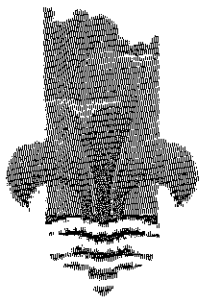




**Évaluations
environnementales**



ENVIRONNEMENT
ET FAUNE
QUÉBEC

Avis
de
projet



Québec

À l'usage du ministère de l'Environnement et de la Faune	Date de réception _____
	Numéro de dossier _____

Promoteur

Adresse Ministère des Transports du Québec
 Direction de l'Outaouais
 170, rue Hôtel de ville, 5^e étage, bureau 5.110
 Hull (Québec), J8X 4C2

Téléphone (819) 772-3107
 Télécopieur (819) 772-3338

Responsable du projet Normand Chevalier, ing.
 Direction générale de l'Ouest
 Service des projets
 170, rue Hôtel de ville, 5^{ème} étage, bureau 5.110
 Hull (Québec), J8X 4C2

Téléphone (819) 772-3107 poste 284
 Télécopieur (819) 772-3338

Consultant mandaté par le promoteur (s'il y a lieu) _____

Adresse _____

Téléphone _____ Télécopieur _____

Adresse électronique : _____

Responsable du projet : _____

Titre du projet

Raccordement de l'autoroute 5 avec la route 105 à Wakefield
 N° de projet : 20-6672-9213

INTRODUCTION

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) oblige toute personne ou groupe à suivre la *Procédure d'évaluation des impacts sur l'environnement* et à obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre la réalisation d'un projet visé par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r.9). Entrée en vigueur le 30 décembre 1980, cette procédure s'applique uniquement aux projets localisés dans la partie sud du Québec. D'autres procédures d'évaluation environnementale s'appliquent aux territoires ayant fait l'objet de conventions avec les Cris, les Inuits et les Naskapis.

Depuis l'entrée en vigueur, le 18 juin 1993, de la Loi sur l'établissement et l'agrandissement de certains lieux d'élimination de déchets (chap. 44), tout projet d'établissement ou d'agrandissement d'un lieu d'enfouissement sanitaire ou de dépôt de matériaux secs, au sens du Règlement sur les déchets solides, est aussi assujéti à la procédure prévue à la section IV.1 de la Loi sur la qualité sur l'Environnement.

Le dépôt de l'avis de projet constitue la première étape de la procédure. Il s'agit d'un avis écrit par lequel l'initiateur informe le ministre de l'Environnement et de la Faune de son intention d'entreprendre la réalisation d'un projet. Il permet aussi au Ministère de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la procédure et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire avis de projet sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être présenté d'une façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet et de ses impacts appréhendés. Ce formulaire et tout document annexé doivent être fournis en quinze copies. Comme prévu à la procédure, l'avis de projet doit être mis à la disposition du public pour information et consultation publique du dossier.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, l'avis de projet est ensuite retourné à l'une des deux unités administratives responsables de l'évaluation environnementale :

Ministère de l'Environnement et de la Faune
Direction des projets industriels et en milieu hydrique
Édifce Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3933
Télécopieur : (418) 644-8222

Ministère de l'Environnement et de la Faune
Direction des projets en milieu terrestre
Édifce Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 81
675, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3900
Télécopieur : (418) 644-8222

1. Objectifs et justification du projet

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.

Le raccordement de l'autoroute 5 à la route 105 vise à assurer une liaison sécuritaire et efficace pour les usagers empruntant la route 105 en direction nord et sud dans le secteur de Wakefield sur une projection de 20 ans.

Le projet consiste à prolonger l'autoroute 5 jusqu'à la route 105 sur une longueur approximative de 900 m. Les travaux se feront sur 1,1 km afin d'ajuster les routes existantes au nouveau tronçon. L'emprise moyenne sera supérieure à 35 mètres.

À l'extérieur de la Communauté urbaine de l'Outaouais, la route 105 est l'une des plus importantes de la direction territoriale de l'Outaouais du point de vue achalandage. Depuis le début des années quatre-vingt-dix, plusieurs interventions ont d'ailleurs été réalisées sur cette route classée nationale dans le but d'en améliorer la sécurité et la fonctionnalité. L'une de ces interventions, complétée en 1993, avait pour but de contourner le village de Wakefield dans la municipalité de La Pêche. Un concept autoroutier avait alors été retenu, tel que prévu dans une entente avec le gouvernement fédéral. Bien que ce nouveau tronçon routier ait permis d'améliorer la qualité de vie des résidents du village, la circulation de transit n'en a retiré que peu d'avantage, autant au point de vue de la fonctionnalité que de la sécurité. Des travaux d'amélioration sont donc toujours requis dans ce secteur pour conférer à la route 105 ses fonctions de route nationale.

2. Localisation du projet

Mentionner l'emplacement ou les emplacements où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire, si connus, les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalité touchés). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale des sites potentiels de localisation du projet.

Municipalité de La Pêche

MRC : Les Collines-de-l'Outaouais (82)

Route 105, tronçon 01, section 084

Localisation géographique. Aperçu général (Voir carte, annexe 1).

Lots 1 et 2, rang 3, cadastre du canton de Masham et lot 1 rangs 3 et 4, cadastre du canton de Wakefield

Le projet faisant l'objet de la présente étude est localisé au nord du village de Wakefield dans la municipalité de La Pêche. Elle débute de l'extrémité nord du nouveau secteur autoroutier contournant le village (RTS : 105-01-084, chaînage 2+200) et se termine à environ 1 km au nord de l'intersection des routes 105 et 366 Est (RTS : 105-01-110, 1+000). La longueur du projet tel que défini dans la programmation est de l'ordre de 1 km.

Les sections 084 et 110 de la route 105 mentionnées précédemment sont orientées nord-sud et reliées entre elles par le chemin McClaren orienté est-ouest (RTS : 105-01-86, longueur 1 km). Notons que le chemin McClaren se situe dans le prolongement de la route 366 Est. La longueur totale du tracé actuel de la route 105 en parallèle du projet est d'environ 2 km. La carte ci-jointe localise le projet par rapport au tracé actuel de la route 105.

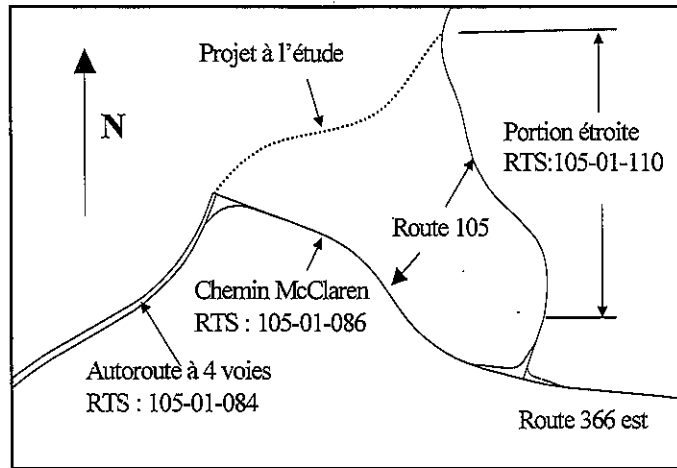


Figure 1: Trace GPS des routes de juridiction provinciale et localisation du projet

3. Propriétés des terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue. Fournir ces renseignements sur une carte si possible.

Les terrains au niveau du projet sont des propriétés privées.

4. Description du projet et de ses variantes (phase préparatoire, phase construction, phase exploitation)

Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, incluant les activités, aménagements et travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, les matières premières et matériaux utilisés, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

Le projet sera réalisé sur une longueur de 1,1 km approximativement. Le relief montagneux du secteur, conjugué à la faible distance à construire d'environ 1 km, limite considérablement les possibilités d'interventions. Un ruisseau descend la zone valloneuse où nous pouvons construire la route.

Les variantes proposées présentent donc un remblayage dans le lit actuel du ruisseau. Nous devons donc procéder à la relocalisation de celui-ci. Du déboisement est prévu sur 900 m. Il y a actuellement trois maisons qui seront expropriées. Nous devons effectuer du dynamitage dans certaines zones.

5. Composantes du milieu et principales contraintes à la réalisation du projet

Pour l'emplacement envisagé, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet, ainsi que les principales contraintes prévisibles (zonage, espace disponible, milieux sensibles, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, préoccupations majeures de la population, etc.).

La zone d'étude couvre une partie du territoire de la municipalité de La Pêche.

Topographie et description du milieu

Le milieu récepteur présente un relief accidenté. Essentiellement, le corridor proposé descend dans la vallée de la rivière Gatineau, à partir du niveau approximatif de 170 mètres jusqu'à la route 105 qui, à cet endroit, est à l'élévation 105, ce qui donne une pente longitudinale moyenne de 6 %. Dans l'ensemble, le terrain est entièrement couvert d'une forêt mixte mature ou semi-mature.

Le corridor de l'autoroute 5 a déjà été déboisé jusqu'au chemin McLaren. De là, le tracé projeté traverse un ancien dépotoir normalement abandonné (malgré la présence de débris d'aspect plutôt récent) et continue dans le fond d'une vallée encaissée dans laquelle coule un ruisseau à faible débit. Finalement, le tracé se raccorde à la route 105 en traversant des terrains habités où trois résidences sont à l'intérieur de l'emprise prévue.

Les débris de l'ancien dépotoir ont été poussés assez loin dans la vallée et des débris touchent au ruisseau. On retrouve des limons et des argiles dans la partie ouest du ruisseau, au niveau du dépotoir, et du till sur roche, avec des pentes variant entre 15 % et plus de 25 %. Elles sont aussi couvertes d'une dense végétation arborescente qui joue sûrement un rôle stabilisateur non négligeable sur un terrain qui, en surface du moins et jusque dans le lit du cours d'eau, est argileux. À ce titre, on retrouve dans l'étude d'impact de décembre 1986, une carte du milieu physique qui indique la présence de cicatrices de coulée argileuse récentes ou anciennes, sur une longueur de plus de 200 mètres, exactement au centre du tracé, à partir du chemin McLaren et en direction de la rivière Gatineau.

Végétation

L'ensemble du projet se situe en milieu forestier, hormis les derniers mètres où les terrains sont habités et aménagés. Les principaux peuplements que l'on observe, de part et d'autre du ruisseau, sont mixtes à dominance de feuillus intolérants et, en moins grand nombre, d'espèces tolérantes. L'âge des individus varie entre 30 et 50 ans, dans la cuvette du ruisseau, le recouvrement est d'au moins 80 % et la hauteur des individus varie entre 10 et 20 mètres. Sur les pentes de la cuvette du ruisseau, on retrouve de l'érable à sucre, du hêtre, du bouleau jaune, de l'érable rouge et de la pruche accompagnés de pin blanc et rouge. Le chêne rouge, ou l'éraablière à ostryer, colonise les secteurs plus secs. Sur les rives du ruisseau, on observe surtout de l'aulne rugueux et des espèces arborescentes de terre humide comme l'érable argenté et le frêne noir.

Faune

Outre la liste habituelle des mammifères ubiquistes qui se retrouvent généralement à cette latitude au Québec (mouffette rayée, marmotte commune, tamia mineur, lièvre d'Amérique, etc.), nous avons observé la présence d'un ancien barrage de castors dans le ruisseau, en contrebas du dépotoir. Cependant, cet animal est très abondant dans l'Outaouais et n'est pas considéré comme une espèce sensible à la présence de routes, d'autant plus qu'il a tendance à endiguer les ponceaux.

Un examen sommaire du ruisseau permet de croire que les populations de poissons, même de petite taille, sont relativement faibles puisque nous avons observé une forte densité d'insectes aquatiques. La présence d'insectes aquatiques d'assez grande taille (éphémères, plécoptères et trichoptères) suggère la présence d'un débit d'eau continu et bien oxygéné. La pente assez forte du terrain force l'eau en cascade à plusieurs endroits et augmente son pouvoir érosif. La végétation aquatique était absente et la visibilité, dans une eau de couleur grisâtre, était d'environ 30 cm. Ces paramètres sont normaux pour un cours d'eau qui coule en cascade dans un milieu argileux et ombragé.

Contraintes environnementales du milieu biophysique

Aucun des éléments biophysiques du milieu n'oppose de résistance majeure à la réalisation du projet si ce n'est la topographie elle-même et les types de sols. Les cicatrices de coulée argileuse, récentes ou anciennes, suggèrent d'être extrêmement prudent lors de la réalisation des travaux de terrassement. Le déboisement devrait être effectué avec prudence, sur des surfaces minimales, et de façon à déstabiliser le moins possible les pentes fortes.

Compte tenu que le ruisseau coule dans un matériau érodable, les déviations du cours devront être stabilisées rapidement par des enrochements du lit et des berges, ces enrochements pouvant comprendre l'aménagement de seuils peu élevés. L'enrochement des rives du ruisseau devra prévoir les niveaux de crue et les niveaux d'inondations printanières. Il va de soi que tous les terrains remaniés devront être ensemencés très rapidement après la réalisation des travaux.

Contraintes environnementales du milieu humain

Une attention particulière devra cependant être accordée à la jonction avec la route 105 où l'on trouve des terrains habités. On devra chercher, dans la mesure du possible, à minimiser les expropriations à cet endroit de façon à maintenir une qualité de vie acceptable pour les résidences en bordure de la route 105.

6. Principaux impacts appréhendés

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation du projet, décrire sommairement les principaux impacts (milieux naturel et humain) susceptibles d'être causés par la réalisation du projet.

Les travaux vont entraîner une modification permanente du paysage. Le ruisseau devra être réaménagé sur approximativement 200 mètres et nous devons dynamiter le flanc de la colline à l'est du ruisseau. Il y aurait expropriation de trois résidences. Il y aura du déboisement prévu sur 900 mètres.

Durant la phase construction, les impacts appréhendés concernent l'augmentation possible de la turbidité de l'eau à proximité de la rive et l'émission de poussières et de bruit pour les secteurs habités situés près du site des travaux. Le niveau sonore sera à surveiller pendant et après les travaux.

7. Calendrier de réalisation du projet

Indiquer le calendrier selon les différentes phases de réalisation du projet et en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure.

Selon la planification actuelle du Ministère le début du projet est prévu en 2005-2006 (Voir programmation, annexe 1)

8. Phases ultérieures et projets connexes

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.

Les phases ultérieures seront définies en fonction des besoins en déplacement et des objectifs opérationnels.

9. Modalités de consultation du public

Mentionner, s'il y a lieu, les diverses formes de consultation publique prévues au cours de l'élaboration de l'étude d'impact. Le cas échéant, inclure le plan de communication envisagé.

Nous prévoyons rencontrer la municipalité et les propriétaires touchés par le projet.

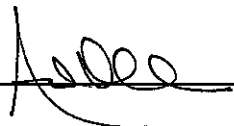
10. Remarques

Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages supplémentaires.

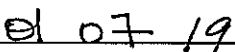
Sans objet

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le



par :

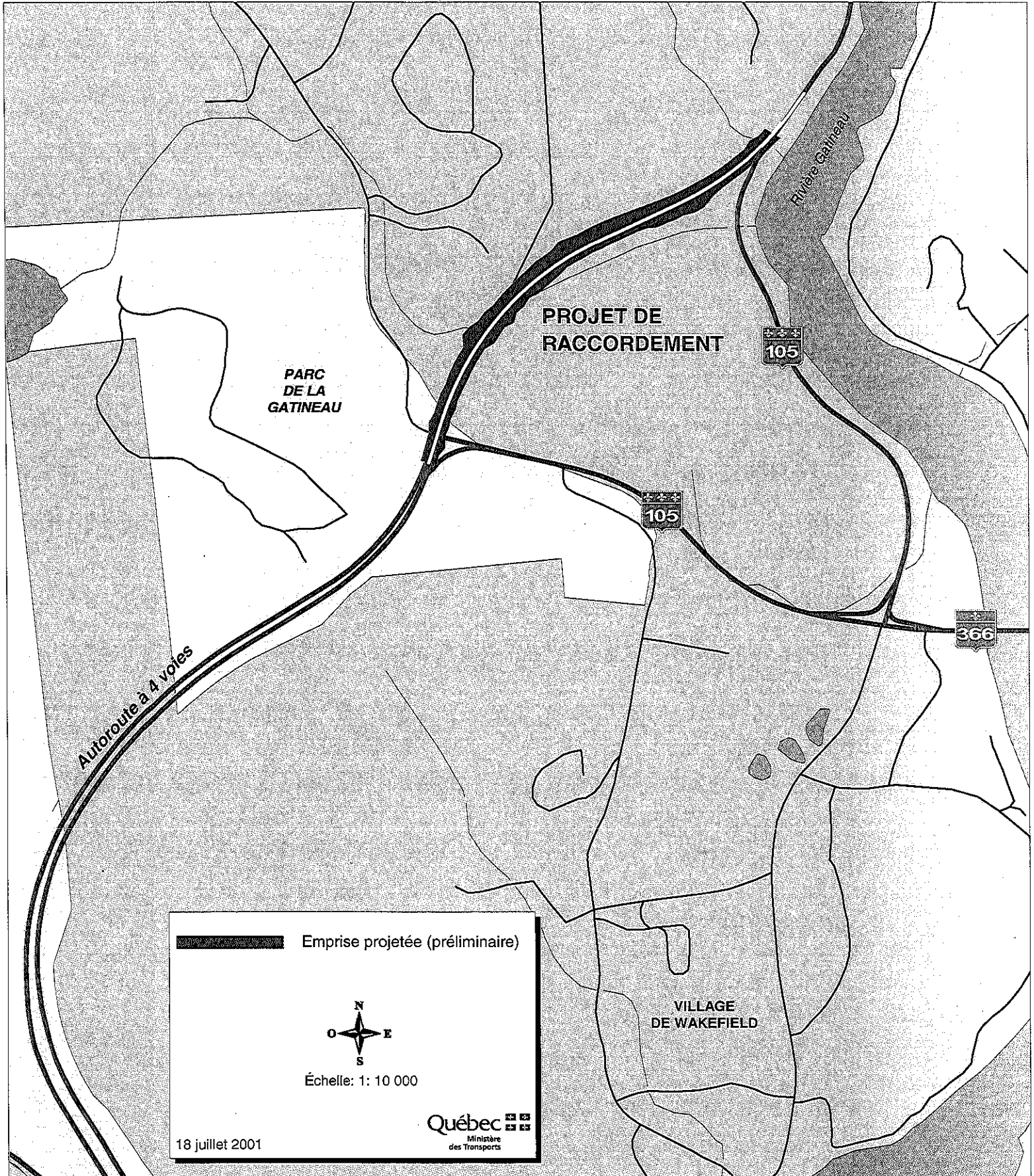


Annexe 1

Raccordement de l'autoroute 5 à la route 105

Projet # 20-6672-9213

Municipalité La Pêche





PROGRAMMATION ET PLANIFICATION DES PROJETS (Régulier)
Résumé de la programmation
Développement du réseau (Immobilisation)

Date production : 2001-06-28

Ministère des transports
Aucun

PROJET PROT/C/ENTRETS PRIORITÉ	INFRASTRUCTURE LOCALISATION	MUNICIPALITÉ C.R.P. / M.R.C. LONG. (km) : INT. POND.	INTERV. PRINCIPALE INTERV. SECONDAIRES	CARACT. TECHNIQUES	PLANIFICATION DES ACTIVITÉS						Total
					Activités	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	
20-6671-9614- /CCN DG: 28 DT: 3	Racc. rte 309 à A-50 (Doherty) à l'A-50 (échangeur Doherty).	MASSON-ANGERS, V PAPINEAU COMM.-URBAINE-DE-L'OUTAOUAIS 4,500 0,000	Const. nouv. rte 2v	DOSSIER MMS/ JES/MAXFS DJMA Sécurité : N Structure : N	215	400	400	700			1 715
20-6672-8384- /CCN DG: 23 DT: 4	Boul. Laramée (viaducs à la Viaducs de la Prom. Des Fées)	HULL, V HULL COMM.-URBAINE-DE-L'OUTAOUAIS 0,400 0,400	Const. pont étag.	DOSSIER MMS/ JES/MAXFS DJMA Sécurité : N Structure : N		400		500	225	850	2 350
20-6672-8383-A /CCN DG: 29 DT: 5	Boul. Laramée (du ch. Montagne Des Fées à De La Montagne)	HULL, V HULL COMM.-URBAINE-DE-L'OUTAOUAIS 3,200 3,200	Const. nouv.rte 4vd	DOSSIER MMS/ JES/MAXFS DJMA Sécurité : N Structure : N				450	200	250	1 150
20-6672-9213- /CCN DG: 30 DT: 6	Racc. A-5 (cont. de Wakefield) RACCORDEMENT A-5 ET ROUTE 105 À WAKEFIELD	LA PECHE M GATINEAU LES COLLINES-DE-L'OUTAOUAIS 1,100 0,000	Const. nouv.rte 4vd Const. nouvel échan. Const. bretelle éch.	DOSSIER MMS/ JES/MAXFS DJMA Sécurité : N Structure : N	40			250	915	150	1 955
20-6674-9401- / DG: 31 DT: 8	Rte 105 (Contournement de Rte 105 Low (Contournement Brennan's Hill)	LOW, CT PAPINEAU LA VALLEE-DE-LA-GATINEAU 2,200 2,200	Const. nouv. rte 2v	DOSSIER MMS/ JES/MAXFS DJMA Sécurité : N Structure : N				250	250	250	750
20-6671-9509- / DG: 35 DT: 9	A-50 (de Doherty à rte 317) Tronçon de Doherty à la route 317.	MASSON-ANGERS, V PAPINEAU COMM.-URBAINE-DE-L'OUTAOUAIS 12,800 0,000	Const. le chau. aut. Const. nouvel échan. Const. pont étag.	DOSSIER MMS/ JES/MAXFS DJMA Sécurité : N Structure : N	2 330	1 400	3 050	2 900	2 400	2 200	14 280
20-5671-0102- / DG: DT:	A-50 (Thurso à Montebello) De la route 317 à la route 323	MASSON-ANGERS, V PAPINEAU COMM.-URBAINE-DE-L'OUTAOUAIS 24,000 0,000	Const. le chau. aut.	DOSSIER MMS/ JES/MAXFS DJMA Sécurité : N Structure : N	2 330	1 400	3 050	7 900	22 400	22 200	59 280
20-6671-0103- / DG: DT:	A-50 (Montebello à limite est) De la route 323 à montée Boucher	MASSON-ANGERS, V PAPINEAU COMM.-URBAINE-DE-L'OUTAOUAIS 11,000 0,000	Const. le chau. aut.	DOSSIER MMS/ JES/MAXFS DJMA Sécurité : N Structure : N				500	1 000	6 300	21 100
20-6671-9501- /CCN DG: DT:	A-50 (de rte 309 à Findlay) Tronçon 309 à Findlay.	MASSON-ANGERS, V PAPINEAU COMM.-URBAINE-DE-L'OUTAOUAIS 3,400 3,400	Const. aut. rur. Const. nouv.rte 4vd Étagem. passage niv	DOSSIER MMS/ JES/MAXFS DJMA Sécurité : N Structure : N	4 002	1 050	25				5 077
20-6671-9508- / DG: DT:	A-50 (de Findlay à Doherty) Tronçon findlay à Doherty	MASSON-ANGERS, V PAPINEAU COMM.-URBAINE-DE-L'OUTAOUAIS 7,200 0,000	Const. le chau. aut. Const. nouvel échan. Const. pont étag.	DOSSIER MMS/ JES/MAXFS DJMA Sécurité : N Structure : N	3 219	2 200	2 300	1 200			8 919
					3 219	5 200	18 300	9 200			35 919