



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
~~200, RUE DORCHESTER SUD, 7e~~
~~QUÉBEC, (QUÉBEC)~~
~~G1K 5Z1~~

Ministère des Transports
Centre de documentation
930, Chemin Ste-Foy
6e étage
Québec (Québec)
G1S 4X9

1982

ÉTUDE ENVIRONNEMENTALE & CHOIX DE TRACÉS
AUTOROUTE 5 & ROUTE 105
Entre les municipalités de Burnett & La Peche (Wakefield)
Circonscription électorale de Gatineau

464 503

GOUVERNEMENT DU QUEBEC
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DES EXPERTISES ET NORMES
DIRECTION GÉNÉRALE DU GENIE

Etude environnementale et choix du tracé
Autoroute 5 et route 105

Municipalités de Burnett et La Pêche (Wakefield)
Circonscription électorale de Gatineau

Ministère des Transports
Centre de documentation
930, Chemin Ste-Foy
6e étage
Québec (Québec)
G1S 4X9

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
~~200, Rue Dorchester sud, 7e~~
~~Québec (Québec)~~
~~G1K 5Z1~~

SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT

CANQ
TR
GE
EN
528

T A B L E D E S M A T I È R E S

	<u>Page</u>
Note de transmission	i
Avant-propos	1
1. Introduction	1
2. Etat de la situation	2
3. Description des tracés	3
3.1- Tracé A: boulevard à quatre voies divisées avec accès	3
3.2- Tracé B: boulevard à quatre voies divisées sans accès	3
3.3- Tracé C: autoroute complète	3
3.4- Tracé D: autoroute à une chaussée, avec échangeurs	3
4. Description du milieu	4
5. Principales contraintes environnementales relatives à chacun des tracés	4
5.1- Tracé A	4
5.2- Tracé B	6
5.3- Tracé C	7
6. Analyse comparative	10
7. Alternative suggérée: Tracé CB	10
8. Conclusion et recommandations	12
 ANNEXES	
1. Caractéristiques routières des avant-projets	
2. Section de plan de l'alternative suggérée	



Etude environnementale et choix de tracé
Autoroute 5 et route 105
Municipalités de Burnett et La Pêche (Wakefield)
Circonscription électorale de Gatineau

Ce rapport est recommandé pour approbation

...*Audré Lelmann*.....

(SIGNATURE)

Chef, Division

1982-03-12

(DATE)

Approuvé pour transmission et considération
par les autorités du Ministère des Transports

.....*D. Wat*.....

(SIGNATURE)

Chef, Service de l'Environnement

820503

(DATE)

AVANT-PROPOS

Le présent rapport a pour objet de fournir un avis technique sur les contraintes écologiques majeures des diverses propositions avancées par les services techniques du ministère des Transports concernant le sujet en titre.

Cet avis ne constitue donc pas une étude d'impacts en tant que telle, mais devrait seulement permettre à ces services techniques de poursuivre leurs travaux afin de fixer un choix plus éclairé sur les alternatives envisagées en tenant compte des indications additionnelles au niveau environnemental.

1. INTRODUCTION

Le projet mentionné en titre constitue la dernière phase d'un vaste projet d'ensemble qui intègre quatre phases distinctes de réalisation des travaux, dont trois sont actuellement prévues et inscrites au plan d'équipement 1982-1987.

- PHASE 1: Construction du nouveau pont Gendron et ses approches à Wakefield (1982-1983)
- PHASE 2: Contournement du village de Wakefield (1985-1986)
- PHASE 3: Prolongement de l'autoroute 5 entre Tenaga et Burnett (1986-1987)
- PHASE 4: Prolongement de l'autoroute 5 ou réaménagement de la 105 entre Burnett et Wakefield (non inscrit au plan d'équipement 1982-1987)

Ce projet d'ensemble, une fois terminé, vise à atteindre les deux objectifs généraux suivant:

- 1 - Palier aux insuffisances de l'actuelle route 105 en matière de circulation régionale; présentement la route 105 supporte principalement un trafic de transit provenant de Hull-Ottawa et dans une moindre mesure une circulation intra-régionale (locale et inter-municipale).
- 2 - Favoriser l'aménagement touristique harmonieux de la vallée de la Gatineau en bordure du parc du même nom, tout en permettant de mieux irriguer les centres en voie de développement de la région au nord de la municipalité de Hull-ouest.

2. ETAT DE LA SITUATION

A l'heure actuelle, les trois premières phases ont fait l'objet d'un consensus entre les différents intervenants du ministère des Transports, dont le service de l'Environnement, quant au choix d'un tracé qui minimise les répercussions négatives sur l'environnement.

En effet, en ce qui concerne les phases 1 et 2, suite à un rapport d'étude d'impacts préparé par le service de l'Environnement en date du 31 août 1979, le service des Tracés et Projets a préparé les plans d'avant-projet de contournement de Wakefield auquel s'intègre les approches du nouveau pont (cf. plan TA-80121012), en tenant compte des différentes recommandations formulées dans le rapport d'étude d'impacts.

Par ailleurs, l'impossibilité d'améliorer la route 105 actuelle entre Tenaga et Burnett (phase 3) sans causer un impact environnemental négatif majeur, principalement sur le milieu bâti et humain, ne laisse d'autre choix que de construire l'autoroute 5 dans l'emprise déjà expropriée, selon le corridor déterminé suite à l'étude d'impacts réalisée par la firme BBL (février 1974) en collaboration avec des professionnels du service de l'Environnement (septembre 1975).

Cependant, le tronçon Burnett-Wakefield (phase 4) pose un problème majeur, car plusieurs alternatives peuvent être envisagées; elles sont:

- 1 - Réaménagement de la route 105 en boulevard à quatre voies divisées avec accès;
- 2 - réaménagement de la route 105 en boulevard à quatre voies divisées avec servitudes de non-accès;
- 3 - construction de l'autoroute complète dans l'axe du corridor proposé par BBL/MTQ
- 4 - construction d'une seule chaussée d'autoroute avec échangeurs et voies auxiliaires pour les dépassements, dans l'axe du corridor proposé par BBL/MTQ

Ces alternatives ont déjà fait l'objet, de la part des différents services techniques du Ministère, d'études comparatives en terme de coûts de construction, coûts d'entretien, de besoins futurs, de rentabilité et de niveau de service à offrir.

Les contraintes environnementales propres à chacune de ces alternatives restent maintenant à être évaluées et comparées afin d'ajouter une dimension supplémentaire dans la fixation d'un choix définitif.

3. DESCRIPTION DES TRACES

Pour la description des tracés, nous nous référons intégralement au rapport de monsieur Gilbert Massicotte, ingénieur au service des Tracés et Projets, produit le 8 mai 81 et révisé le 30 juillet 81: "Estimations sommaires d'avant-projets préliminaires concernant l'amélioration du lien routier entre Burnett et Wakefield dans l'axe de l'autoroute 5 et de la route 105.

3.1 TRACE A: Boulevard à quatre voies divisées, avec accès

Ce tracé a pour principale caractéristique d'utiliser au maximum la chaussée de la route 105 actuelle en ajoutant une autre chaussée à l'ouest de celle-ci sauf sur les lots 27a et 2b où, à cause de la présence d'une montagne à l'ouest de la route actuelle, il est plus avantageux de déplacer l'axe de la route vers l'est.

Des carrefours à niveau sont prévus approximativement à tous les kilomètres.

L'accès des riverains au boulevard est permis tout le long de la route, sauf aux approches des carrefours où des servitudes de nonaccès sont prévues pour la sécurité.

3.2 TRACE B: Boulevard à quatre voies divisées, avec servitudes de nonaccès

Ce tracé emprunte sensiblement l'axe de la route 105 actuelle mais, afin de permettre la desserte des propriétés riveraines, la chaussée actuelle est moins utilisée que dans le cas précédent.

Les carrefours sont localisés là où des chemins secondaires pourront permettre de désenclaver le plus de lots possible.

3.3 TRACE C: Autoroute complète avec échangeurs

Ce tracé est localisé sensiblement dans une emprise déjà expropriée en grande partie, suivant un avant-projet préparé par la firme B.B.L. en collaboration avec des professionnels du service de l'Environnement du ministère des Transports.

Un échangeur est prévu, donnant accès au village de Wakefield à la hauteur de l'intersection actuelle des routes 105 et 366.

La présente route 105 changerait de vocation pour devenir une route à caractère locale.

3.4 TRACE D: Autoroute à une seule chaussée, avec échangeurs

Pour certaines raisons, ce tracé n'a pas été retenu dans

l'étude de monsieur Massicotte. Pour les fins de notre analyse, cette omission importe peu, puisque les caractéristiques techniques de ce tracé sont, à toute fin pratique, identiques à celles du tracé C (par exemple, même emprise, même corridor) et les contraintes environnementales susceptibles de se présenter seront alors sensiblement les mêmes que celles du tracé C. Les contraintes relevées pour le tracé C seront alors applicables au tracé D.

4. DESCRIPTION DU MILIEU

Le projet se situe en majeure partie dans la vallée de la Gatineau au fond de laquelle coule la rivière du même nom. Cette vallée est généralement encaissée et étroite et est recouverte de sols argileux.

La topographie du milieu traversé va de vallonnée à légèrement montagneuse et ses terres sont en partie formées de petites prairies parsemées d'îlots boisés généralement situés sur des massifs rocheux qui percent, par endroit, les dépôts meubles d'alluvions et de fluvio-glaciaires remaniés, propices à l'agriculture. Entre les agglomérations de Cascades et Farm Point, à l'ouest de la route 105, on rencontre un important ravin occupé par le ruisseau Meach, et en s'éloignant progressivement vers le nord, ce ravin fait place peu à peu à une immense coulée d'argile manifestement instable.

A l'heure actuelle, c'est la vallée de la Gatineau qui constitue la principale zone d'occupation du territoire. A partir de Hull jusqu'à La Pêche (Wakefield), la rive ouest est presque entièrement bâtie sous la forme d'une mince bande de résidences comprises entre la route 105 et la rivière. Ce type de développement linéaire est plus visible jusqu'au nord de l'agglomération de Farm Point; de là jusqu'au village de Wakefield, le secteur est très peu développé le long de la route 105.

5. PRINCIPALES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES RELATIVES

A CHACUN DES TRACES

5.1 TRACE A: Boulevard à quatre voies divisées, avec accès

A - Principales données techniques (1)

La longueur totale de ce projet est de 6,5 km et les travaux seront effectués à l'intérieur d'une emprise nominale

(1) Nous fournissons en annexe 1 une fiche détaillée des caractéristiques techniques des tracés, tirée du rapport de monsieur Gilbert Massicotte.

de 80 m, dont 26 m sont prévus pour l'aménagement d'une bande centrale. On compte six intersections à niveau avec les chemins transversaux existants et les accès seront interdits uniquement à ces points de rencontre; partout ailleurs les riverains auront un accès direct à la future route 105.

B - Principales contraintes environnementales

D'une façon générale, nous pouvons prévoir un certain nombre d'impacts qu'occasionnera ce projet, lesquels peuvent être assimilés à des contraintes environnementales.

L'impact prévisible le plus important qui a été relevé risque de se présenter à long terme et est lié à la mise en service de la route 105 à quatre voies; paradoxalement, il découle d'un avantage à court terme que comporte la solution du boulevard avec accès. En effet, en permettant une accessibilité complète à la route 105, on évite de contraindre le développement urbain le long de cette artère, principalement entre les agglomérations de Cascades et Farm Point et jusqu'à la limite de la municipalité de Hull-ouest, où des zones d'urbanisation sont planifiées. A long terme cependant, cet avantage se transformera progressivement en un désavantage provoquant un impact négatif majeur sur la qualité de vie des riverains, donc sur le milieu humain; le scénario qu'il est loisible d'imaginer est le suivant:

- 1 - A cause des accès et de l'augmentation normale du trafic, l'écoulement fluide de la circulation sera de moins en moins assuré; les risques d'accidents iront croissant et la sécurité des riverains sera menacée. L'augmentation du niveau de bruit deviendra une source progressive et de plus en plus importante d'ennui.
- 2 - Pour améliorer la sécurité, il faudra éventuellement installer des feux clignotants et des feux de circulation qui ne résoudront en rien l'écoulement de la circulation et l'impact sonore négatif.
- 3 - En dernier recours, il faudra construire des étagements consommateur d'espace et/ou, possiblement, une autre route qui ne pourrait être que le prolongement de l'autoroute 5; les impacts qu'on aura voulu éviter de créer aujourd'hui se présenteront alors avec beaucoup plus d'acuité.

Dans une note de monsieur Marcel Mercier, ingénieur au service de la Circulation et Aménagements, ce scénario est envisagé sensiblement dans les mêmes termes.

Un deuxième impact négatif majeur affectant le milieu biophysique se présentera lors de la phase de construction. Nous avons relevé une importante zone probablement instable constituée de sols argileux et directement située dans l'axe du tracé prévu, au nord-ouest de Farm Point. En outre, un profond ravin, localisé au nord du ruisseau Meach, rejoint la coulée d'argile précitée. Advenant le cas où ce tracé serait retenu, des mesures de mitigation devront être suivies afin de protéger le milieu hydrique riche au niveau de sa faune aquatique.

En dernier lieu, mentionnons que la majorité des expropriations d'immeubles est concentrée dans le secteur situé à l'ouest de Farm Point, où on devra procéder à quatre expropriations sur les six prévues sur la totalité du parcours. L'impact sur le milieu bâti est fort à cet endroit et moyen dans l'ensemble.

C - Avantage de ce tracé

Ce tracé comporte néanmoins l'avantage immédiat et à court terme de maximiser l'utilisation complète des infrastructures existantes et, par conséquent, de limiter les expropriations de terrains et d'immeubles au strict minimum, d'où consommation réduite d'espace.

5.2 TRACE B: Boulevard à quatre voies divisées avec servitudes de non-accès

A - Principales données techniques

Ce tracé comporte les mêmes spécifications techniques que le précédent, sauf en ce qui concerne les accès qui seront interdits sur la totalité du parcours; des chemins de desserte seront aménagés lorsque possible, afin de désenclaver les propriétés et lots riverains. On comptera le même nombre d'intersection à niveau, soit six.

B - Principales contraintes environnementales

La création d'une servitude de non-accès présente un certain avantage par rapport à la situation précédente en ce sens qu'elle restreint l'urbanisation en bordure immédiate de la route 105. L'impact important qui avait été relevé

pour le tracé A perd ici beaucoup de son intensité. En effet, la sécurité des riverains ne sera pas mise en danger, puisque leur nombre restera limité à la situation actuelle et surtout qu'ils n'auront pas d'accès direct à la nouvelle 105. Par contre, les problèmes reliés à l'écoulement de la circulation pourront quand même survenir si, sur demande municipale, les servitudes de non-accès sont annulées pour permettre la jonction de chemins transversaux à la route 105 réaménagée.

Quant à l'impact sonore, l'absence de nouvelle résidence en bordure de la route 105 et la marge de recul relativement élevée des habitations existantes lui enlève beaucoup d'importance.

Au niveau biophysique, cette solution présente les mêmes inconvénients que la précédente.

Finalement, concernant le milieu bâti, c'est ce tracé qui nécessite le plus grand nombre d'expropriations d'immeubles à cause de l'imposition des servitudes de non-accès. Cinq expropriations devront être faites, dans le secteur de Farm Point et quatre autres de moindre importance plus au nord. En outre, il est fort possible que des propriétaires se construisent entre temps sur les terrains lotis en bordure immédiate de la route 105 actuelle. L'impact sur le milieu bâti est fort et pourra devenir très fort.

C - Avantage de ce tracé

L'avantage majeur de ce tracé réside dans le fait qu'il consomme peu d'espace en utilisant une bonne partie des infrastructures existantes. Un autre avantage est qu'il produit peu de contraintes environnementales.

5.3 TRACE C: Autoroute complète

A - Principales données techniques

La longueur totale du projet autoroutier est de 6,8 km et les travaux seront effectués à l'intérieur d'une emprise nominale de 187 m comportant une importante sur-largeur à la limite des cantons de Hull et Wakefield, où les chaussées contournent un noyau rocheux, l'une par l'est, l'autre par l'ouest. Une bande centrale de 26 m est prévue. Enfin, un important échangeur étagé est planifié à l'intersection des routes 105 et 366 actuelles.

B - Principales contraintes environnementales

Le tracé d'autoroute affecte plusieurs éléments différents de l'environnement, mais qui originent tous d'une seule et unique contrainte: la consommation élevée et abusive d'espace; dans le contexte actuel de rationalisation de l'occupation du territoire et de restrictions budgétaires, cette dimension "consommation d'espace" prend donc une double signification à laquelle il faut prêter une attention toute particulière. Ainsi, cette contrainte génère des impacts sur les milieux biophysique, agricole et humain (bâti et socio-économique).

1 - milieu biophysique

Plus spécifiquement, le projet affecte surtout le milieu végétal. En effet, à la limite des cantons de Hull et Wakefield, le tracé, en s'éloignant par l'ouest de la route 105 actuelle, pénètre sur environ 1,5 km un boisé important de conifères implanté sur un massif montagneux assez imposant. De plus, en fin de projet, la construction d'un échangeur étagé et la relocalisation partielle du chemin du lac Brown empièteront sur un autre boisé de conifères et de feuillus mélangés.

L'impact généré sur le milieu biophysique végétal peut se révéler assez fort et, advenant que le choix final se porte sur ce tracé, il y aurait sûrement possibilité d'apporter certains correctifs afin de réduire cet impact.

Le projet affecte aussi le milieu hydrique puisqu'il faudra construire deux ponts au-dessus du ruisseau Meach; néanmoins l'axe du tracé évite en majeure partie le ravin profond et la coulée d'argile présents à cet endroit. Les mesures de mitigation normalement suivies lors de la construction de ponts seront suffisantes pour éviter toute détérioration permanente du cours d'eau et de ses berges remaniées.

2 - milieu agricole

On peut évaluer très approximativement à une vingtaine d'hectares les pertes de terres consacrées à l'agriculture qu'occasionnera le projet, principalement à cause de la largeur excessive de l'emprise retenue et des résidus inutilisables formés par la création de deux enclaves.

Considérant d'une part que ces terres sont actuellement exploitées (foin, céréales) et que d'après l'inventaire canadien des potentiels agricoles (ARDA), elles ne présentent que peu de limitations dans le choix des cultures, et d'autre part que les lots cultivés sont de dimensions très restreintes à cause des obstacles naturels du relief, l'impact global produit sur le milieu agricole est assez fort.

3 - milieu humain

3.1 milieu bâti

Au niveau du cadre bâti, ce tracé nécessite un nombre d'expropriations d'immeubles sensiblement égal et comparable à l'alternative précédente. Cependant, deux propriétés résidentielles et une exploitation agricole seront enclavées entre l'auto-
route et la route 105 existante et subiront un rapprochement très marqué, voire intolérable, de l'emprise de l'auto-
route. L'impact sur le milieu bâti est moyen.

3.2 milieu socio-économique

Le projet tel que conçu interfère de façon négative sur l'activité sociale et économique actuelle et future du village de Wakefield. En effet, l'expropriation des terrains pour la construction de l'échangeur à étagements à l'intersection des routes 105 et 366 aura deux conséquences notables: 1- déloger un important "marché aux puces" dont les activités est-
sivales semblent occuper une place importante tant au niveau de la vie sociale qu'économique du village. 2- Compromettre sérieusement l'implantation du centre commercial qui est prévu dans ce secteur.

Cet impact est difficilement qualifiable pour le moment, mais il n'est certainement pas négligeable si l'on ne tient compte que de la valeur monétaire que le service de l'Expropriation accorde aux terrains en cause.

C - Avantage de ce tracé

L'avantage d'un tracé d'auto-
route dans ce secteur est de poser une frontière entre deux grands secteurs à vocation différente sur le plan de l'utilisation du sol; l'auto-
route délimite en effet une zone à fonction récréative et de conser-
vation qui s'étend du côté ouest, d'une zone à caractère

proprement urbain à l'est qui se reflète dans le plan de développement de la municipalité de Hull-ouest.

6 - ANALYSE COMPARATIVE

A première vue, le tracé "A" (boulevard à quatre voies divisées avec accès) ressort comme étant la solution de moindre impact sur l'environnement, puisque les interventions posées sur le territoire sont réduites au strict minimum. Néanmoins, à cause des risques qu'elle comporte à moyen et long terme pour la sécurité du public voyageur et des riverains et pour la qualité de vie de ces derniers, elle doit être rejetée. En fait, il apparaît que les avantages à court terme retirés de cette solution ne font pas le poids des inconvénients qui risquent de se présenter à moyen et long terme.

Le tracé "B" (boulevard à quatre voies divisées avec servitudes de non-accès) est beaucoup plus intéressant dans le sens où les principaux avantages du tracé "A" sont conservés et où les inconvénients majeurs sont évités.

Quant au tracé "C", soit celui de l'autoroute, il peut difficilement être acceptable à cause des contraintes environnementales majeures qui ont été relevées précédemment.

Des trois tracés étudiés, le tracé "B" se distingue des deux autres comme étant celui dont les répercussions environnementales, bien qu'importantes surtout au début du projet, seront malgré tout moins sérieuses en terme d'impacts négatifs temporaires et permanents lors de la réalisation et l'exploitation du projet.

7 - ALTERNATIVE SUGGEREE: TRACE CB

Cette alternative se veut un compromis entre l'option "autoroute" et l'option "boulevard à quatre voies séparées", en ce sens qu'elle retient une partie du tracé propre à chacune des deux solutions (voir plan en annexe ?). En effet, selon cette alternative, l'autoroute est prolongée jusqu'à la limite du canton de Hull, soit sur une distance approximative de 3,6 km; et à partir de ce point jusqu'à la fin du projet, soit sur une distance d'environ 3,0 km, la solution du boulevard à quatre voies divisées avec servitudes de non-accès est retenue.

L'intérêt de cette alternative est de remédier aux contraintes environnementales majeures que comporte l'option du boulevard à

quatre voies divisées en début de projet, par l'adoption du tracé d'autoroute, de moindre impact sur cette section initiale. Concrètement, ce tracé hybride présente les avantages suivants:

A - Section autoroute: 3,6 km

- 1 - La section autoroute comporte moins d'expropriations d'immeubles que la section boulevard. En outre, il sera possible de proposer certaines mesures de mitigation lors de l'étude d'impacts, afin de minimiser les impacts sur les deux propriétés affectées.
- 2 - La section autoroute évite de poser des contraintes au développement urbain prévu et planifié par la municipalité de Hull-ouest dans les secteurs de Cascades et Farm Point, à l'est de l'autoroute; à l'ouest de l'autoroute, le terrain est en majeure partie propriété de la Société de l'Aménagement de l'Outaouais qui envisage la création d'un parc zoologique.
- 3 - La section autoroute permet d'éviter le profond ravin et la coulée d'argile instable dans le secteur du ruisseau Meach; les impacts sur le milieu biophysique lors de la construction des ponts enjambant ce ruisseau seront moins importants.
- 4 - La section autoroute permet d'éviter l'aménagement de trois intersections à niveau sur les six prévues, ce qui favorise une plus grande sécurité pour le public voyageur et les riverains et une meilleure qualité de vie pour ces derniers.
- 5 - La route 105 actuelle est conservée en totalité jusqu'à l'entrée du canton de Wakefield et continue à desservir les résidences et commerces riverains existants et à venir; elle devient une route à vocation locale.

B - Section boulevard à quatre voies divisées avec servitudes de non-accès: 3,0 km

- 6 - La section boulevard nécessite seulement trois expropriations mineures d'immeubles.
- 7 - La section boulevard est très peu consommatrice d'espace. Elle permet d'éviter des impacts majeurs sur le milieu agricole et sur le milieu biophysique (végétation) et des impacts certains sur le milieu humain (bâti et socio-économique).

- 8 - La section boulevard ne comporte que deux intersections à niveau permettant la décélération graduelle du trafic avant qu'il ne se disperse dans trois directions différentes à la hauteur de Wakefield.
- 9 - La section boulevard permet d'éviter de construire un échangeur avec étagements coûteux, en partie responsable des impacts relevés au point 7.
- 10 - La section boulevard ne nuira pas à l'urbanisation éventuelle (mais non prévue) au sud de Wakefield, car elle pourra se faire dans l'axe du chemin du lac Brown.

8 - CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Compte tenu de ce qui précède, il se dégage que le tracé offrant le moins de contraintes sur l'environnement est celui que nous avons suggéré comme alternative, soit le tracé "CB". Ce tracé combine la première section du tracé "C" (3,6 km) et la dernière section du tracé "B" (3,0 km) pour ainsi former un tracé qui respecte au mieux l'environnement physique et humain du milieu traversé. Notre premier choix se fixe donc sur le tracé "CB".

Cependant, si cette proposition, pour une raison ou une autre, ne pouvait être retenue, nos préférences quant au choix d'un autre tracé qui minimise les impacts sur l'environnement se portent dans l'ordre sur:

- 1- le tracé "B"
- 2- le tracé "C"
- 3- le tracé "A"

Afin de permettre aux autres services techniques du Ministère de poursuivre leurs travaux sur ce dossier, nous formulons les deux recommandations suivantes:

- 1 - que le service des Tracés et Projets étudie la possibilité de conserver le tracé "CB" et prépare un plan d'avant-projet en ce sens.
- 2 - advenant le cas où le choix final se porte sur le tracé C, que la Direction concernée du ministère des Transports effectue une étude d'opportunité afin de justifier la pertinence ou non de construire l'échangeur avec étagements prévu à l'intersection des routes 105 et 366; car, à la lumière des informations à notre disposition (JMA, JME, enquête origine-destination) et compte tenu des contraintes environnementales relevées, il ne nous semble pas du tout évident qu'un tel type d'échangeur soit nécessaire et essentiel à cet endroit.

Tracé A: Boulevard avec accès dans l'axe de la route 105
Plan TL-78121009 - 1/3

Eléments de base

Classification de la route : Route principale en milieu rural
 Réglementation des accès : Route avec accès
 Prévisions de la circulation (1979) : 5960 J.M.A. 7745 J.M.E.
 Vitesse de base : 100 km/h
 Caractéristiques du terrain : Montagneux

Eléments géométriques

Eléments de la route

Nombre de chaussées : 2
 Nombre de voies : 4
 Largeur de la chaussée : 2 x 7,3 m
 Accotements: type et largeur : 3,0 m
 Pente des talus : 4:1
 Pentes des flancs de coteau : 2:1
 Drainage : en surface avec fossé
 Emprise nominale : 80,0 m
 Dégagements vertical et horizontal : Vert. 5,0 m
 Hor. 6,0 @ 9,0 m
 Terre-plein : 26,0 m

Tracé en plan et profil

Courbes horizontales : Nombre: 7 R min.: 900 m
 Pentes : 4,5% max.
 Voies auxiliaires : N.A.
 Longueur du projet : 6,5 km
 Etagements simples : N.A.
 Etagements avec types d'échangeurs : N.A.
 Pont : 1 pont (Ruisseau Meach)

Tracé B: Boulevard sans accès dans l'axe de la route 105
Plan TL-121009 - 2/3

Eléments de base

Classification de la route : Route principale en milieu rural
Réglementation des accès : Servitude de non-accès
Prévisions de la circulation (1979) : 5960 J.M.A. 7745 J.M.E.
Vitesse de base : 100 km/h
Caractéristiques du terrain : Montagneux

Eléments géométriques

Eléments de la route

Nombre de chaussées : 2
Nombre de voies : 4
Largeur de la chaussée : 2 x 7,3 m
Accotements: type et largeur : 3,0 m
Pente des talus : 4:1
Pentes des flancs de coteau : 2:1
Drainage : en surface avec fossé
Emprise nominale : 80,0 m
Dégagements vertical et horizontal : Vert. 5,0 m
Hor. 6,0 @ 9,0 m
Terre-plein : 26,0 m

Tracé en plan et profil

Courbes horizontales : Nombre: 7 R min.: 900 m
Pentes : 4,5% max.
Voies auxiliaires : N.A.
Longueur du projet : 6,5 km
Etagements simples : N.A.
Etagements avec types d'échangeurs : N.A.
Pont : 1 pont (Ruisseau Meach)

Eléments de base

Classification de la route	:	Autoroute en milieu rural
Réglementation des accès	:	Autoroute avec non-accès
Prévisions de la circulation (1979) *	:	4770 J.M.A. 6200 J.M.E.
Vitesse de base	:	100 km/h
Caractéristiques du terrain	:	Montagneux

Eléments géométriques

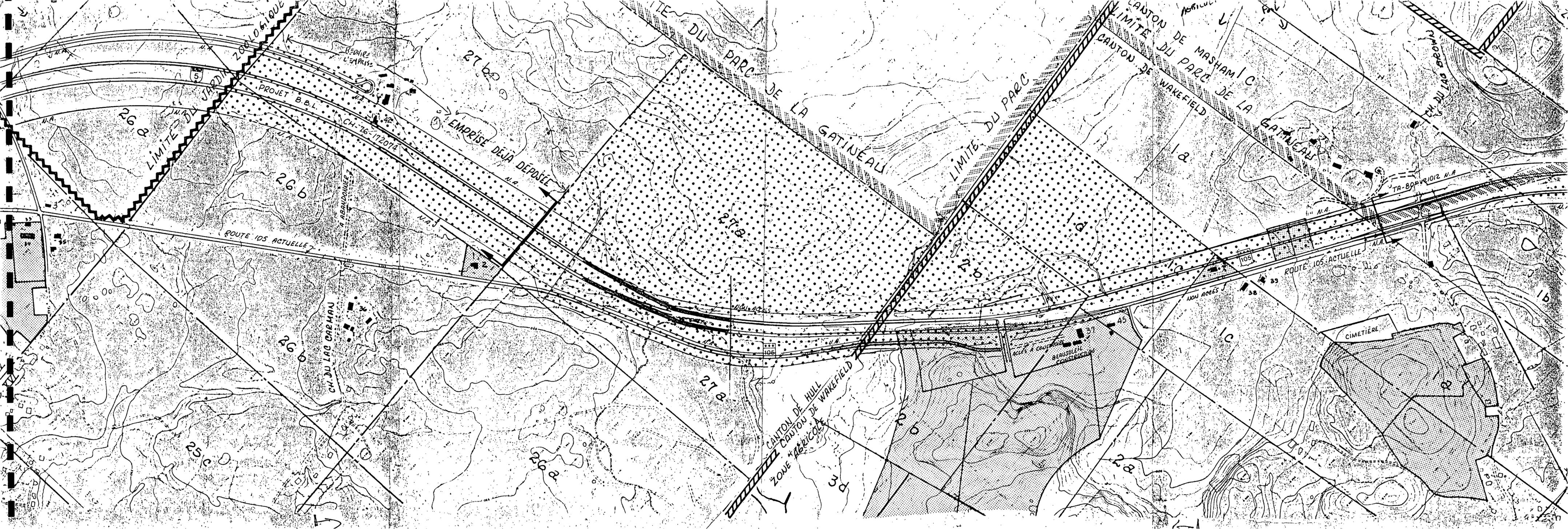
Eléments de la route

Nombre de chaussées	:	2
Nombre de voies	:	4
Largeur de la chaussée	:	7,3 m
Accotements: type et largeur	:	3,0 m
Pente des talus	:	5:1
Pentes des flancs de coteau	:	2:1
Drainage	:	Surface
Emprise nominale	:	187 m (emprise prévue au projet B.B.L.)
Dégagements vertical et horizontal	:	Vert. 5,0 m Hor. 6,0 @ 9,0 m
Terre-plein	:	26,0 m

Tracé en plan et profil

Courbes horizontales	:	Nombre: 6 R min. 650 m
Pentes	:	5% max.
Voies auxiliaires	:	N.A.
Longueur du projet	:	6,8 km
Etagements simples	:	Ch. Cross
Etagements avec types d'échangeurs	:	Int. 105 et 366 actuelle
Pont	:	2 ponts (Ruisseau Meach)

* Affectation de 80% des volumes de circulation de la route 105



ALTERNATIVE SUGGEREE

TRACE CB

annexe 2
