herbacée, actuelle route 105
12+250 à 12+400	gauche	Cimetière
12+400 à 12+800	gauche	Jonction avec le pont et le chemin du village et forêt
12+700 à 13+150	droit	Terrains résidentiels, végétation aménagée et paysagée, pelouse. Densité: environ une habitation à chaque 50 mètres
13+150 à 13+400	gauche	Friche herbacée et actuelle route 105
12+800 à 12+900	gauche	Résidences, terrain aménagé semi-boisé intégré au village
12+900 à 13+980	gauche	Terres agricoles, champs, cultures et pâturages
13+400 à 14+000	droit	Berge de la rivière, pente forte, végétation mixte prédominance herbacée, profondeur de la rive d'environ 10 mètres, actuelle route 105
14+000 à 14+540	gauche	Forêt mixte à maturité
14+000 à 14+620	droit	Terre agricole, fourrage (14+280 à 14+400 - dépression humide sur
14+540 à 15+000	gauche	Terre agricole, fourrage
14+620 à 14+700	droit	Actuelle route 105
14+700 à 15+000	droit	Terre agricole, pâturage

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

2. ÉVALUATION DES IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES D'ATTÉNUATION DES IMPACTS

2.1 IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION SUR LE MILIEU NATUREL

2.1.1 IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION SUR LA VÉGÉTATION

Compte tenu de la dominance des espèces arbustives et herbacées colonisatrices qui ont été décrites dans la section 1.9.2 de la demande, l'impact des travaux de réfection sur la végétation sera généralement faible. En effet, nous n'avons observé aucun groupement d'arbres ou d'arbustes dont la rareté spécifique, la taille, la maturité ou les associations dénotent un caractère d'unicité ou une importance écologique élevée. De plus, les superficies forestières atteintes sont faibles, 0,3 ha des deux côtés entre le kilomètre 12+500 à 12+800 et 0,7 ha entre 14+000 et 14+500 (voir plan de construction, annexe 2). Le seul impact mineur réside dans les risques accrus d'érosion du sol entre l'enlèvement des végétaux et la construction de la nouvelle infrastructure 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.

Afin de minimiser l'impact des travaux sur les terres et la végétation, les tronçons de chaussée abandonnée seront dénaturés en décompressant l'ancienne plate-forme sur une profondeur de 20 cm afin de favoriser la reprise de la végétation. De même, l'ensemble du corridor abandonné sera restauré en nivelant le terrain selon des pentes douces et régulières tout en assurant un drainage naturel. Un ensemencement de la surface favorisera la reprise de la végétation naturelle et assurera une meilleure intégration au paysage agro-forestier de cette région. Nonobstant l'article 34.01.04E (annexe 5 du Cahier des charges et devis généraux), l'ensemencement hydraulique avec paillis se fait par l'épandage uniforme de deux solutions comprenant un mélange de 20 % de raygrasse prélude, 25 % de fétuque durette reliant, 10 % de fétuque drewing, 25 % de lotier mirabel, 15 % de trèfle blanc rampant, 2 % de lupin et de 3 % de fleurs sauvages "Canada Nordique" et un paillis composé de 10 % de fibres de cellulose de bois et de 90 % de paille.

Les travaux de dénaturation et de restauration du corridor abandonné seront réalisés sur une longueur de 1,1 km. La terre végétale nécessaire à l'ensemencement et à l'engazonnement sera étendue chaque côté de l'emprise aux endroits suivants: entre les kilomètres 12+250 à 13+000 sur une largeur moyenne de 7,4 mètres, entre 13+000 à 13+750 sur une largeur moyenne de 8,6 mètres, entre 13+750 à 14+500 sur une largeur moyenne de 6,77 mètres, entre 14+500 à 15+000 sur une largeur moyenne de 8,33 mètres, ainsi qu'aux raccordements "A", "B" et "C" pour des longueurs moyennes respectives de 6,75, 2,58 et 4,56 mètres. L'engazonnement par pose de plaques de gazon retenues par leur poids (annexe 6) se fera sur une largeur de 1 mètre entre les kilomètres 12+300 à 14+930 et aux raccordements "A" et "B" sur des longueurs respectives de 80 mètres. L'ensemencement hydraulique se fera sur la superficie restante de la terre végétale étendue soit sur 24 350 m^2.

Cette stabilisation du sol nouvellement remaniée par l'implantation d'une végétation herbacée permet d'éviter les érosions provoquées par les averses et prévient aussi l'envasement et l'ensablement du système de drainage fermé, des fossés, des ponceaux et de la rivière. Cette couverture herbacée ne sera pas tondue et favorisera ainsi la reprise des essences locales. Les impacts résiduels seront donc inexistants par rapports à la situation actuelle.

2.1.2 IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION SUR LA RIVIÈRE ET LA FAUNE AQUATIQUE

La rivière Gatineau, dans les secteur du projet est fortement hypothéquée par le flottage du bois et le contrôle des inondations, ainsi que la production hydroélectrique aux barrages de Paugan et de Chelsea. De plus, la rive originale a fait place au remblai de la route aux endroits ou celle-ci longe la rivière et de ce fait, sa présence a éliminé les anciennes frayères et les biotopes favorables à la reproduction et au développement de plusieurs espèces de poissons. Considérant la pauvreté biologique relative du milieu et le fait qu'aucun travail ne sera exécuté sur le lit de la rivière Gatineau grâce en partie à l'aménagement des murs de soutènement près du pont, nous pouvons considérer ces travaux comme ayant un impact mineur et temporaire sur le milieu et la faune existante. Aucun impact n'est appréhendé pour ce qui a trait à l'hydrologie de la rivière puisqu'aucun remblai n'y sera érigé.

L'aménagement du système de drainage fermé et la restauration du corridor abandonné rendra inutiles les ponceaux situés aux kilomètres 12+245 (TBA Ø 600 mm et TTOG Ø 560 mm), 12+440 (TBA Ø 800 m,m), 13+445 (TBA Ø 550), 13+860 (TBA Ø 930), 14+050 (PBA 900 x 830 h) 14+455 (PBA 1200 x 1200), ils seront donc démolis. Le ponceau (TTOG) situé au kilomètre 12+880 sera rallongé afin de correspondre à l'élargissement de la nouvelle infrastructure et trois nouveaux ponceaux seront construits et serviront d'exutoire au système de drainage fermé. Ces ponceaux en tôle ondulée galvanisée sont situés aux kilomètres 12+500 (Ø 900 mm), 13+340 (Ø 608) et 13+940 (Ø 700 mm). Les fossés qui prolongeront la sortie des ponceaux seront aménagés selon la norme D-3417 afin d'éviter l'érosion du lit, des berges et de la rive de la rivière (annexe 9). Les extrémités des ponceaux seront aménagés de telle sorte qu'elles ne créeront pas de chutes et conformément à la norme D-3412 (annexe 10).

Les articles 7.13 et 26.04.9 du Cahier des charges et devis généraux concernant la protection des plans d'eau et la destination des rebuts de chantiers et des matériaux en surplus s'appliquent à l'ensemble du projet (annexe 7).

2.2 IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION SUR LE MILIEU AGRICOLE ET BATI

Aucun bâtiment agricole n'est affecté par le projet, par contre, la terre de M. Harvey Kelly sera privée d'une superficie cultivable équivalent à la courbe de raccordement du nouveau tracé à l'actuelle route 105. Le chemin d'accès à la résidence devient inopérant dû à l'abandon de l'ancien corridor.

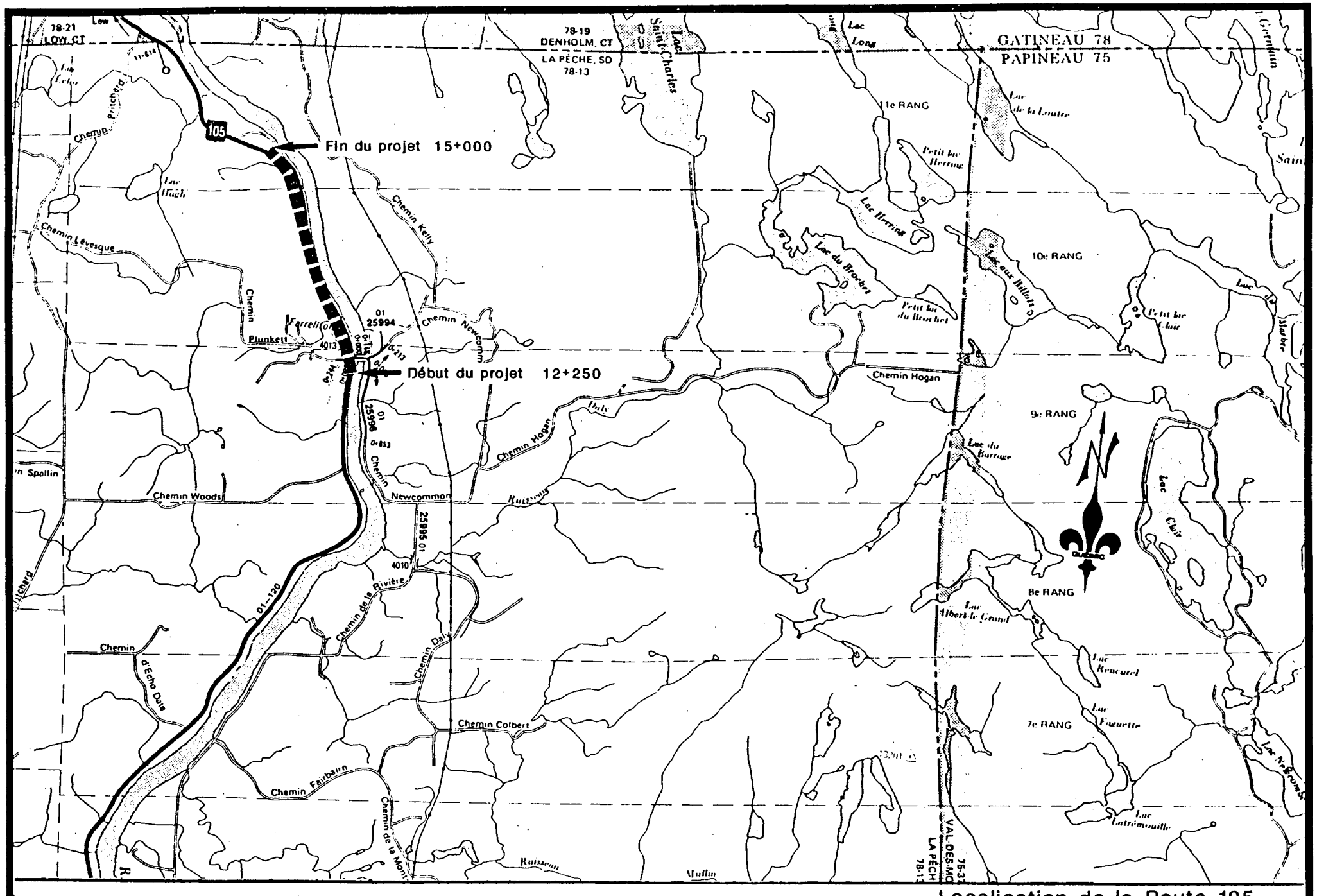
Cependant, le tronçon de route abandonné sera dénaturé, les matériaux sous-jacents scarifiés et décompressés sur une profondeur minimale de 20 cm pour en permettre la culture. Les articles 23.01.1 et 26.04.10 du Cahier des charges et devis généraux seront appliqués et une couverture herbacée sera ensemencée afin d'éviter l'érosion de surface (annexe 8). De plus, l'entrée pour la maison de ferme de M. Kelly sera raccordée à la nouvelle emprise et l'emprise réaménagée de l'ancien tracé compensera totalement les pertes de superficies cultivables, voir plan de construction, feuillet 10/12.

Très peu d'impacts négatifs résiduels ne résulteront de la réalisation du projet sur le milieu humain et bâti. Les impacts principaux seront temporaires, ponctuels et engendrés surtout par les travaux eux-mêmes. Le bruit, la poussière et les inconvénients de circulation seront les principaux impacts provenant de la réalisation du projet. Par contre, la circulation principale sera déviée à l'arrière des résidences entre les kilomètres 12+700 et 13+300. Cette déviation rendra beaucoup plus sûr les allées et venues des propriétaires riverains et facilitera l'accès à la rivière. Les entrées privées avec ponceaux en béton armé de 450 mm seront aménagés aux kilomètres 12+960, 14+100, 14+200, 14+620 et 14+900. Les anciens garde-fous et les vieilles clôtures seront enlevés, mis au rebus et remplacés par des nouveaux, des clôtures de fermes seront aussi installées.

L'aménagement de voies de dépassement et l'amélioration du tracé de la route 105 rendront son utilisation plus sûr pour les automobilistes. L'élimination du corridor de la voie ferrée empêchera les véhicules motorisés de circuler de façon risquée. De plus, l'ensemencement et l'engazonnement des abords de la nouvelle route intégreront davantage le site du projet au paysage agro-forestier environnant. Nous croyons que les impacts appréhendés sur l'environnement pour l'ensemble du projet seront mineurs compte tenu des mesures d'atténuation retenues.

ANNEXE 1

CARTE DE LOCALISATION DU PROJET
1: 50 000
31 G /12



Localisation de la Route 105
Municipalité LaPêche

ANNEXE 2

PLAN DE CONSTRUCTION ROUTE 105
(LOCALISATION ET DESCRIPTION GÉNÉRALE)
1: 1000 (RÉDUIT)
ENTRE FARRELLTON ET BRENNAN

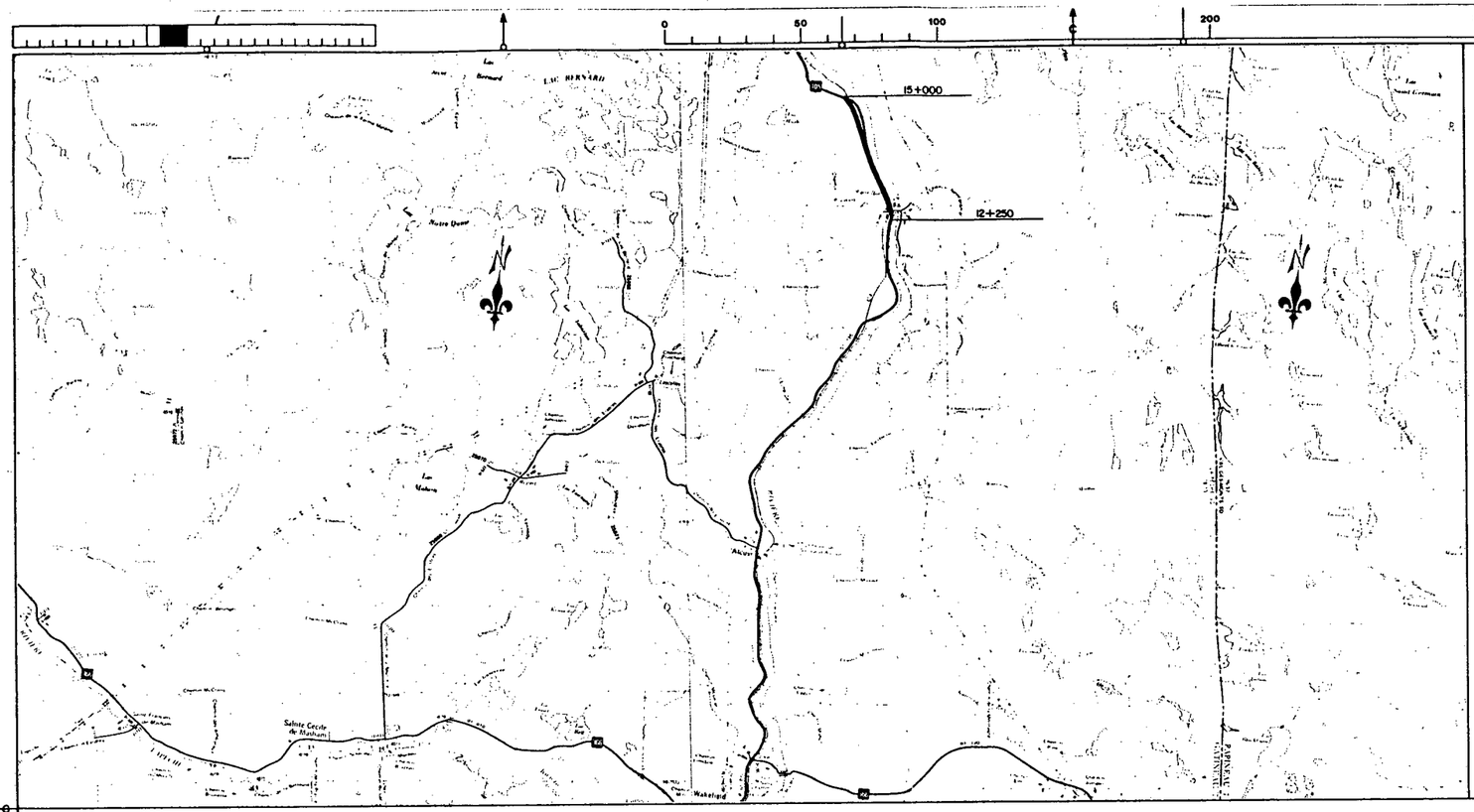


TABLE DES MATIÈRES

FEUILLET	DESCRIPTION			
1	LOCALISATION ET DESCRIPTION GÉNÉRALE			
2	LÉGENDE			
3	ÉTAT DES LIEUX	Chainage:	12+250 à	13+400
4	ÉTAT DES LIEUX	Chainage	13+400 à	14+500
5	ÉTAT DES LIEUX	Chainage	14+500 à	15+000
6	PLAN ET PROFIL	Chainage	12+250 à	12+800
7	PLAN ET PROFIL	Chainage	12+800 à	13+400
8	PLAN ET PROFIL	Chainage	13+400 à	14+000
9	PLAN ET PROFIL	Chainage	14+000 à	14+500
10	PLAN ET PROFIL	Chainage	14+500 à	15+000
11	PROFILS DES RACCORDEMENTS			
12	COUPES TYPES			

REFECTION DE LA CHAUSSEE
ROUTE 105
PLAN D'AMENAGEMENT

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

_____ Ing. _____
Directeur: Direction de la planification routière/des structures/des sols et matériaux — Date

_____ Ing. _____
Directeur: Direction régionale n° — Date

_____ Ing. _____
Directeur: Direction de la construction/de l'entretien — Date

UNITÉ ADMINISTRATIVE
DIRECTION GENERALE
DES OPERATIONS

DIRECTION REGIONALE 07

SERVICE DE LA CONSTRUCTION

LOCALISATION DU PROJET

ROUTE	TRONÇON	SECTION
0 1 0 5	0 0 1	1 2 0

MUNICIPALITÉ: La Pêche

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ: C.R.O.

CIRCONSCRIPTION ÉLECTORALE: Gatineau

RÉGION	DISTRICT	CODE GÉOGRAPHIQUE
07	78	78-170

A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
			DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

PRÉPARÉ PAR

Service d'arpentage foncier, relevé topographique
André Beaumier t.t.p., arpentage
Vincent Howe t.t.p., dessin
Serge Charron dessinateur

Michel Bérubé, ingénieur junior

Jean Coté, ingénieur m.s.c.c.

RECOMMANDÉ PAR — DATE

APPROUVÉ PAR — DATE

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

SERVICES TECHNIQUES
DISTRICT 78 CONSTRUCTION

LOCALISATION
ET
DESCRIPTION GÉNÉRALE

MARCHÉ NO

IDENTIFICATION TECHNIQUE
C,H,-,8,7,-,7,0,-,0,0,0,7,

IDENTIFICATION CLASSEMENT 1/12

FORMAT ISO A1 V-2380 85-11

LIGNE D'OPÉRATION

Ligne de tracé de base — 200+000 — 200+200

Ligne de tracé centre de la chaussée

Ligne de tracé bord de la chaussée — 200+000 — 200+200

Station d'angle

Point d'intersection inaccessible

Station intermédiaire

Équation

CT = Courbe Tangente TC = Tangente Courbe

CADASTRE ET PROPRIÉTÉ

Limite de propriété

Limite de lot

Limite de rang ou de concession

Limite de cadastre, de canton ou de municipalité

Limite internationale ou provinciale

Municipalité régionale de comté

Limite de réserve ou parc

Emprise

Ligne de Lot

Fossé comme ligne de lot originaire

Clôture comme ligne de lot originaire

Clôture à maille serrée (sur poteau d'acier galvanisé)

Clôture (sur poteau de bois) ou (sur poteau de fer)

FIGURES

Points permanents

Borne de terrain repere planté

Borne de terrain repère trouve

Point geodesique 1er ordre

Point geodesique 2ieme ordre

Point geodésique 3ieme ordre

Point intersecte

Point geodesique 4ieme ordre, photogrametrique (M.T.Q.) ou non integre

Repere altimétrique des leves geodésiques du Canada

1er ordre 2e ordre

Repère altimetrique du service de la geodesie du Quebec

1er ordre 2e ordre

Repère de cheminement nivelé

Repere de cheminement

SYMBOLE TOPOGRAPHIQUE

Marecage

Bord de cours d'eau

Ruisseau

Haie

Haut de falaise ou de remblai

Bas de falaise ou de remblai

Boise

Roc

Source ou puits

Poteau enseigne

Poteau guide

Arbre isolé

Pont

Ponceau

Tuyau

Bâtiment

Fondation

Pompe à essence

Barrière

Entrée privee

AMÉNAGEMENT GÉOMÉTRIQUE

Fosse

Mur

Glissière de sécurité en acier

Glissière de sécurité en cables d'acier

Ligne pointillee (accotement)

Trottoir

Bordure

Bord de revêtement

Drainage

Regard

Regard-puisard

Puisard 350 x 600 (14" x 24")

Puisard 450 x 900 (16" x 36")

Ponceau à demolir

Ponceau à construire

Tuyau à poser

Électricité

Massif de tirage

Unité d'éclairage type promenade

Unite d'éclairage simple

Unité d'éclairage double

Unité d'éclairage sur «Grand Mât»

Feu de circulation

Fût pour feux de circulation

Fût conjoint avec l'éclairage

Cabinet pour contrôleur

Signaux clignotants

Signaux horizontaux

Signaux verticaux (sur poteau)

Signaux verticaux (suspendus)

Signaux pour piétons

Bouton-poussoir pour piéton

Boucle de détection

Conduite à construire pour câbles électriques

Conduite installée sous pression pour câbles électriques

Conduite existante pour câbles électriques

Conduite en métal pour câbles électriques

Conduite en P.V.C. pour câbles électriques

Conduite souterraine pour câbles électriques

Câbles électriques aériens

SERVICE PUBLIC

Téléphone, électricité et gaz

Poteau, téléphone, électrique et transformateur

Poteau électrique

Poteau téléphone

Poteau, téléphone et électrique

Poteau, électrique et transformateur

Tour de transmission

Conduite Tuyau, telephone souterrain — T

Conduite Tuyau, gaz souterrain — G

Voie ferrée

Voie ferrée Echelle 1:200

Voie ferrée Echelle 1 500

Voie ferrée Échelle 1.1000

Voie ferrée Echelle 1:2000 et plus petit

Passage à niveau conventionnel

Passage à niveau avec signaux lumineux

Aiguillage

Passage à niveau avec barrières

Égout et aqueduc

Conduite Tuyau d'aqueduc — A

Conduite Tuyau d'egoût pluvial — P

Conduite Tuyau unitaire (domestique et pluvial) — U

Conduite Tuyau d'egoût domestique — D

Conduite Tuyau drain perforé ou poreux (Filtre) — F

Bouche d'incendie Valve d'aqueduc

NORD

Nord magnetique

Nord de la carte

Nord astronomique

Caracteristiques de courbe Référence

PI.
R.
T.
Lc.
CF.

Coordonnées

X :
Y :

LOCALISATION DES SOURCES DE MATÉRIAUX

000-000 Numero de banc

Zone à exploiter

Zone déjà exploitée

Chemin d'acces

0.0

Projet et limites

CLASSIFICATION UNIFIÉE DES SOLS

Sols à gros grains

Moins de la moitié passe le tamis no 75 um

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
		GP
	Graviers avec grain fins (>12 % passe 75um)	GM
		GC
Sables et sols sableux. Plus de la moitié des gros grains passe le tamis no 4,75 mm	Sables purs (peu ou pas de grains fins)	SW
		SP
	Sables avec grains fins (>12 % passe 75um)	SM
		SC
Sols tres organiques		PT

Sols à grains fins

Plus de la moitié passe le tamis no 75 um

Silts et Argiles. Limite liquide moindre que 50	ML
	CL
	OL
Silts et Argiles. Limite liquide plus que 50	MH
	CH
	OH
Roc	R

APPAREIL DE CONTRÔLE

Profil Plan

Piézometre

Plaque de tassement

Piézometre et plaque

Profil Plan

Indicateur de deformation latérale

Indicateur de deplacement latéral

TYPE DE SONDAGES

Puits d'exploration

Forage au diamant

Sondage sismique

Forage hydraulique

Nappe phreatique

Sondage manuel

PROFIL PROJETÉ

Limite presumee des formations

Surcharge

Tassement probable

Revêtement

Fosse gauche Fosse droit

Fosse gauche et droit

Tuyau drain perfore ou poreux (Filtre)

CTV = Courbe tangente vertical

TCV = Tangente courbe vertical

P I V. = Point d'intersection inaccessible vertical

PROFIL EXISTANT

Ligne d'operation

Au fosse gauche

Au fosse droit

A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
			DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

Gouvernement du Québec

Ministère des Transports

SERVICES TECHNIQUES

DISTRICT 78 CONSTRUCTION

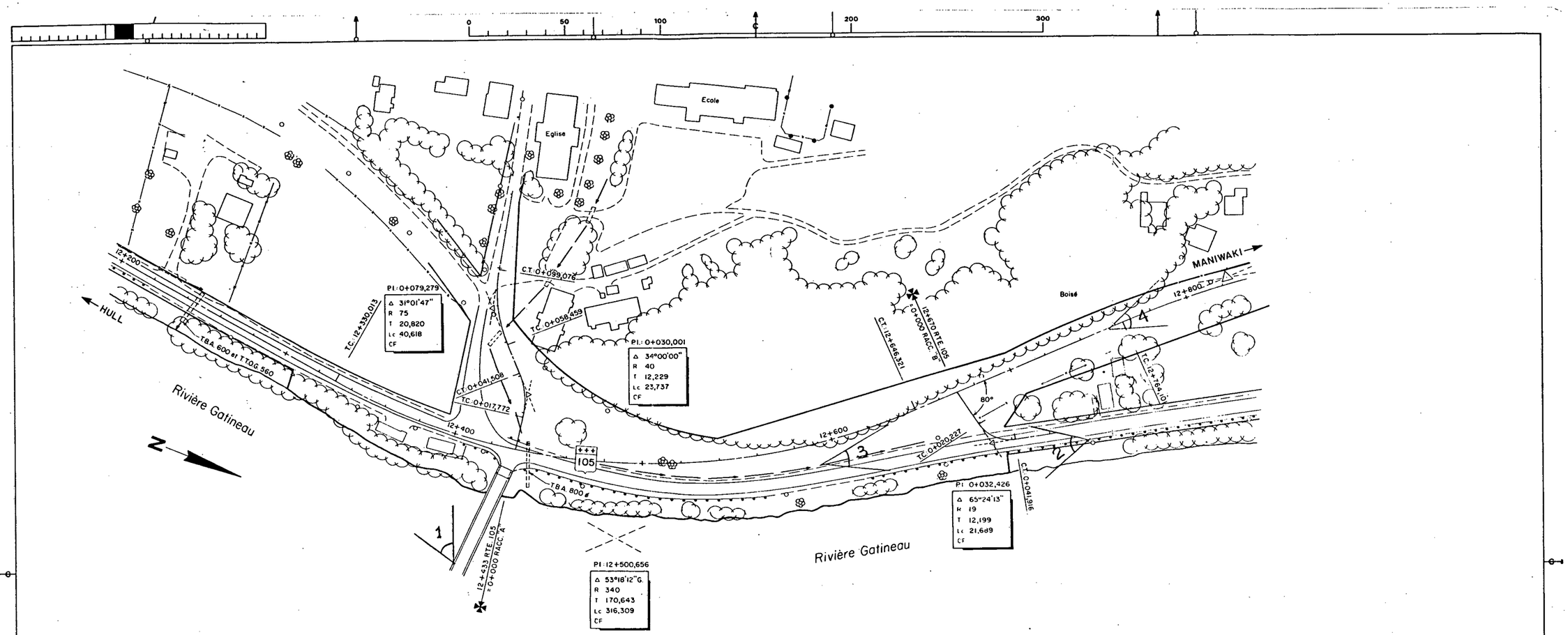
LÉGENDE

IDENTIFICATION TECHNIQUE

C,H,-,8,7,-,7,0,-,0,0,0,7,

IDENTIFICATION CLASSEMENT 2/12

FORMAT ISO A1 V-2381 85-11



A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
			DATE D EMISSION DU PLAN	

SCEAU

Gouvernement du Québec

Ministere des Transports

SERVICES TECHNIQUES

DISTRICT 78 CONSTRUCTION

ETAT DES LIEUX

Chainage: 12+250 a 13+400

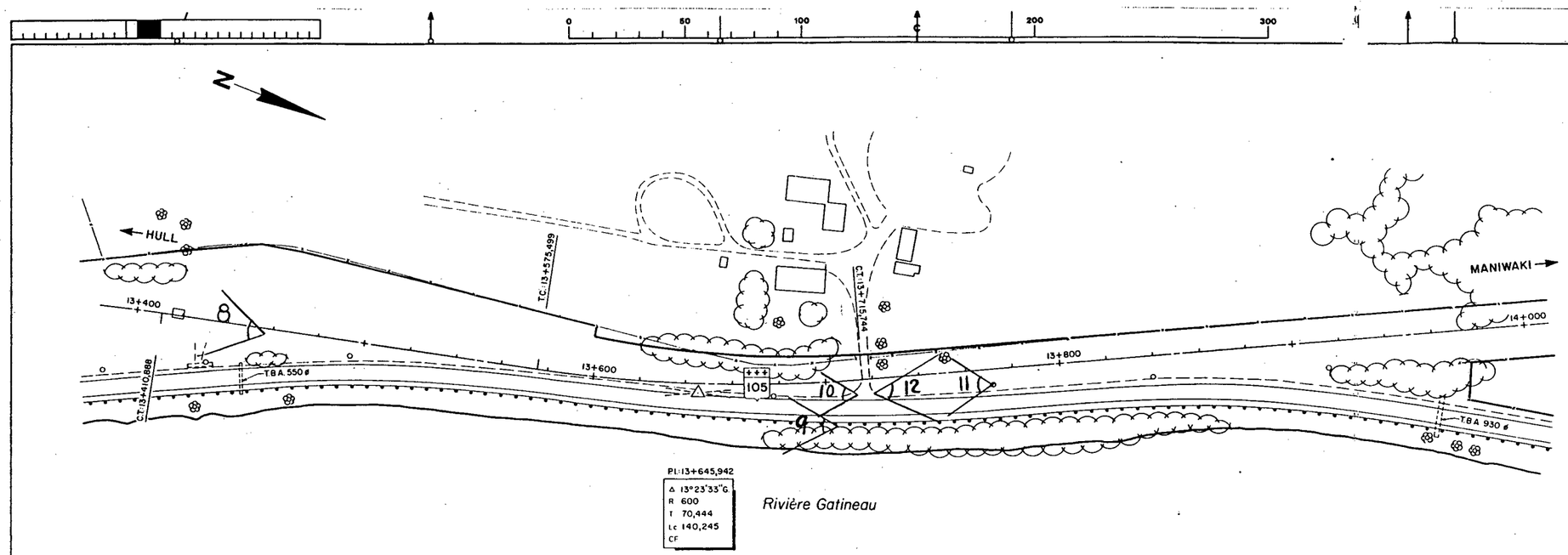
ÉCHELLE 0 20 40

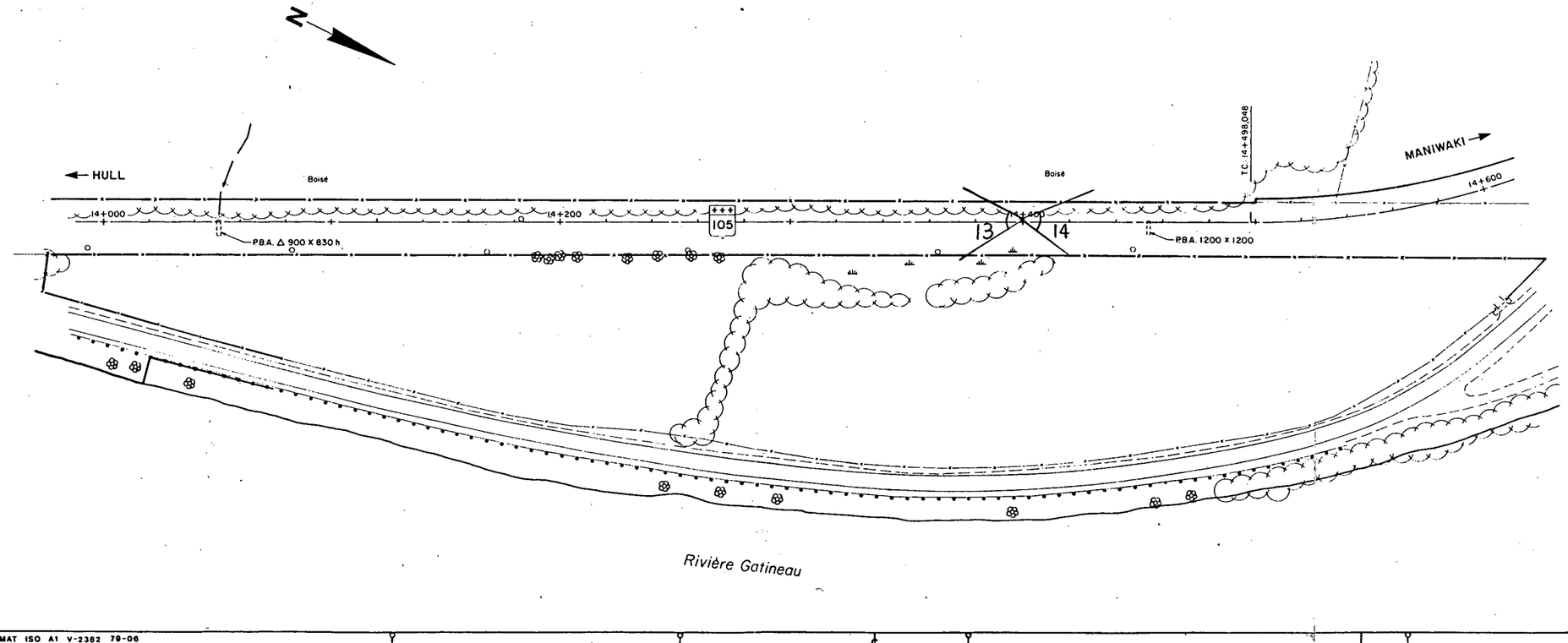
IDENTIFICATION TECHNIQUE

C,H,-,8,7,-,7,0,-,0,0,0,7,

IDENTIFICATION CLASSEMENT 3/12

FORMAT ISO A1 V-2382 79-06





A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
			DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

SCEAU

Gouvernement du Québec

Ministère des Transports

SERVICES TECHNIQUES

DISTRICT 78 CONSTRUCTION

ETAT DES LIEUX

Chaînage: 13+400 à 14+600

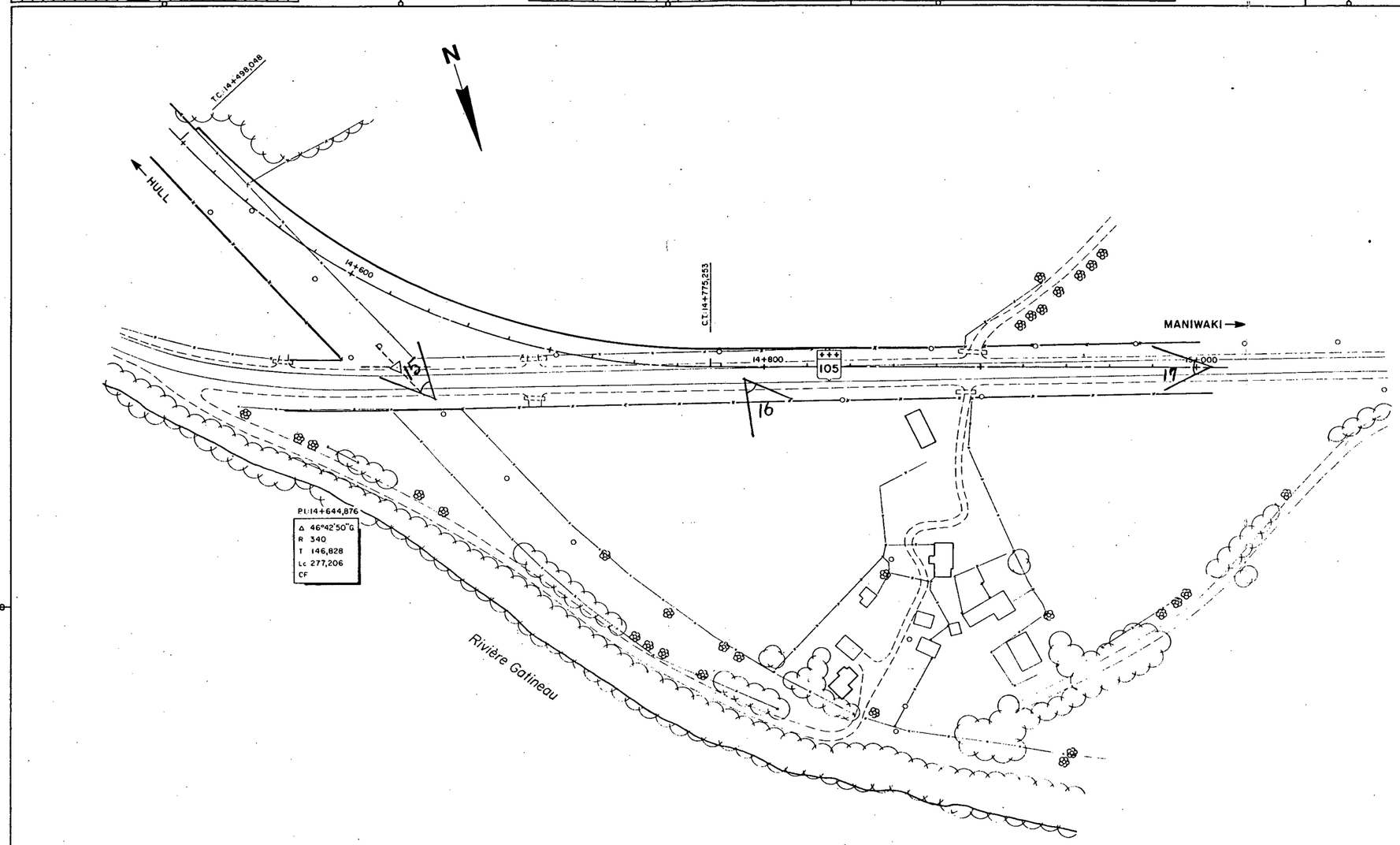
ÉCHELLE 0 20 40

IDENTIFICATION TECHNIQUE

C.H.-87-70-0007

IDENTIFICATION CLASSEMENT 4/12

FORMAT ISO A1 V-2382 79-06



A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
			DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

SCEAU

Gouvernement du Québec

Ministère des Transports

SERVICES TECHNIQUES

DISTRICT 78 CONSTRUCTION

ETAT DES LIEUX

Chainage: 14+500 à 15+000

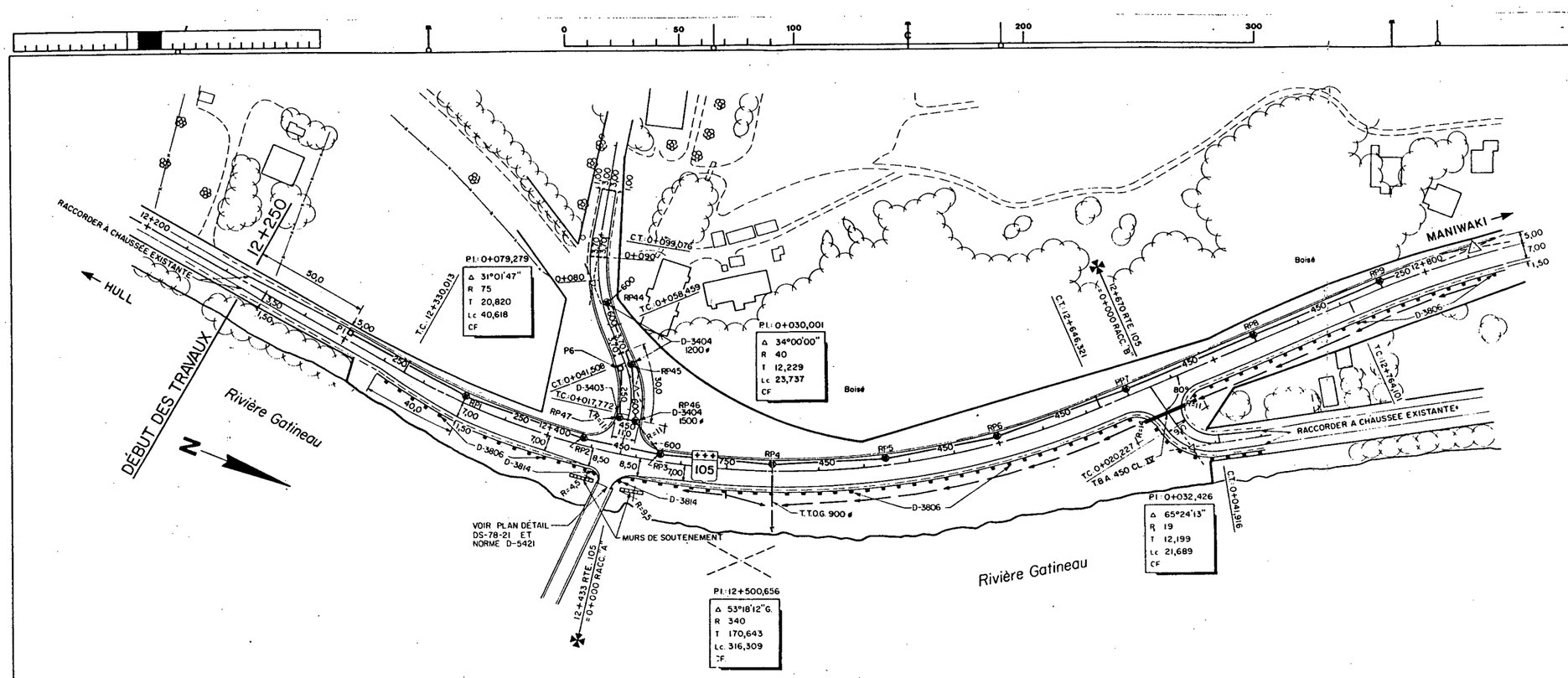
ÉCHELLE 1 : 0 20 40

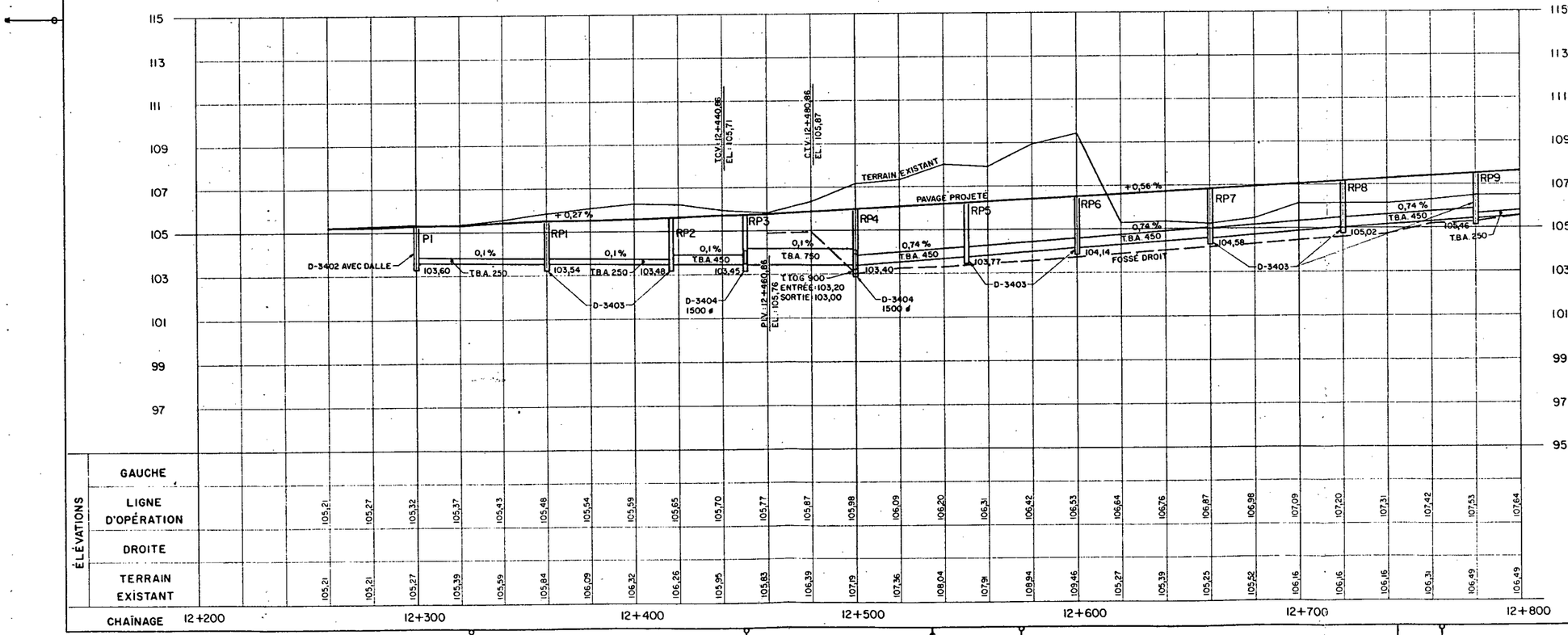
IDENTIFICATION TECHNIQUE

C,H,-,8,7,-,7,0,-,0,0,0,7,

IDENTIFICATION CLASSEMENT 5/12

FORMAT ISO A1 V-2382 78-06





FORMAT ISO A1 V-2384 85-06

A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
			DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

SCEAU

Gouvernement du Québec

Ministere des Transports

SERVICES TECHNIQUES
DISTRICT 78 CONSTRUCTION

PLAN ET PROFIL

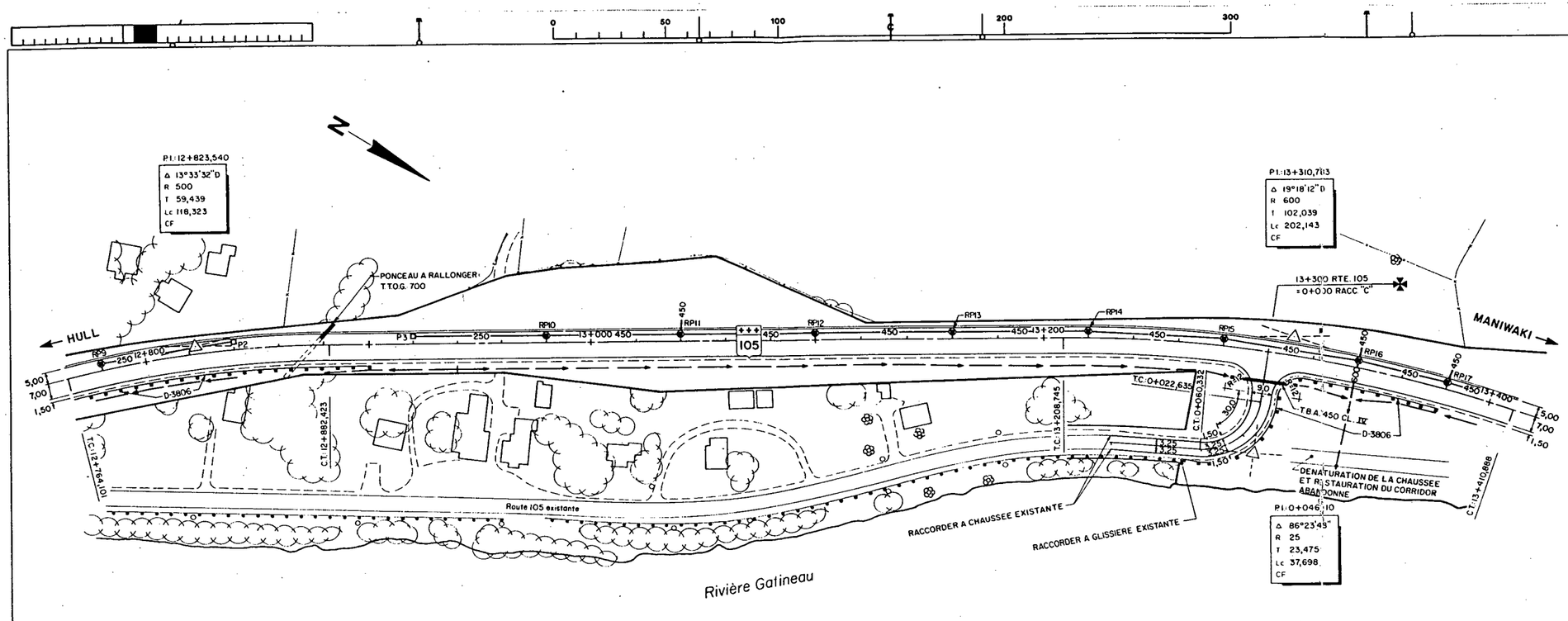
Chainage 12+250 à 12+800

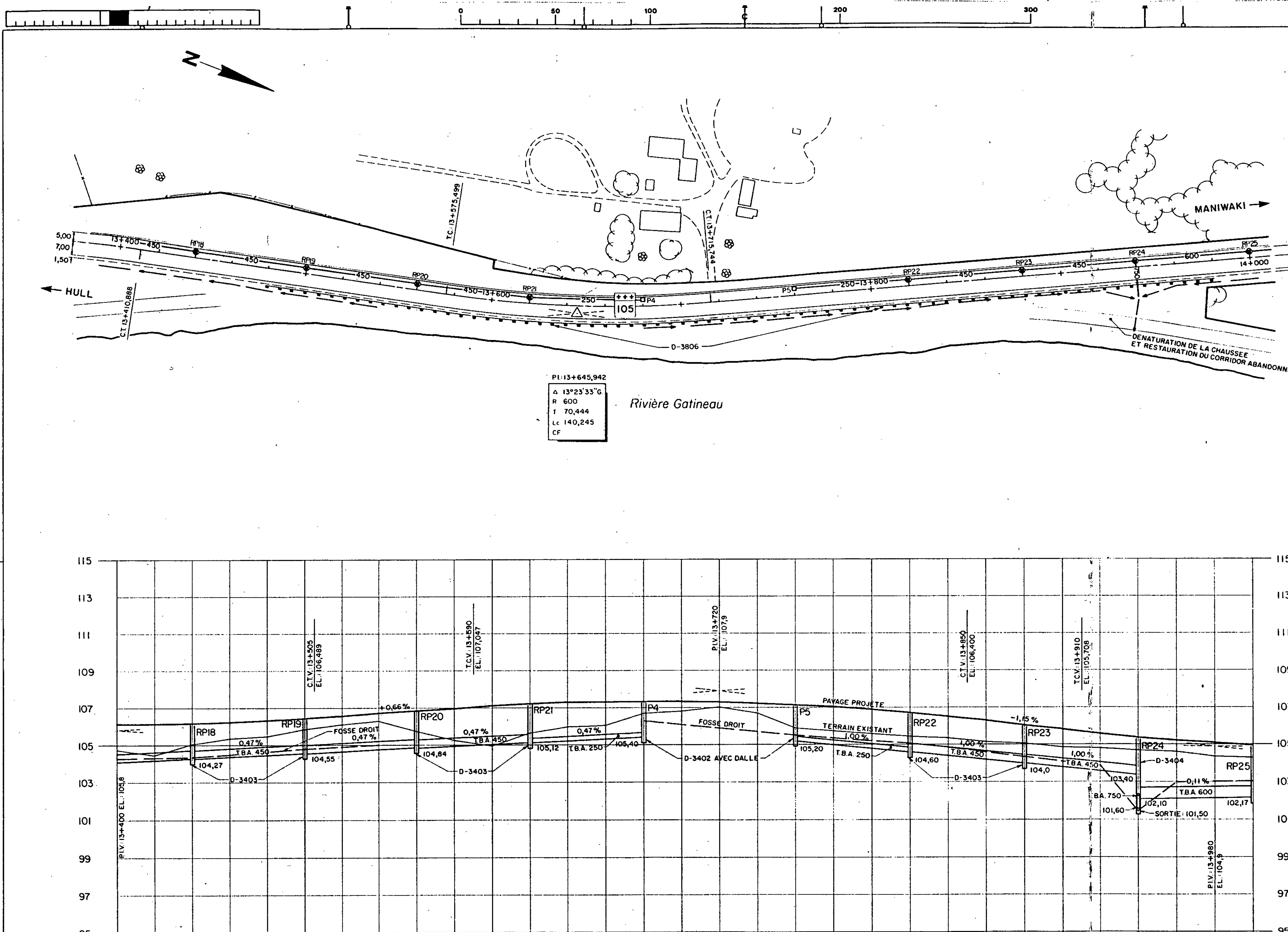
ÉCHELLE
HOR. 0 20 40
VERT 0 2 4

IDENTIFICATION TECHNIQUE

C,H,-8,7,-7,0,-0,0,0,7,

IDENTIFICATION CLASSEMENT 6/12


0
50
100
200
300
P1: 12+823,540
Δ 13°33'32"D
R 500
T 59,439
Lc 118,323
CF
N
PONCEAU A RALLONGER
T.T.O.G. 700
HULL
MANIWAKI
P1: 13+310,713
Δ 19°18'12"D
R 600
T 102,039
Lc 202,143
CF
13+300 RTE. 105
=0+030 RACC "C"
105
P2
P3
RP9
RP10
RP11
RP12
RP13
RP14
RP15
RP16
RP17
12+800
13+000
13+200
13+400
D-3806
T.C.: 12+764,101
C.T.: 12+882,423
T.C.: 13+208,745
C.T.: 0+060,332
TC: 0+022,635
T.B.A. 450 CL. IV
DÉNATURATION DE LA CHAUSSÉE ET RESTAURATION DU CORRIDOR ABANDONNÉ
C.T.: 13+410,088
Route 105 existante
RACCORDER A CHAUSSÉE EXISTANTE
RACCORDER A GLISSIÈRE EXISTANTE
P1: 0+046,10
Δ 86°23'45"
R 25
T 23,475
Lc 37,698
CF
Rivière Gatineau
T.C.V.: 12+863,47
EL.: 107,997
P.I.V.: 12+963,47
EL.: 108,563
C.V.: 13+063,47
EL.: 107,922
T.C.V.: 13+1295
EL.: 106,462
P.I.V.: 13+400 EL.: 105,80
+0,56 %
0,74 %
-0,63 %
0,57 %
0,47 %
PAVAGE PROJETÉ
TERRAIN EXISTANT
FOSSE DROIT
T.B.A. 250
T.B.A. 450
T.B.A. 600
D-3402 AVEC DALLE
T.T.O.G. 700
T.T.O. 750 EXISTANT
D-3403
D-3404
105,90
106,50
106,20
105,86
105,51
105,17
104,83
104,49
104,14
103,99
103,80
103,70
SORTIE: 103,40
ÉLÉVATIONS
GAUCHE
LIGNE D'OPÉRATION
DROITE
TERRAIN EXISTANT
CHAÎNAGE
12+800
12+900
13+000
13+100
13+200
13+300
13+400
107,64 107,76 107,87 107,98 108,08 108,16 108,22 108,25 108,26 108,24 108,20 108,14 108,05 107,94 107,82 107,69 107,57 107,44 107,31 107,19 107,06 106,94 106,81 106,68 106,56 106,43 106,32 106,24 106,18 106,15 106,14
106,49 106,75 107,07 107,11 105,53 107,97 107,76 107,73 108,34 107,11 107,08 106,95 107,18 106,69 107,07 108,10 107,87 107,27 106,28 105,83 105,72 105,37 106,04 106,05 105,75 105,35 104,90 104,35 104,03 104,26 104,75
FORMAT ISO A1 V-2384 85-06
A M J NATURE DE MODIFICATION PAR
DATE D'ÉMISSION DU PLAN
SCEAU
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
SERVICES TECHNIQUES
DISTRICT 78 CONSTRUCTION
PLAN ET PROFIL
Chaînage 12+800 à 13+400
ÉCHELLE
HOR. 1: 0 20 40
VERT. 0 2 4
IDENTIFICATION TECHNIQUE
C,H,-,8,7,-,7,0,-,0,0,0,7,
IDENTIFICATION CLASSEMENT
7/12



ÉLÉVATIONS — GAUCHE																															
ÉLÉVATIONS — LIGNE D'OPÉRATION	106,14	106,15	106,19	106,26	106,34	106,46	106,59	106,72	106,85	106,98	107,11	107,21	107,29	107,34	107,36	107,35	107,31	107,25	107,16	107,04	106,89	106,72	106,52	106,29	106,05	105,82	105,59	105,39	105,22	105,07	104,95
ÉLÉVATIONS — DROITE																															
ÉLÉVATIONS — TERRAIN EXISTANT	104,75	104,64	105,05	105,37	105,43	105,83	106,12	106,34	105,77	105,26	104,93	105,65	105,97	106,06	106,72	106,80	107,02	106,70	105,87	105,74	105,60	105,46	105,37	105,18	105,07	104,87	104,82	104,68	104,64	104,38	104,29
CHAÎNAGE	13+400					13+500					13+600					13+700					13+800					13+900					14+000

FORMAT ISO A1 V-2384 85-06

A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
			DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

SCEAU

Gouvernement du Québec

Ministere des Transports

SERVICES TECHNIQUES
DISTRICT 78 CONSTRUCTION

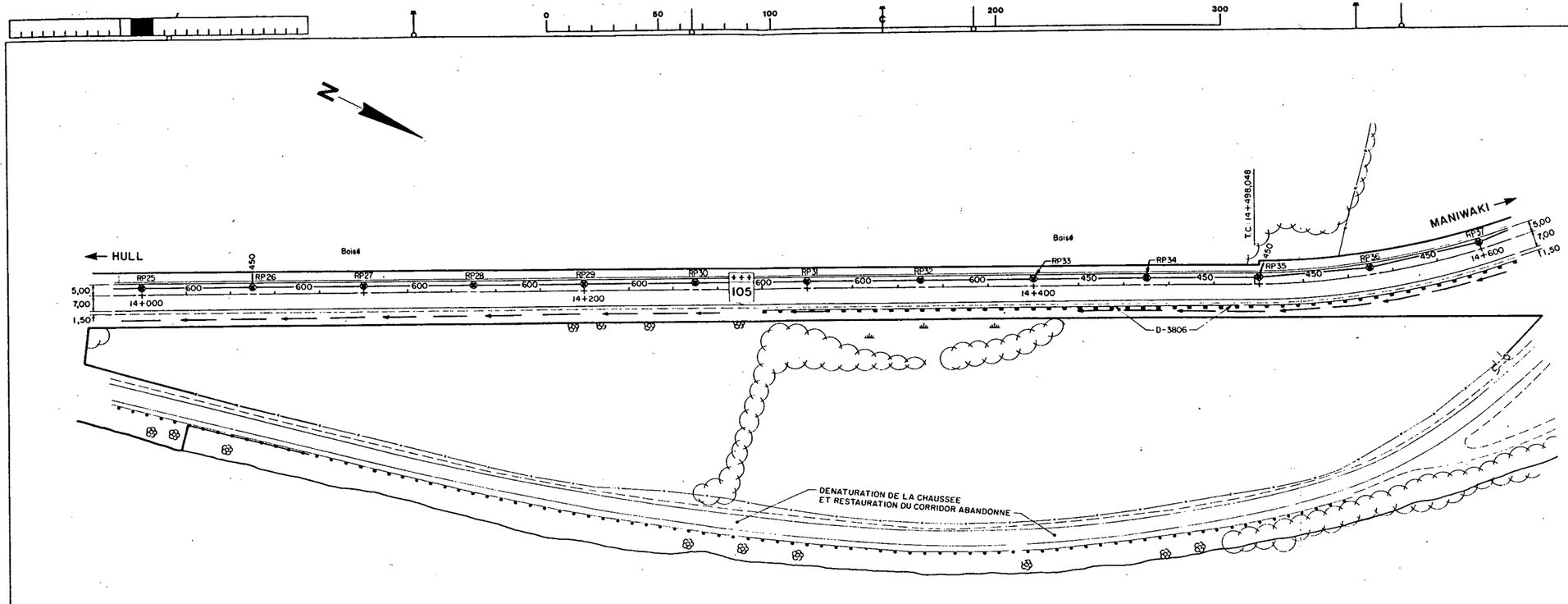
PLAN ET PROFIL

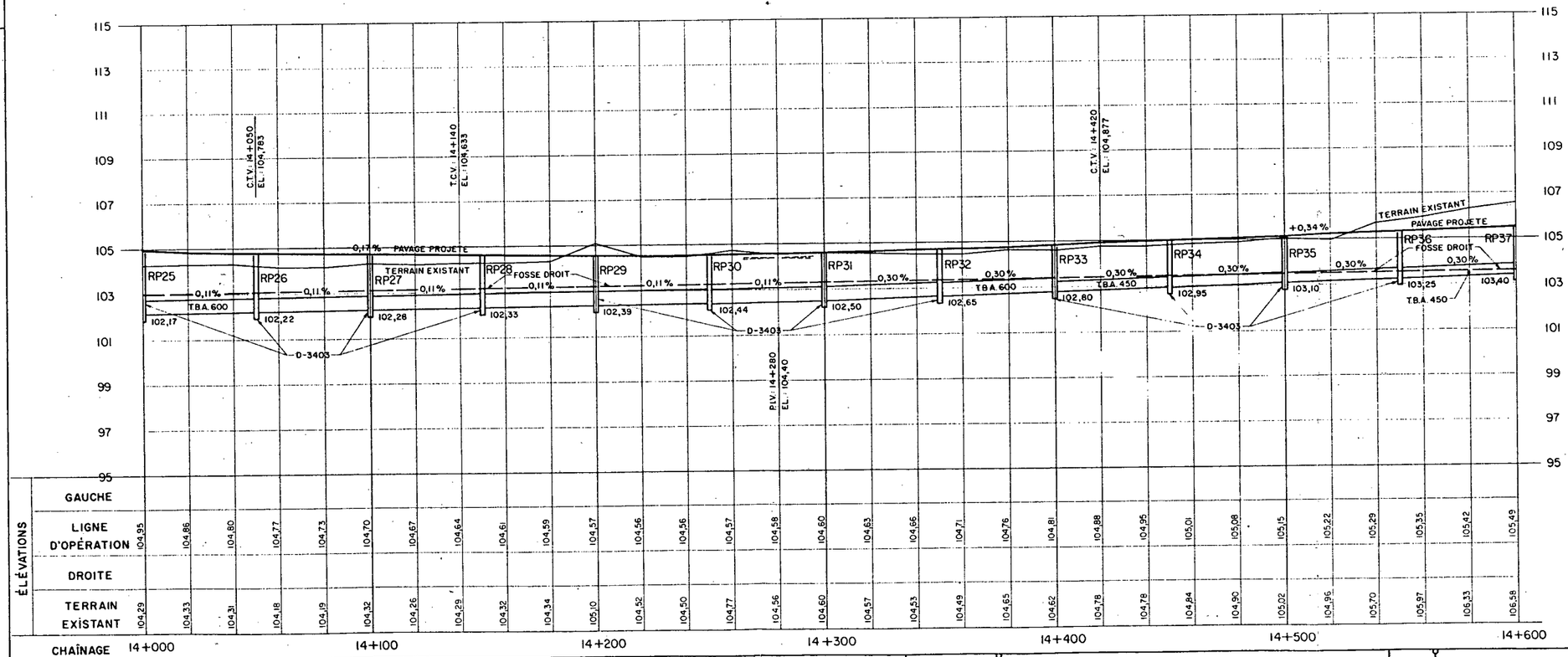
Chainage: 13+400 à 14+000

ÉCHELLE
HOR. 0 20 40
VERT. 0 2 4

IDENTIFICATION TECHNIQUE
CH-87-70-0007

IDENTIFICATION CLASSEMENT
8/12





A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
			DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

SCEAU

Gouvernement du Québec

Ministère des Transports

SERVICES TECHNIQUES
DISTRICT 78 CONSTRUCTION

PLAN ET PROFIL

Chaînage: 14+000 à 14+600

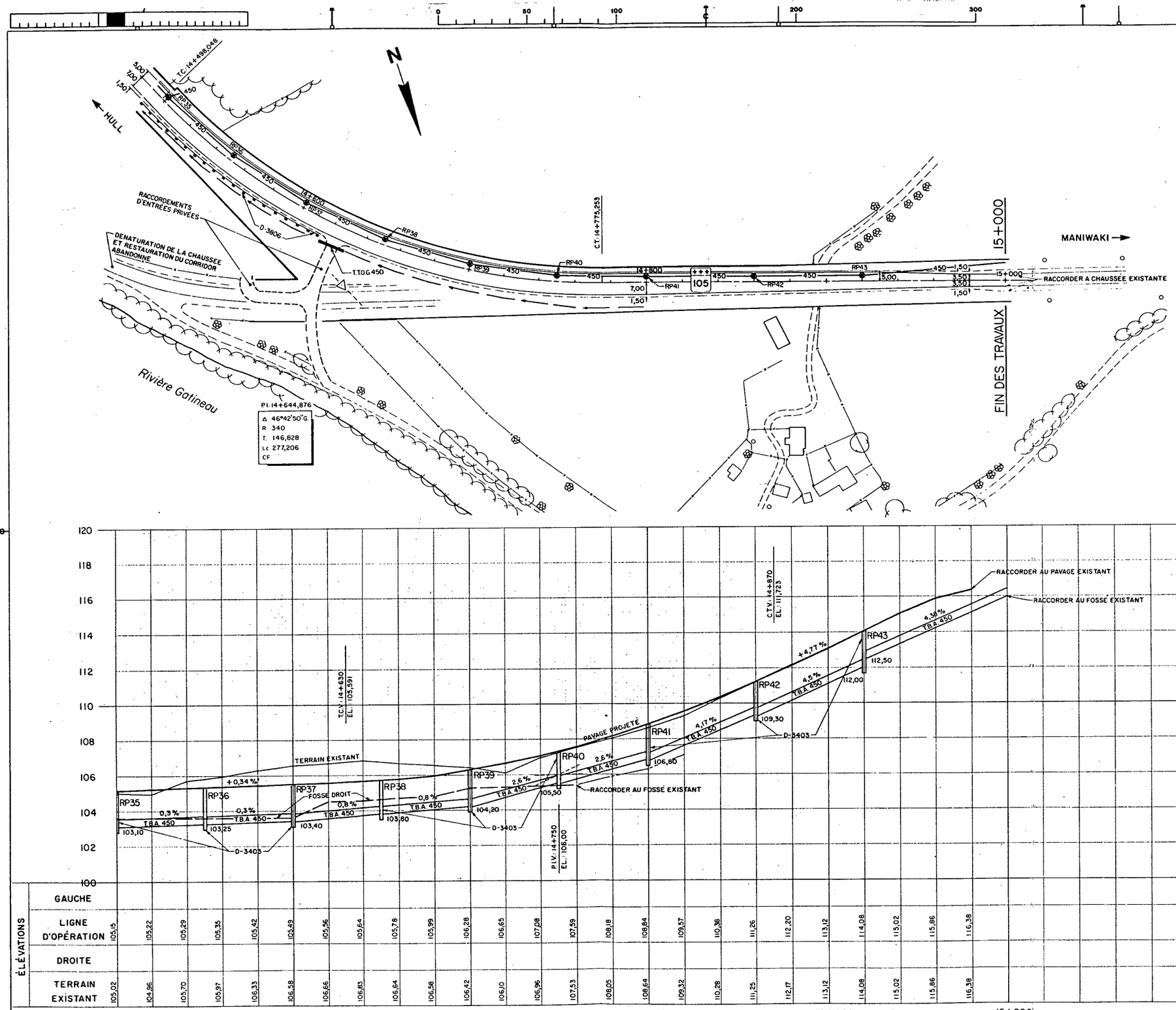
ÉCHELLE
HOR. : 0 20 40
VERT : 0 2 4

IDENTIFICATION TECHNIQUE

C,H,-,8,7,-,7,0,-,0,0,0,7,

IDENTIFICATION CLASSEMENT 9/12

FORMAT ISO A1 V-2384 85-06



A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
			DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

SCEAU

Gouvernement du Québec

Ministère des Transports

SERVICES TECHNIQUES

DISTRICT 78 CONSTRUCTION

PLAN ET PROFIL

Chaînage: 14+500 à 15+000

ÉCHELLE
HOR. 0 20 40
VERT. 0 2 4

IDENTIFICATION TECHNIQUE

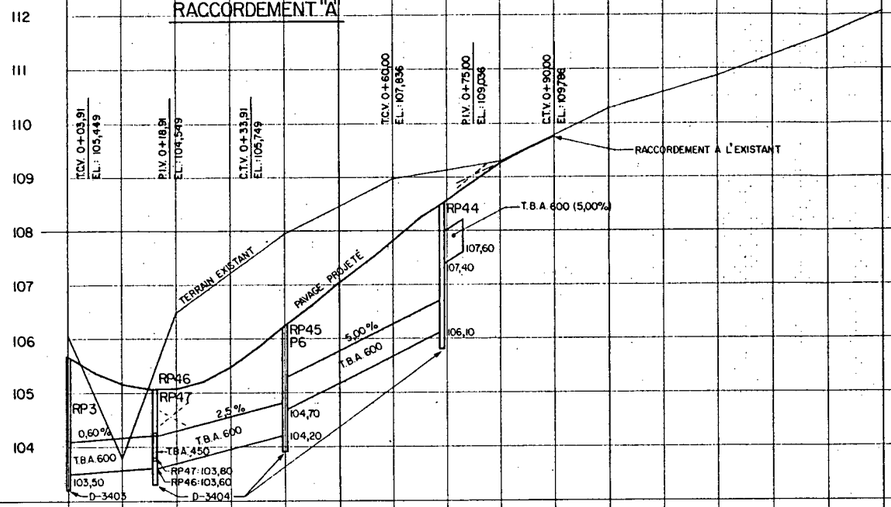
C H - 8 7 - 7 0 - 0 0 0 7

IDENTIFICATION CLASSEMENT 10/12

FORMAT ISO A1 V-2384 85-06

0 50 100 200 300

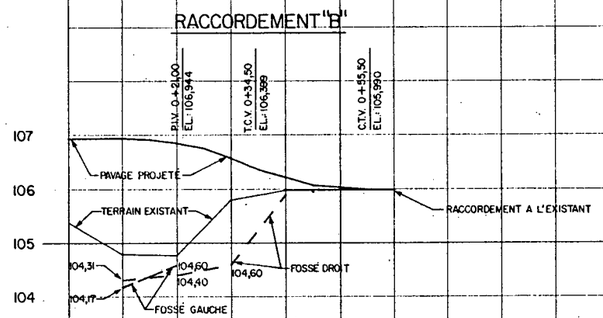
RACCORDEMENT "A"



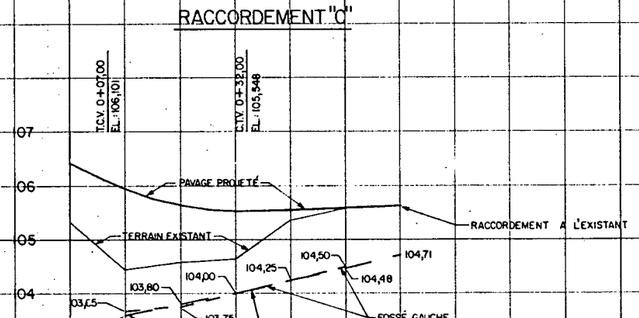
ÉLÉVATIONS														
	GAUCHE													
	LIGNE D'OPÉRATION	105,683	105,170	105,387	105,472	106,236	107,036	107,836	108,586	109,236	109,786	110,290	110,860	111,630	112,040
	DROITE														
	TERRAIN EXISTANT	106,06	103,77	106,49		107,95		108,99		109,30		110,29	110,86	111,63	112,04

CHAÎNAGE 0+000 (= 12+433 Route 105) 0+050 0+100 0+150

RACCORDEMENT "B"



RACCORDEMENT "C"



ÉLÉVATIONS														
	GAUCHE													
	LIGNE D'OPÉRATION	106,923	106,933	106,854	106,578	106,207	106,012	106,997		106,431	105,988	105,657	105,546	105,572	105,602	105,632
	DROITE															
	TERRAIN EXISTANT	105,39	104,80	104,77	105,82	105,97		105,99		105,35	104,46	104,60	104,65	105,37	105,60	105,63

CHAÎNAGE 0+000 (= 12+670 Route 105) 0+050 0+000 (= 13+300 Route 105) 0+050

A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
			DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

SCEAU

Gouvernement du Québec

Ministère des Transports

SERVICES TECHNIQUES
DISTRICT 78 CONSTRUCTION

PROFILS DES RACCORDEMENTS

ÉCHELLE
HOR. 0 10 20
VERT. 0 1 2

IDENTIFICATION TECHNIQUE

C.H.-8,7-,7,0-,0,0,0,7,

IDENTIFICATION CLASSEMENT 11/12

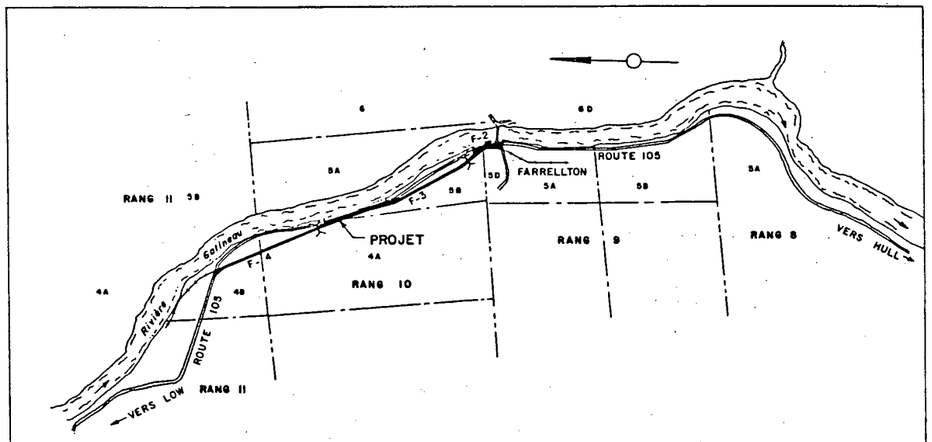
FORMAT ISO A1 V-2384 85-06

ANNEXE 3

PLAN DES IMMEUBLES A ACQUÉRIR
(EXPROPRIATION 1: 1000, RÉDUIT)

ROUTE 105 ET

CHEMIN DE FER



LOCALISATION DU PROJET
ÉCHELLE : 1 : 20 000

LÉGENDE

LIMITE DE PROPRIÉTÉ
LIMITE DE RANG
LIGNE DE LOT
ANCIEN CHEMIN
EMPRISE
CLÔTURE
REPÈRE TROUVÉ

TRANSPORTS QUÉBEC
REPRODUCTION
47%
ARCHIVES & MESSAGERIES

FORMAT ISO A1 V2388 87-03

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction générale du génie

Titre du plan
IMMEUBLES À ACQUÉRIR

Description
ROUTE 105 ET
CHEMIN DE FER
LA PÊCHE, SD
FARRELLTON

Renseignements techniques
origine de la cartographie de base

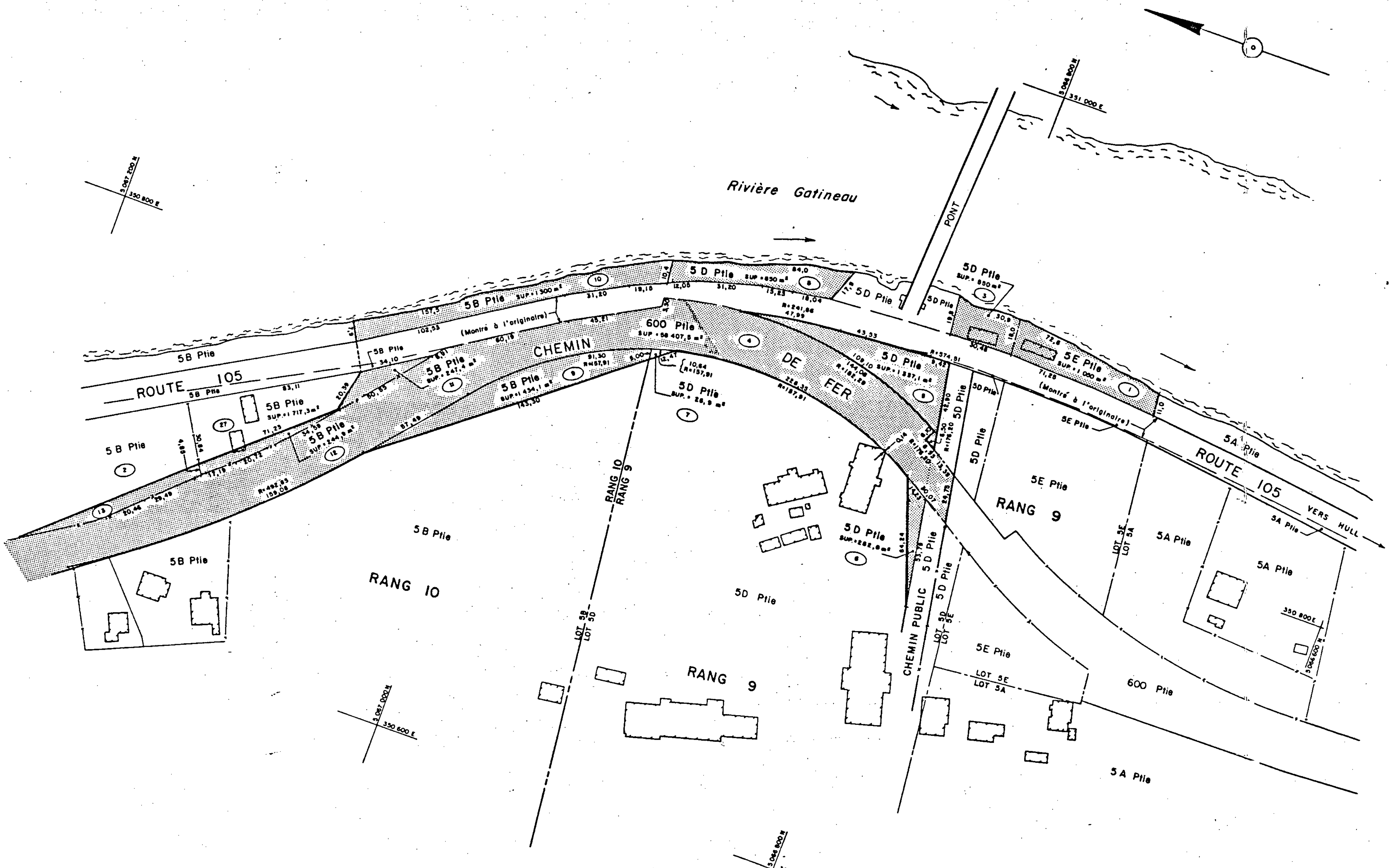
Localisation
route 105 | tronçon 01 | section 120
route | tronçon | section
municipalité | code
LA PÊCHE, SD | 78170
COMMUNAUTÉ RÉGIONALE DE L'OUTAOUAIS | code
circonscription électorale | code
GATINEAU | 825
région 70 | district 78
cadastre | code
CANTON DE WAKEFIELD | 106-0680
division d'enregistrement | code
GATINEAU | 78

Échelles
horizontale 1 : 1000 | 0 | 25 | 50 m
verticale | m

Service de l'arpentage foncier
DIVISION DE HULL

préparé par : André Defayette s.g. matricule 1382
minute no 2 325 date 87-11-20
chef de Division :
chef de Service :

Identifications
plan de construction
code projet 18 | numéro du plan 623-0-87-00102-0 | 1 / 4
budget 622 | année 87 | séquentiel K0154



TRANSPORTS QUÉBEC
REPRODUCTION 47%
ARCHIVES & MESSAGERIES

RÉSERVE POUR CHEMINS
Selon les Lettres Patentes émises, les lots montrés sur ce feuillet sont affectés par la réserve normale pour chemins publics.

ZONAGE AGRICOLE
Ces immeubles ne sont pas situés dans une zone agricole.

NOTE:
Emprise ouest de la route 105 en référence au plan de Narcisse J.A. Vermette a.g. du 30-10-14.

Référence au plan planimétrique: 622-86-KO-057

FORMAT ISO A1

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction générale du génie

Titre du plan: IMMEUBLES À ACQUÉRIR

Description:
ROUTE 105 ET
CHEMIN DE FER
LA PÊCHE, SD
(FARRELLTON)

Renseignements techniques

Localisation
route 105 tronçon 01 section 120

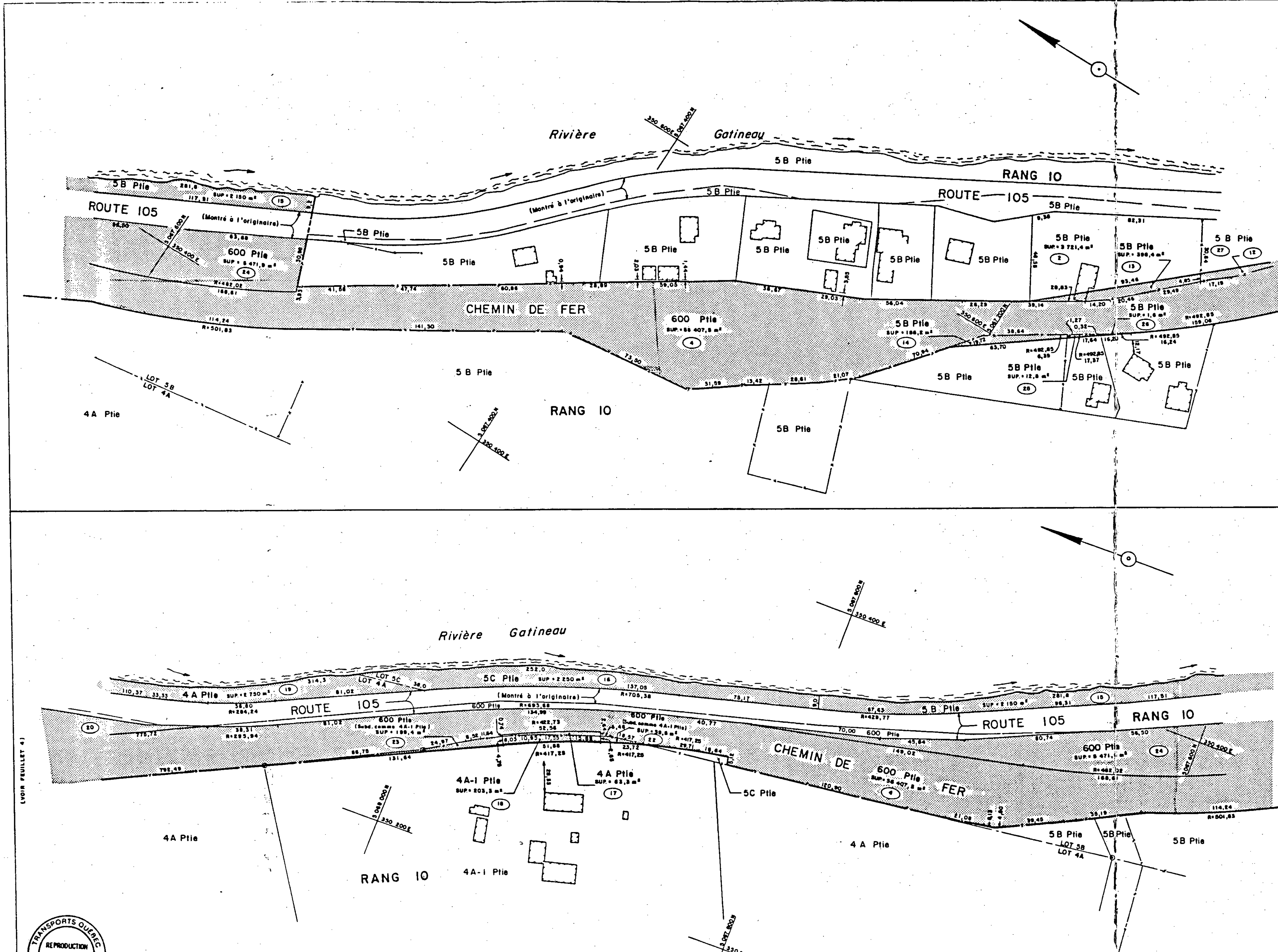
Municipalité: LA PÊCHE, SD — code 78170
COMMUNAUTÉ RÉGIONALE DE L'OUTAOUAIS
Circonscription électorale: GATINEAU — 825
région 70 district 78
Cadastre: CANTON DE WAKEFIELD — code 106-0680
Division d'enregistrement: GATINEAU — 78

Échelles: horizontale 1:1000 (0 — 25 — 50 m)

Service de l'arpentage foncier
DIVISION DE HULL

préparé par: André Delayette a.g. matricule 1382
minute no 2 325 date 87-11-20
chef de Division
chef de Service

Identifications
code client 18 — dossier général 623-0-87-00102-0 — 2/4
budget 622 — année 87 — séquentiel KO154



TRANSPORTS QUÉBEC
REPRODUCTION 47%
ARCHIVES & MESSAGERIES

RÉSERVE POUR CHEMINS

Selon les Lettres Patentes émises, les lots montrés sur ce feuillet sont affectés par la réserve normale pour chemins publics.

ZONAGE AGRICOLE

Ces immeubles ne sont pas situés dans une zone agricole, sauf les immeubles situés sur les lots 4A et 5C.

NOTE: Emprise ouest de la route 105 en référence au plan de Narcisse J.A. Vermette a.g. du 50-10-14.

Référence au plan planimétrique : 622-86-KO-057

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction générale du génie

Titre du plan: IMMEUBLES À ACQUÉRIR

Description:

ROUTE 105 ET
CHEMIN DE FER
LA PÊCHE, SD
(FARRELLTON)

Renseignements techniques
origine de la cartographie de base

Localisation

route 105	tronçon 01	section 120
municipalité LA PÊCHE, SD		code 78170
COMMUNAUTÉ RÉGIONALE DE L'OUTAOUAIS		code
circonscription électorale GATINEAU		code 825
région 70	district 78	
cadastre CANTON DE WAKEFIELD		code 06-0680
division d'enregistrement GATINEAU		code 78

Échelles
horizontale 1:1000 — 0 25 50 m
verticale

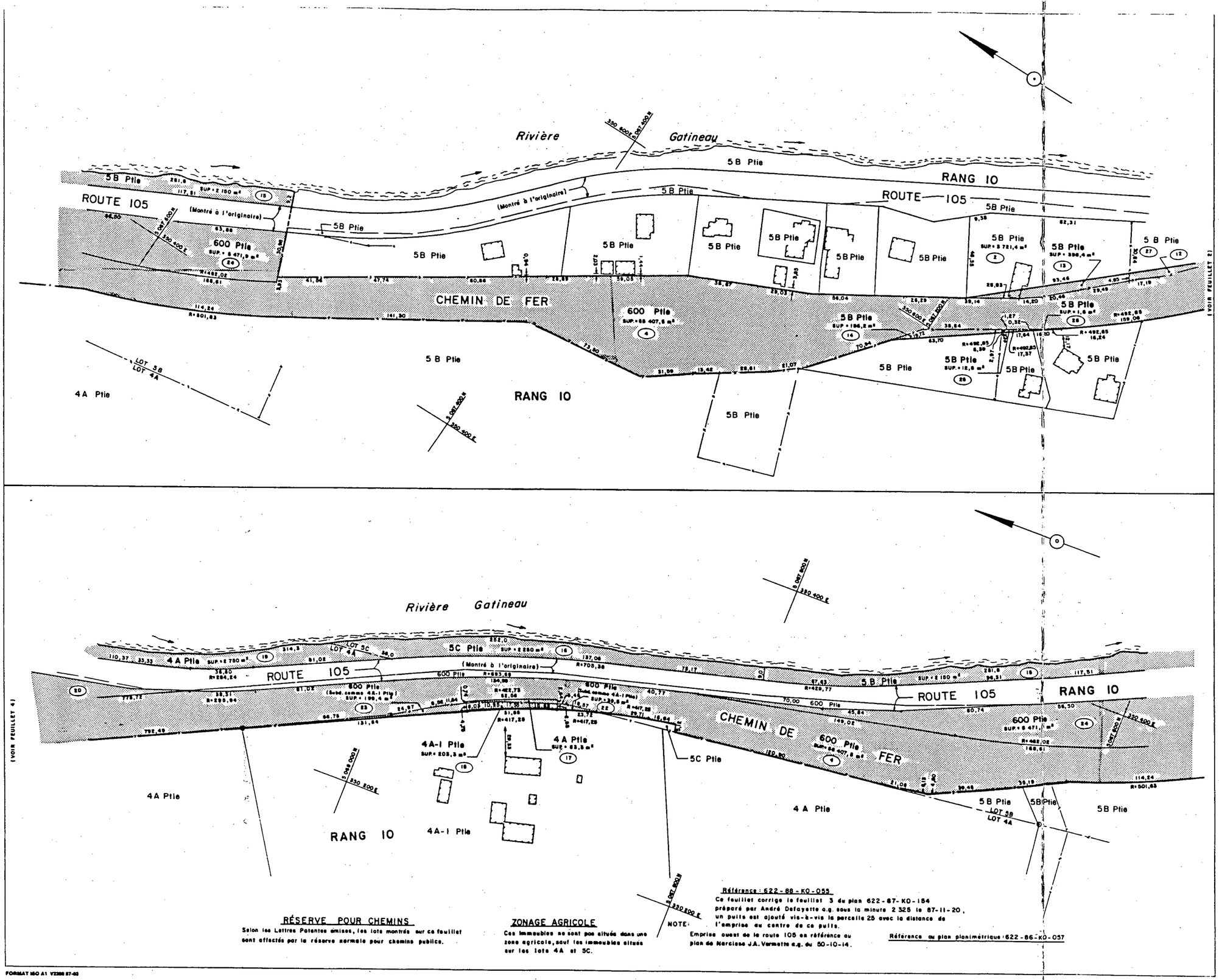
Service de l'arpentage foncier

DIVISION DE HULL

préparé par: André Delayette a.g. matricule 1342
minute no 2 325 date 87-11-20
chef de Division
chef de Service

Identifications
plan de construction

code client	dossier général	
18	623-0-87-00102-0	3/4
sujet 622	année 87	séquentiel K0154



FORMAT ISO A1 V2388 87-02

RÉSERVE POUR CHEMINS

Selon les Lettres Patentes émises, les lots montrés sur ce feuillet sont affectés par la réserve normale pour chemins publics.

ZONAGE AGRICOLE

Ces immeubles ne sont pas situés dans une zone agricole, sauf les immeubles situés sur les lots 4A et 5C.

NOTE:

Référence : 622-88-KO-055

Ce feuillet corrige le feuillet 3 du plan 622-87-KO-184 préparé par André Defayette a.g. sous la minute 2 325 le 87-11-20, un puits est ajouté vis-à-vis la parcelle 25 avec la distance de l'emprise du centre de ce puits.

Emprise ouest de la route 105 en référence au plan de Narcisse J.A. Vermette a.g. du 50-10-14.

Référence au plan planimétrique : 622-86-KO-057

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction générale du génie

Titre du plan

IMMEUBLES À ACQUÉRIR

Description

ROUTE 105 ET
CHEMIN DE FER
LA PÊCHE, SD
(FARRELLTON)

Renseignements techniques
origine de la canographie de base:

Localisation

route	tronçon	section
105	01	120
route	tronçon	section

municipalité — code
LA PÊCHE, SD — 78170
COMMUNAUTÉ RÉGIONALE DE L'OUTAOUAIS — code
circonscription électorale — code
GATINEAU — 825
région 70 — district 78
cadastre — code
CANTON DE WAKEFIELD — 106-0680
division d'enregistrement — code
GATINEAU — 78

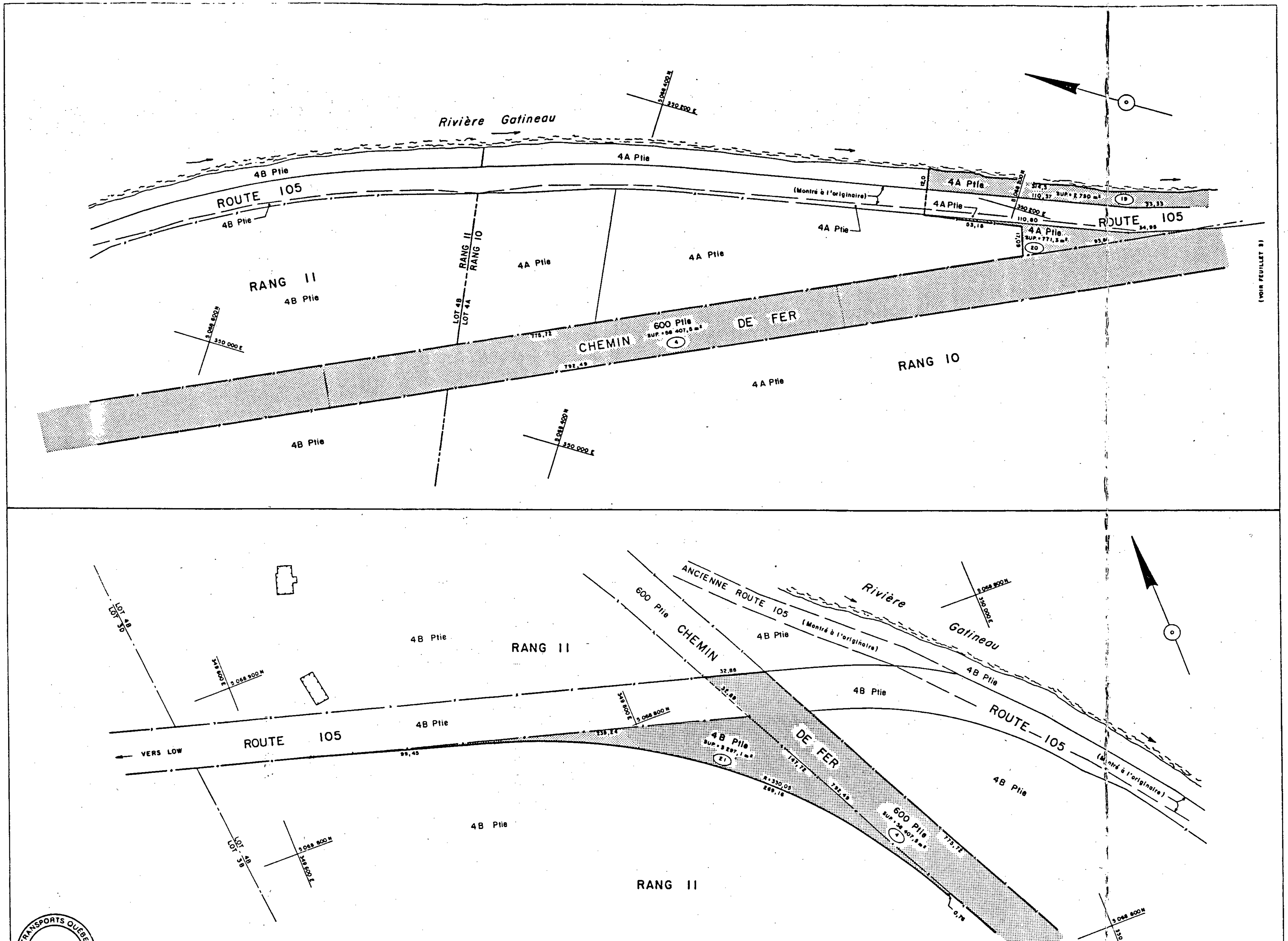
Échelles
horizontale 1:1000 — 0 25 50 m
verticale — m

Service de l'arpentage foncier
DIVISION DE HULL

préparé par André Defayette a.g. matricule 1382
minute no 2 336 date 88-05-06
chef de Division
chef de Service

Identifications
plan de construction

code client	dossier général	
18	623-0-87-00102-0	3A
suivi	année séquentiel	4
622	87 KO154	



TRANSPORTS QUÉBEC
REPRODUCTION 47%
ARCHIVES & MESSAGERIES

RÉSERVE POUR CHEMINS

Selon les Lettres Patentes émises, les lots montrés sur ce feuillets sont affectés par la réserve normale pour chemins publics.

ZONAGE AGRICOLE

Ces immeubles sont situés dans une zone agricole

NOTE:

Emprise ouest de la route 105 en référence au plan de Narcisse J.A. Vermette a.g. du 50-10-14.

Référence au plan planimétrique : 622-86-KO-057

FORMAT ISO A1 V2200 87-03

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction générale du génie

Titre du plan

IMMEUBLES À ACQUÉRIR

Description

ROUTE 105 ET
CHEMIN DE FER
LA PÊCHE, SD
(FARRELLTON)

Renseignements techniques
origine de la cartographie de base:

Localisation

route	tronçon	section
105	01	120

municipalité	code
LA PÊCHE, SD	78170
COMMUNAUTÉ RÉGIONALE DE L'OUTAOUAIS	
circonscription électorale: GATINEAU	825
région 70 / district 78	
cadastre: CANTON DE WAKEFIELD	106-0680
division d'enregistrement: GATINEAU	78

Échelles
horizontale 1:1000 — 0 25 50 m
verticale

Service de l'arpentage foncier

DIVISION DE HULL

préparé par André Ouellette a.g. matricule 1362

minute no. 2 325 date 87-11-20

chef de Division

chef de Service

Identifications
plan de construction

code client	dossier général	
18	623-0-87-00102-0	4/4
622	87	K0154

ANNEXE 4

ARTICLE 104 DE LA LOI SUR LA PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE

Autorité publique.

104. Un lot peut faire l'objet d'une aliénation, d'un lotissement et d'une utilisation à une fin autre que l'agriculture, sans l'autorisation de la commission, dans la mesure où il avait déjà été acquis, utilisé, ou avait fait l'objet d'une autorisation d'acquisition ou d'utilisation par arrêté en conseil du gouvernement ou règlement municipal pour une fin d'utilité publique, par le gouvernement, un de ses ministres, un organisme public ou une personne habilitée à exproprier au moment où les dispositions de la présente loi visant à exiger une autorisation de la commission ont été rendues applicables sur ce lot.

Lot cédé ou loué.

Il en va de même d'un lot préalablement cédé ou loué en vertu des articles 19 et 26 de la Loi sur les terres et forêts (chapitre T-9) et d'un lot préalablement acquis en vertu de la Loi sur les immeubles industriels municipaux (chapitre I-0.1).

1978, c. 10, a. 104.

ANNEXE 5

ARTICLE 34.01.4E DU CAHIER DES CHARGES ET DEVIS GÉNÉRAUX

EXTRAIT INTEGRAL DE: CAHIER DES CHARGES ET DEVIS MIN. DES TRANSPORTS DU QUEBEC 1986.

34.01.4 ENGAZONNEMENT PAR ENSEMENCEMENT MÉCANIQUE OU HYDRAULIQUE

E) Ensemencement hydraulique avec paillis (paille ou foin) (S-3a)

Ce type d'ensemencement exécuté à l'aide d'un semoir hydraulique et d'un équipement à paillage calibrés comprend:

1. L'épandage uniforme d'un engrais complet 12-16-8 (article 23.02.1) au taux de 1000 kg/ha.

2. L'épandage uniforme d'un mélange de graines de type 1 ou 2 (article 23.03.1) au taux de 120 kg/ha.

3. L'addition d'eau.

4. La protection uniforme du semis à l'aide de paille ou de foin (article 23.04.1) au taux de 4,5 t/ha.

5. L'imprégnation du paillis à l'aide d'un fixatif (article 23.04.3) au taux de 900 ℓ/ha.

Lorsqu'un ouvrage particulier est indiqué au bordereau pour de l'ensemencement sur un sol non revêtu de terre végétale, les taux d'application du paillis et du fixatif sont respectivement de 6 t/ha et de 1200 ℓ/ha.

ANNEXE 6

ARTICLE 34.01.5 DU CAHIER DES CHARGES ET DEVIS GÉNÉRAUX

EXTRAIT INTEGRAL DE: CAHIER DES CHARGES ET DEVIS MIN. DES TRANSPORTS DU QUEBEC 1986.

34.01.5 ENGAZONNEMENT PAR PLAQUES DE GAZON

A) Généralités et période d'exécution

L'entrepreneur doit poser les plaques de gazon en lignes parallèles, perpendiculaires à la pente et à joints décalés.

Les plaques de gazon doivent être livrées dans un délai de 24 h à compter du moment où elles ont été prélevées et elles doivent être étendues dans un délai de 36 h à compter du même moment.

Pour les travaux exécutés en période automnale, l'amendement du sol à l'aide d'engrais décrit subséquemment, doit être exécuté en 2 opérations: 50% en même temps que l'engazonnement et 50% pendant la période printanière suivante.

Les périodes d'exécution pour l'engazonnement par plaques de gazon se situent du dégel printanier au 15 juin (période printanière) et du 15 août au gel automnal (période automnale) et aucun engazonnement ne peut s'exécuter en dehors de ces périodes sans un avis écrit du surveillant.

Il est défendu d'engazonner lorsque la température est en-dessous du point de congélation ou encore sur un sol gelé.

Par temps sec, l'entrepreneur doit protéger les plaques de gazon de sorte qu'elles ne sèchent pas complètement et les arroser suffisamment de façon à conserver leur vitalité et à empêcher que la terre ne se détache pendant la manutention.

B) Plaques retenues par leur poids (P-1)

Ce type d'engazonnement par plaquage de gazon comprend:

1. L'amendement uniforme du sol par enfouissement d'un engrais complet 12-16-8 (article 23.02.1), au taux de 1000 kg/ha.

2. Le déroulement des plaques (article 23.03.2) sur la surface à couvrir. Les plaques doivent être parfaitement juxtaposées. Les joints doivent être bourrés de terre arable ou végétale émiettée. Immédiatement après leur pose, les plaques de gazon sont tassées au rouleau et pilonnées vigoureusement pour qu'elles adhèrent au sol sans laisser de vide.

3. L'arrosage suffisant pour que l'eau pénètre le gazon et le sol jusqu'à une prodonfeur de 10 cm.

EXTRAIT INTEGRAL DE: CAHIER DES CHARGES ET DEVIS MIN. DES TRANSPORTS DU QUEBEC 1986.

34.01.5 ENGAZONNEMENT PAR PLAQUES DE GAZON

C) Plaques retenues par des piquets (P-2)

Ce type d'engazonnement par plaquage de gazon comprend:

1. La pose du gazon selon les stipulations de l'article 34.01.5B.

2. L'épinglage des plaques au sol à l'aide d'un minimum de 3 piquets par mètre carré de surface engazonnée (article 23.04.6).

D) Plaques retenues par un treillis métallique (P-3)

Ce type d'engazonnement par plaquage de gazon comprend:

1. L'installation d'un treillis métallique (article 23.04.5) sur la surface à engazonner, immédiatement avant la pose du gazon. Les bandes de treillis, avec les plis de renforcement requis, sont étendues parallèlement à la direction de la pente, en commençant par la partie supérieure et elles sont retenues au sol au moyen de piquets de 450 x 50 x 50 mm.

   Les piquets sont enfoncés solidement en rangées dans les chevauchements longitudinaux et transversaux et aux autres endroits désignés aux plans et devis.

2. La pose du gazon selon les stipulations de l'article 34.01.5C.

E) Plaques retenues par un treillis de jute (P-4)

Ce type d'engazonnement par plaquage de gazon comprend:

1. L'installation d'un treillis de jute de la même façon que celle décrite à l'article 34.01.5D pour le treillis métallique, tenant compte des stipulations de l'article 23.04.4 et que les piquets de bois sont remplacés par des crampons métalliques.

2. La pose du gazon selon les stipulations de l'article 34.01.5C.

ANNEXE 7

ARTICLES 7.13 ET 26.04.9 DU CAHIER DES CHARGES ET DEVIS GÉNÉRAUX

EXTRAIT INTEGRAL DE: CAHIER DES CHARGES ET DEVIS MIN. DES TRANSPORTS DU QUEBEC 1986.

7.13 PROTECTION DES PLANS D'EAU

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

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

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

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

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

À tous les endroits du chantier où il y a risque d'érosion, le sol doit être stabilité. 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'acquérir 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 8

ARTICLES 23.01.1 ET 26.04.10 DU CAHIER DES CHARGES ET DEVIS GÉNÉRAUX

EXTRAIT INTEGRAL DE: CAHIER DES CHARGES ET DEVIS MIN. DES TRANSPORTS DU QUEBEC 1986.

MATÉRIAUX POUR L'AMÉNAGEMENT D'ESPACES VERTS

23.01 SOLS POUR ENGAZONNEMENT

23.01.1 TERRE VÉGÉTALE

La terre végétale utilisée pour l'engazonnement (article 34.01.3) provient de la couche supérieure des champs. Cette couche pour fin d'aménagement d'espaces verts a une profondeur de 200 à 300 mm. Elle doit être un limon sablo-argileux ou argilo-sableux contenant de 3 à 20% de matières organiques. Elle doit être fertile, friable, exempte de débris ligneux et de cailloux dépassant 50 mm de diamètre. Le sol de surface provenant d'un terrain boisé peut être utilisé lorsqu'aucune autre source n'est disponible.

EXTRAIT INTEGRAL DE: CAHIER DES CHARGES ET DEVIS MIN. DES TRANSPORTS DU QUEBEC 1986.

26.04.10 REVÊTEMENTS EXISTANTS

Les revêtements en béton de ciment et les revêtements en béton de ciment recouverts d'un revêtement bitumineux qui doivent être démolis et enlevés, sont mesures et payés comme déblais de 1re classe (article 26.04.2).

Les revêtements bitumineux qui doivent être enlevés sont inclus dans les déblais de 2e classe (article 26.04.4), à moins qu'ils ne fassent l'objet d'une récupération spéciale pour recyclage. S'ils sont utilisés dans les remblais, la plus grande dimension des morceaux de béton bitumineux ne doit pas excéder 300 mm.

Les revêtements bitumineux qui doivent être récupérés en vue d'un recyclage font l'objet d'un ouvrage spécifique apparaissant au bordereau. Ils doivent être scarifiés, récupérés en totalité, chargés, transportés et mis en réserve au site indiqué au devis. Aucune contamination ne doit être faite par le matériau sous-jacent et la seule contamination admissible, lors de l'arrachage et du chargement, est celle produite par les particules adhérées à la couche de base des revêtements existants. Le matériau sous-jacent aux revêtements doit être nivelé. L'emplacement indiqué pour la mise en réserve doit être nivelé, drainé et débarrassé de détritus ou matières organiques. Le dépôt doit être placé de façon à ce qu'il ne nuise aucunement à l'exploitation et aux opérations présentes et futures et il doit être monté de manière à occuper le moins d'espace possible en déversant les camions tas contre tas et en rehaussant la pile jusqu'à la hauteur minimale de 3 m.

Cet ouvrage «revêtements bitumineux récupérés pour recyclage» est payé au mètre cube, calculé par sections en travers prises sur place suivant la méthode de la moyenne des aires, est pesé et payé à la tonne ou est mesuré et payé au mètre carré selon l'indication du bordereau. Le prix unitaire comprend la scarification, le chargement, le transport, le nivellement du matériau sous-jacent, la préparation de l'emplacement, la mise en réserve et toutes dépenses incidentes.

Dans la partie abandonnée du corridor routier, l'entrepreneur doit décompresser et fragmenter par hersage ou scarifiage la chaussée abandonnée, incluant le revêtement s'il est laissé en place, ainsi que niveler, arrondir les angles, aplanir les surfaces avec des pentes maximum de 1V:3H et en assurer le drainage de manière à favoriser la reprise de la végétation et effacer les traces de l'ancienne chaussée. Cet ouvrage «Dénaturation et restauration du corridor abandonné» est payé au mètre carré et comprend toutes les opérations et frais inhérents au nivellement et à la préparation du sol (article 34.01.2) le rendant apte à la mise en place de la terre végétale ou à l'engazonnement.

Les revêtements en béton bitumineux qui doivent être fragmentés et laissés en place dans la nouvelle chaussée font l'objet d'un ouvrage spécifique apparaissant au bordereau. Ils doivent être réduits en fragments d'au plus 300 mm dans leur plus grande dimension, puis recompactés en place. Cet ouvrage «fragmentation des revêtements bitumineux laissés en place» est payé au mètre carré et le prix unitaire comprend la fragmentation, le nivellement, le compactage et toutes dépenses incidentes.

Lorsque des revêtements bitumineux existants sont réutilisés dans la fondation supérieure ou dans les nouveaux enrobés bitumineux, les conditions sont:

a) les nouveaux enrobés bitumineux doivent rencontrer les mêmes exigences que celles d'un enrobé bitumineux conventionnel;

b) le bitume doit avoir une pénétration supérieure à 100 avant enrobage; ce bitume est composé du bitume provenant du revêtement existant et du bitume d'ajout d'une pénétration suffisamment élevée pour donner lieu à celle précitée;

c) les revêtements existants réutilisés dans la fondation supérieure doivent au préalable être réduits en fragments n'excédant pas 25 mm, être posés et profilés par couche homogène et uniforme d'une épaisseur maximum de 100 mm selon les exigences de l'article 28.13.4 et être compactés selon les exigences de l'article 27.03.3

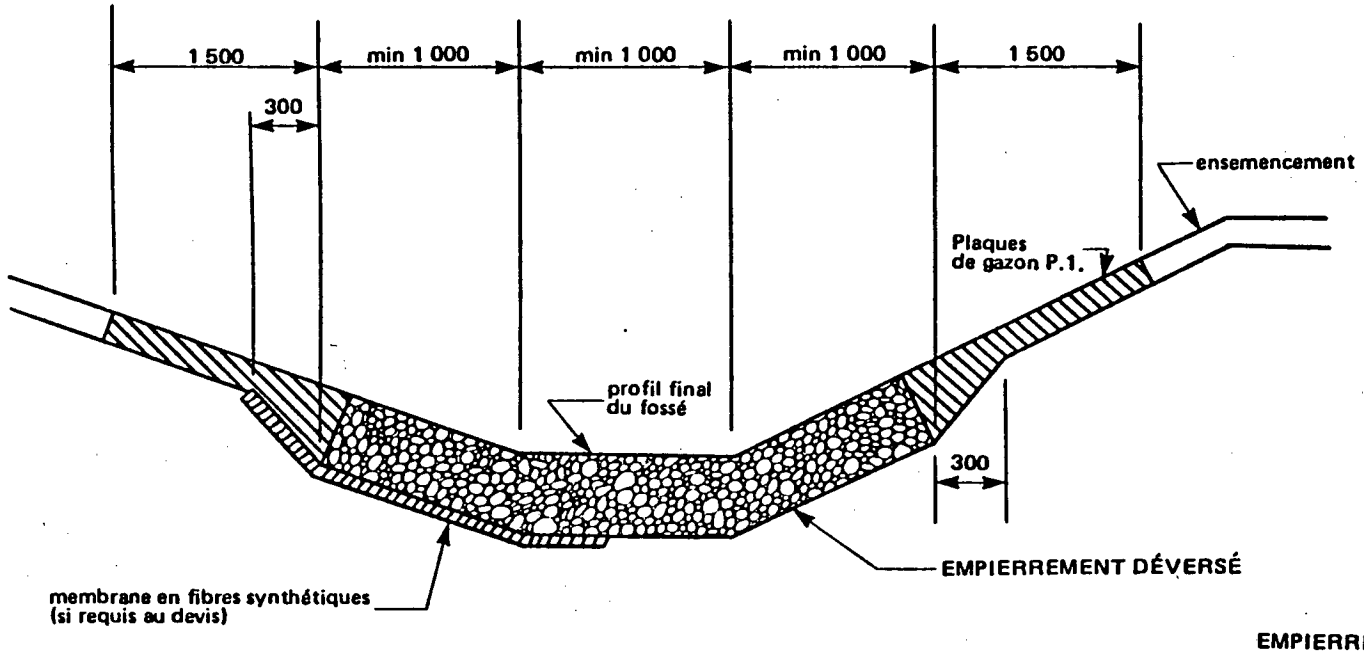
d) les revêtements existants recyclés dans les nouveaux enrobés bitumineux ou dans la nouvelle fondation supérieure sont mesurés et payés selon les modalités des articles 28.13.15 (Enrobé bitumineux recyclé) ou 27.03.4 (Granulat bitumineux concassé).

Avant de procéder aux terrassements et aux excavations, l'entrepreneur doit au préalable découper à la scie de façon rectiligne, le revêtement existant qui ne doit pas être démoli. Ce travail est payé au mètre sans distinction d'épaisseur du ou des revêtements traversés et ce prix inclut la main-d'oeuvre, l'équipement approprié et toutes dépenses incidentes.

L'entrepreneur demeure responsable de la qualité de ses traits de scie, tout au long des travaux. Advenant qu'ils soient abimés par la circulation ou par la machinerie, un nouveau trait de scie doit être refait aux frais de l'entrepreneur.

ANNEXE 9

NORME D-3417
PROTECTION DE FOSSÉ CONTRE L'ÉROSION



EMPIERREMENT DÉVERSÉ

Type	dimension nominale de la pierre	épaisseur
I	100 à 200	300
II	200 à 300	450
III	300 à 400	600
IV	0 - 150, D > 75	300

PROTECTION DE FOSSÉ CONTRE L'ÉROSION

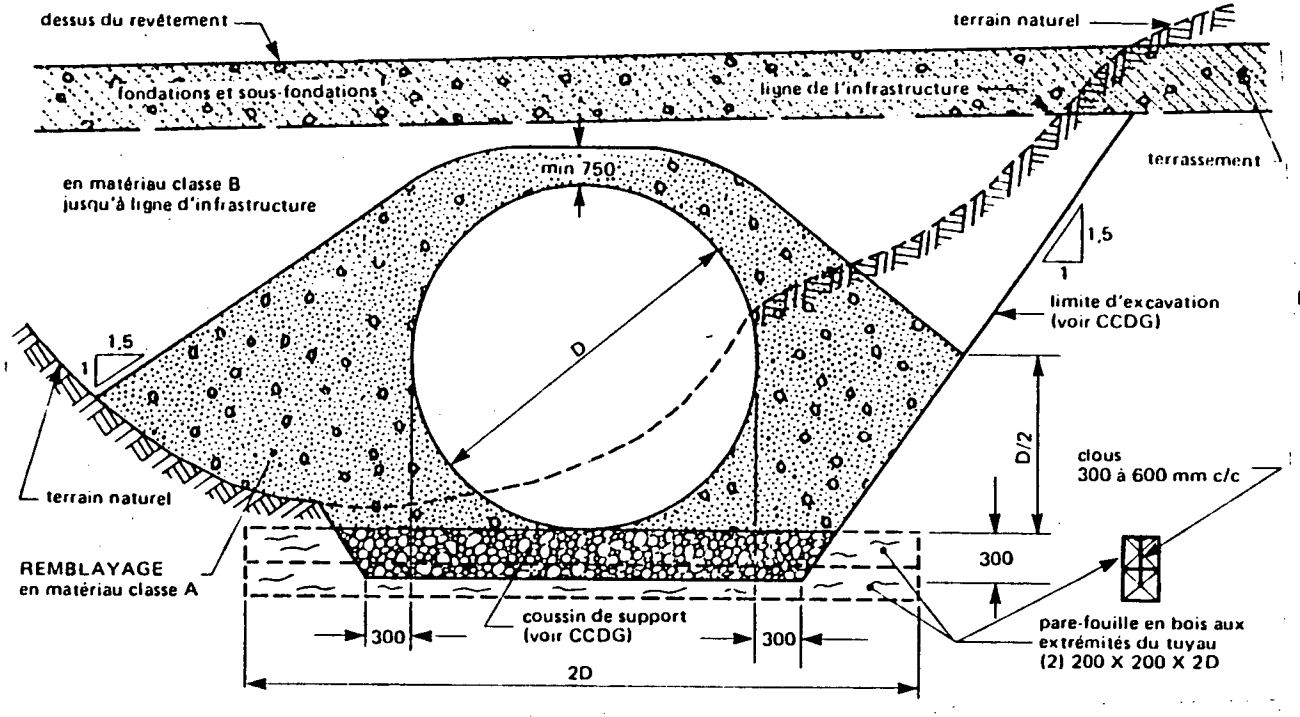
ANNEXE: 9

D-3417

ANNEXE 10

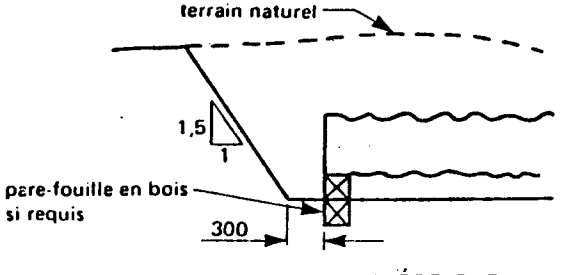
NORME D-3412
EXCAVATION ET REMBLAYAGE TUYAU EN TOLE ONDULÉE

EXCAVATION ET REMBLAYAGE
TUYAU EN TÔLE ONDULÉE

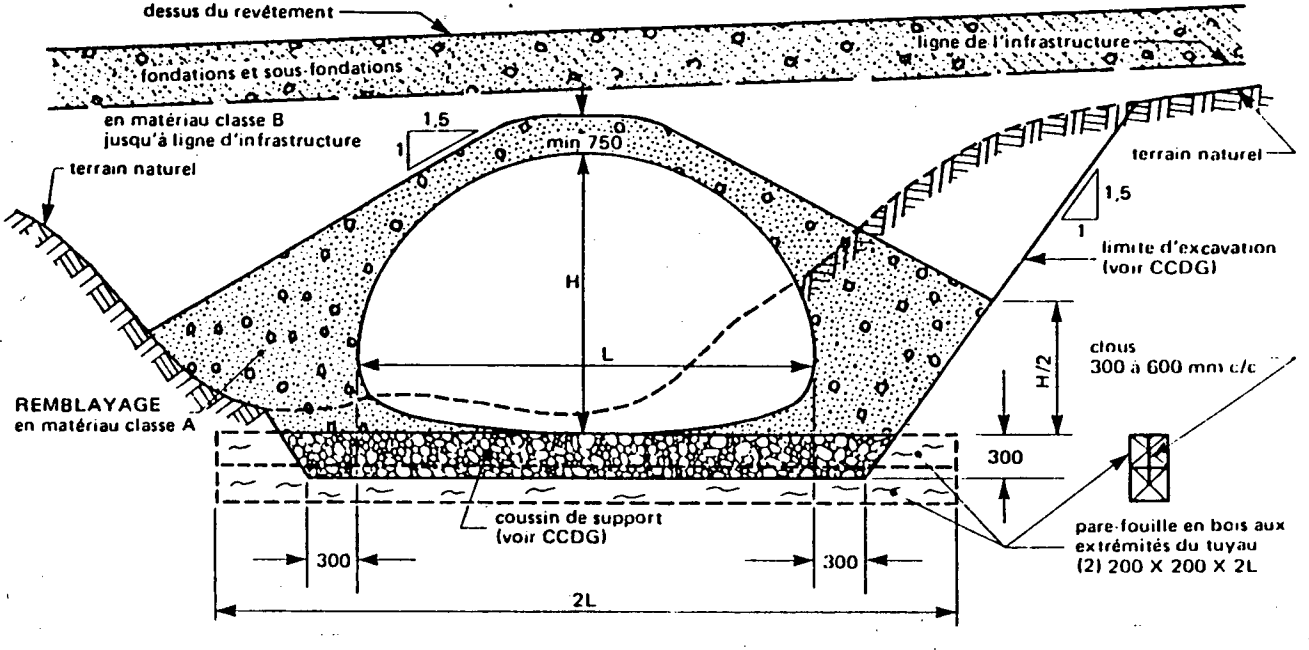


NOTES. - Pour excavation, remblayage, coussin et transition, voir CCDG.

- Pour transition, voir le plan-type D-3221.
- Les pare-fouilles sont installés à l'amont et à l'aval du tuyau. Essences permises: épinette, pruche, pin gris, pin rouge ou cèdre.
- Le remblayage en matériau classe A doit épouser le tuyau en arc de cercle à la partie supérieure (épaisseur: 750 mm minimum)



EXCAVATION THÉORIQUE
AUX BOUTS DES T.T.O.



D- 3412

ANNEXE: 10

ANNEXE 11

PHOTOGRAPHIES DU SITE DU PROJET

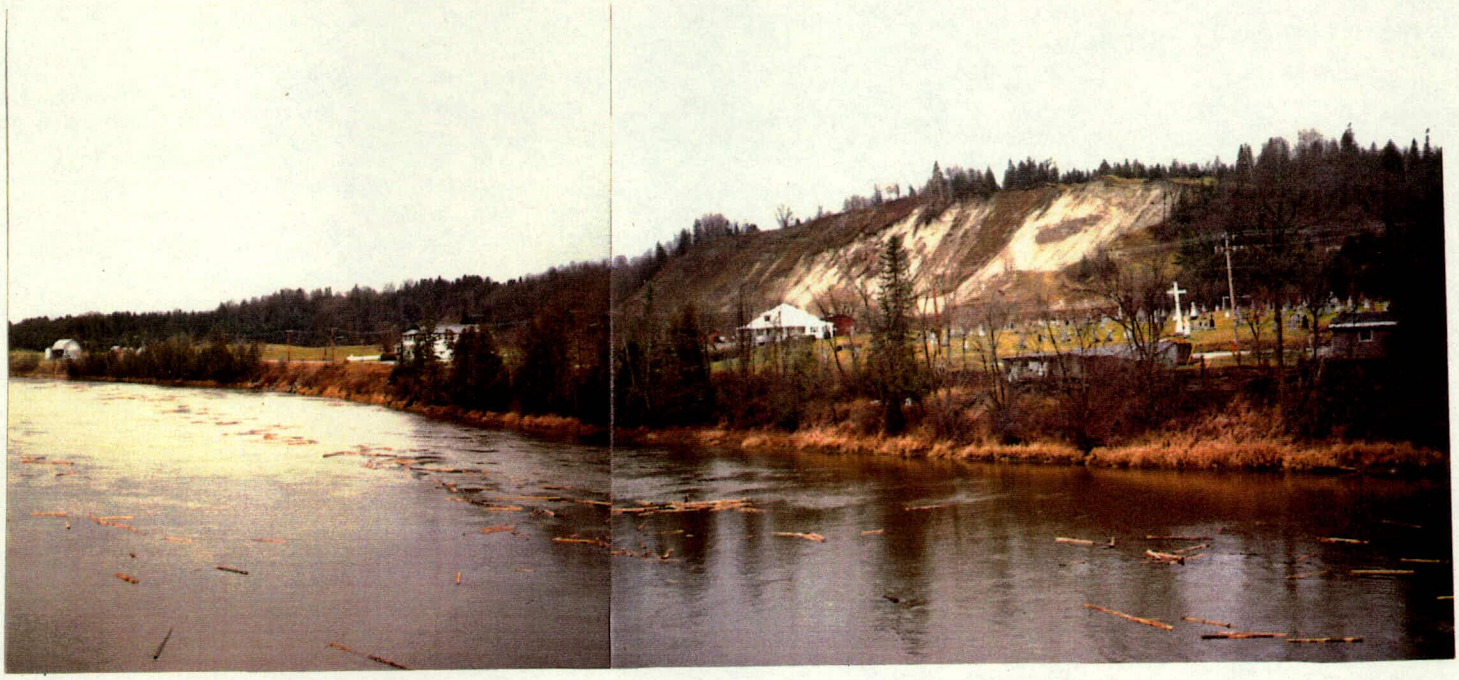


PHOTO 1: Vue du pont de Farrellton vers le sud, début du projet. A droite, vieille maison et garage qui seront démolis, km 12+400.

PHOTO 2: km 12+700 vers le sud. Rive étroite et escarpée, pont de Farrellton.

PHOTO 3: km 12+600 vers le nord. Axe de l'emprise de la voie ferrée.

PHOTO 4: km 12+760 vers le nord.

PHOTO 5: km 12+900 vers le sud.

PHOTO 6: km 12+900 vers le nord.

PHOTO 7: km 13+200 vers le sud. La future route 105 passera derrière les terrains à gauche de la photo.

PHOTO 8: km 13+440 direction sud.

PHOTO 9: km 13+700. Direction sud.

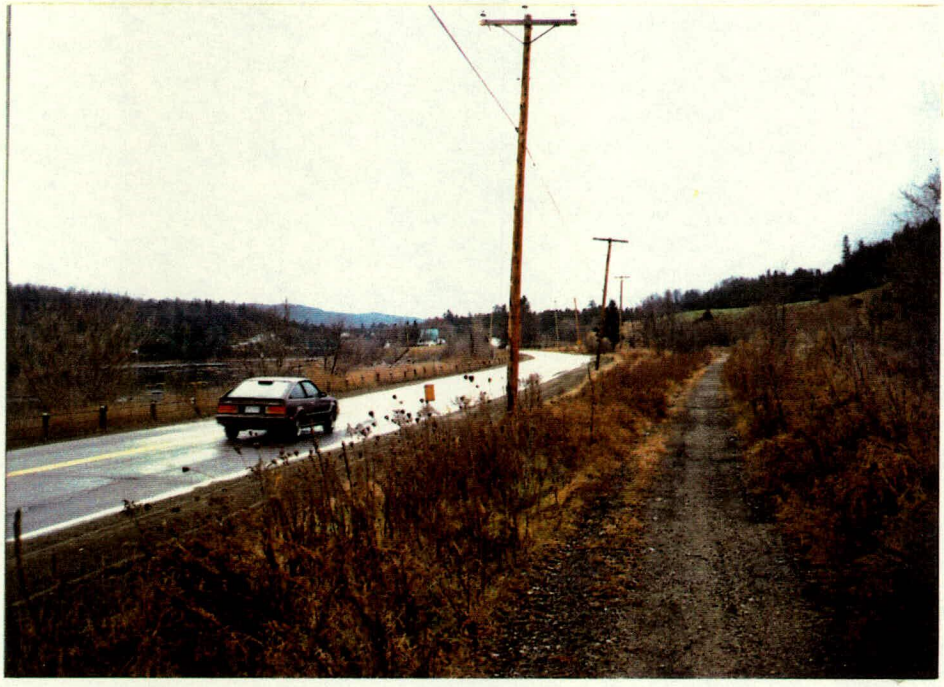


PHOTO 10: km 13+700. Direction sud. A cet endroit la voie ferrée longeait la route.

PHOTO 11: km 13+770 vers le sud.

PHOTO 12: km 13+720 vers le nord.

PHOTO 13: km 14+400 direction sud.

PHOTO 14: km 14+400 direction nord.

PHOTO 15: km 14+640. Direction sud. Point de rencontre entre l'axe de la voie ferrée et l'actuelle route 105.

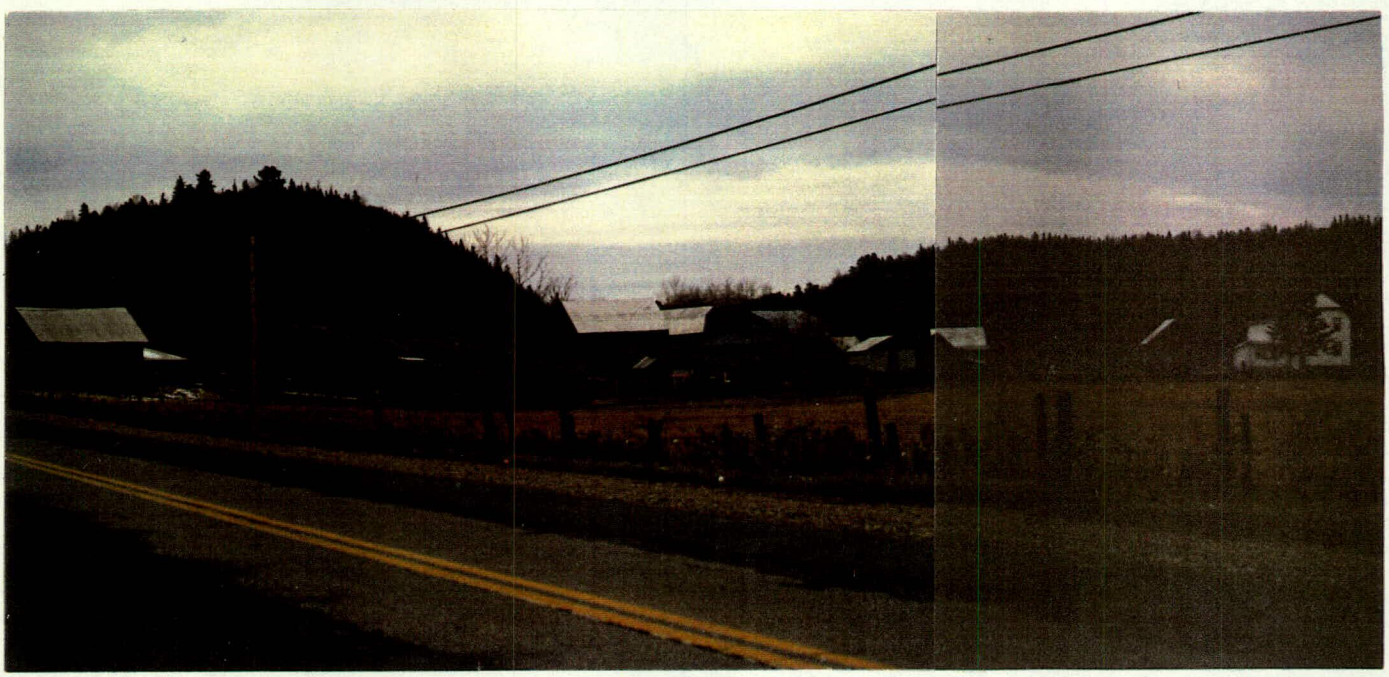


PHOTO 16: km 14+800. Ferme de M. Harvey Kelly.

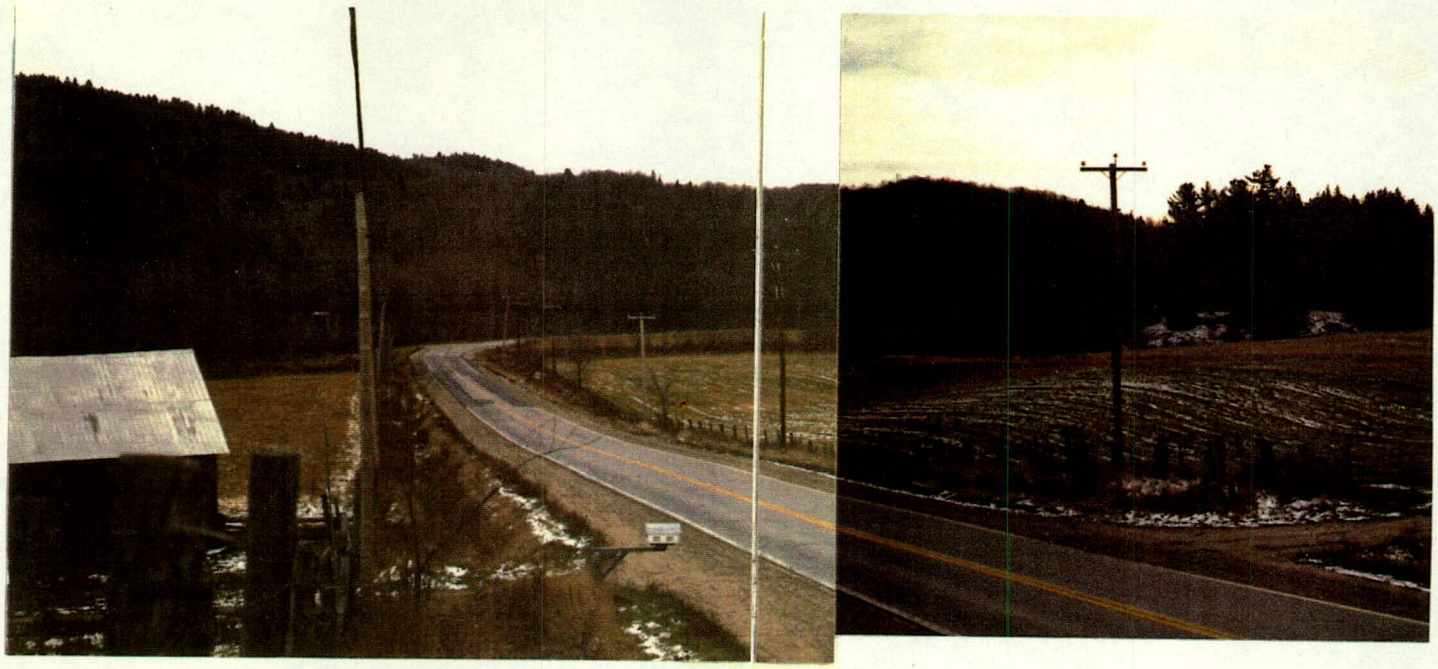


PHOTO 17: km 15+000. Fin du projet, direction sud.

MINISTERE DES TRANSPORTS
QTR A 132 233