



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

POUR CONSULTATION SEULEMENT

RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE VIGNEAULT (RANG DES CHALETS)
MUNICIPALITÉ: STE-CLOTHILDE-DE-HORTON
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUIRE

CANQ
TR
GE
PR
228

555262

 **Gouvernement du Québec**
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

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

RÉAMENAGEMENT DE LA ROUTE VIGNEAULT (RANG DES CHALETS)
MUNICIPALITÉ: STE-CLOTHILDE-DE-HORTON
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUIRE

JUILLET 1987

CANQ
FR
GE
PR
228

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

EQUIPE DE TRAVAIL

Robert Letarte

géographe, délégué en région
chargé de projet et rédacteur

Sous la supervision de :

Claude Mathieu

écologiste, chef de la section
Centre, Division des études
environnementales Ouest

Avec l'assistance de :

René Noiseux

ingénieur
chargé de projet
district 41

TABLE DES MATIERES

1- Nom, adresse et numéro de téléphone du requérant	1
2- Responsable du projet	1
3- Identification du chargé de projet	1
4- Identification et localisation du projet	1
5- Les objectifs du projet	2
6- Description du projet	3
7- Echancier du projet	7
8- Expropriation	7
9- Autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec	7
10- Approbation municipale du projet	8
11- Motif de la demande de certificat de construire	8
12- Présentation du cadre environnemental du projet	9
13- Evaluation des impacts du projet sur l'environnement, mesures de mitigation et impacts résiduels	14
14- Conclusion	21

LISTE DES TABLEAUX

- Tableau 1 : Utilisation du sol (1986), première section, chaînage 0+610 à 0+740
- Tableau 11 : Utilisation du sol (1986), deuxième section, chaînage 2+340 à 3+070
- Tableau 111 : Utilisation du sol (1986), troisième section, chaînage 3+435 à 3+730
- Tableau 1V : Modification des marges de recul du côté est de la route Vigneault dans la section "B" à moins de 60 mètres de la rivière Nicolet Sud-Ouest.
-

LISTE DES ANNEXES

- 1^o- Localisation du projet sur une carte topographique à l'échelle 1:50,000.
 - 2^o- Localisation du projet sur un plan cadastral à l'échelle 1:20,000.
 - 3^o- Résolution du conseil de la municipalité de paroisse de Ste-Clothilde-de-Horton, 12 février 1976.
 - 4^o- Lettre du secrétaire-trésorier de la municipalité de la paroisse de Ste-Clothilde-de-Horton au ministère des Transports, 5 mai 1976.
 - 5^o- Lettre du secrétaire-trésorier de la municipalité de la paroisse de Ste-Clothilde-de-Horton au ministère des Transports, 9 février 1977.
 - 6^o- Les trois sections-type hors normes retenues pour la reconstruction de la route Vigneault.
 - 7^o- Autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec obtenue le 16 octobre 1986.
 - 8^o- Approbation du projet par la corporation municipale de la paroisse de Ste-Clothilde-de-Horton, procès-verbal du 1er avril 1987.
 - 9^o- Norme D-6600 du ministère des Transports concernant la protection des arbres pendant la construction.
 - 10^o- Norme D-6601 du ministère des Transports concernant la protection des arbres pendant la construction (protecteur de racines).
 - 11^o- Norme D-6411 du ministère des Transports concernant un revêtement de protection en pierre pour entrée et sortie de ponceau et fossé.
-

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Carte du risque d'inondation

ANNEXE PHOTOGRAPHIQUE1^o- PHOTOGRAPHIES de la section "A" (chainage 0+610 à 0+740)

- Photo # 1 : Photo prise au chainage 0+600
Début de la section "A" à moins de 60 mètres
de la rivière Nicolet Sud-Ouest.
- Photo # 2 : Photo prise au chainage 0+614
Petit chalet sis du côté droit de la route
Vigneault.
- Photo # 3 : Photo prise au chainage 0+655
Vue d'un chalet, hangar et maison sis du côté
droit de la route Vigneault.
- Photo # 4 : Photo prise au chainage 0+660
Vue du côté gauche de la route donnant sur la
rivière Nicolet Sud-Ouest.

2^o- PHOTOGRAPHIES de la section "B" (chainage 2+340 à 3+070)

- Photo # 5 : Photo prise au chainage 2+320
Début de la section "B" à moins de 60 mètres
de la rivière Nicolet Sud-Ouest.
- Photo # 6 : Photo prise au chainage 2+460 vers l'amont du
projet. Si la clôture blanche est sise sur la
propriété privée, elle ne sera pas affectée
par le projet.
- Photo # 7 : Photo prise au chainage 2+460 vers l'aval du
projet. Les pins sis du côté gauche de la
route ne seront pas affectés par le projet
s'ils sont situés sur la propriété privée.
- Photo # 8 : Photo prise au chainage 2+444,5.
Maison/chalet sise du côté droit de la route
qui sera rapprochée de 4,3 mètres par rapport
à l'emprise actuelle.

- Photo # 9 : Photo prise au chaînage 2+560.
Maison/chalet sise du côté droit de la route qui sera rapprochée de 3,2 mètres par rapport à l'emprise actuelle.
- Photo # 10 : Photo prise au chaînage 2+580.
Roulotte sise du côté droit de la route qui sera rapprochée de 2 mètres par rapport à l'emprise actuelle. Les 3 pins de 10 à 15 cm de diamètre se retrouvent à l'intérieur de l'emprise requise.
- Photo # 11 : Photo prise au chaînage 2+650.
Petite roulotte sise du côté droit de la route qui sera rapprochée de 3,8 mètres par rapport à l'emprise actuelle.
- Photo # 12 : Photo prise au chaînage 2+690.
Deux maisons sises du côté droit de la route qui seront rapprochées de 3,5 mètres pour la maison A et de 2,5 mètres pour la maison B par rapport à l'emprise actuelle.
- Photo # 13 : Photo prise au chaînage 2+732 vers l'aval du projet.
Du côté gauche de la route, quelques arbres devront être coupés pour une légère correction de la courbe. Il s'agit du seul endroit sis du côté gauche de la route qui nécessitera un élargissement de l'emprise dans cette section B.
- Photo # 14 : Photo prise au chaînage 2+800.
Aulnaie du côté droit de la route où il y aura empiètement jusqu'à 7,8 m pour correction de profil en bordure d'un petit cours d'eau qui traverse la route au chaînage 2+840.
- Photo # 15 : Photo prise au chaînage 2+840.
Vue du côté gauche de la route en direction de la rivière Nicolet Sud-Ouest. On y voit un petit cours d'eau d'environ 2 mètres de largeur qui se jette dans la rivière Nicolet Sud-Ouest sise à 38,8 mètres de l'emprise routière.

- Photo # 16 : Photo prise au chaînage 2+840.
Vue du cours d'eau traversant une aulnaie du côté amont. Le cours d'eau coule sur un fond sableux.
- Photo # 17 : Photo prise au chaînage 2+850 vers l'aval du projet.
Aucune acquisition d'emprise n'est prévue du côté gauche.
- Photo # 18 : Photo prise au chaînage 2+932 vers le côté droit de la route.
Un petit chalet et une remise seront faiblement rapprochés de 1,8 à 2 mètres par rapport à l'emprise actuelle.
- Photo # 19 : Photo prise au chaînage 3+000 vers l'aval du projet. Fin de la section "B" à moins de 60 mètres de la rivière Nicolet Sud-Ouest.

30- PHOTOGRAPHIES de la section "C" (chaînage 3+435 à 3+730)

- Photo # 20 : Photo prise au chaînage 3+425.
Début de la section "C" sise à moins de 60 mètres de la rivière Nicolet Sud-Ouest.
Dans la section "C", le projet sera entièrement réalisé à l'intérieur de l'emprise actuelle.
- Photo # 21 : Photo prise au chaînage 3+730 vers l'amont du projet.
Vue du côté de la route donnant sur la rivière Nicolet Sud-Ouest.
Fin de la section "C" sise à moins de 60 mètres de la rivière Nicolet Sud-Ouest.
-

1- NOM, ADRESSE ET NUMERO DE TELEPHONE DU REQUERANT

Ministère des Transports
Direction régionale 6-1
380, boulevard St-Joseph-Ouest
Drummondville (Québec)
J2B 6W6
(819) 478-2546

2- RESPONSABLE DU PROJET

Monsieur Daniel Waltz, écologiste
Chef du Service de l'environnement
Ministère des Transports
255, boulevard Crémazie Est (90)
Montréal (Québec)
H2M 1L5
(514) 873-4953

3- IDENTIFICATION DU CHARGE DE PROJET

Monsieur Robert Letarte, géographe
Délégué en région
Service de l'environnement
Ministère des Transports
380, boulevard St-Joseph-Ouest
Drummondville (Québec)
J2B 6W6
(819) 478-2546

4- IDENTIFICATION ET LOCALISATION DU PROJET

Route : Vigneault (rang des Chalets)
Région: 6-1
Municipalité: Ste-Clothilde-de-Horton paroisse
Circonscription électorale: Richmond
M.R.C.: Arthabaska
Dossier no: AR 6.1-41-12 #445

Ci-joint en annexe 1 et 2:

Annexe 1 : Localisation du projet sur une carte topographique à l'échelle 1: 50,000.

Annexe 2 : Localisation du projet sur un plan cadastral à l'échelle 1: 20,000.

5- LES OBJECTIFS DU PROJET

La reconstruction de ce tronçon de 4,307 km de la route Vigneault dans la municipalité de Ste-Clothilde-de-Horton paraisse origine d'une demande de la population riveraine afin d'éliminer les problèmes de poussière et ceux d'orniérage vécus en été par les usagers de la route et de route boueuse au printemps. Les propriétaires riverains demandent qu'un pavage soit mis en place sur la route. Or la route actuelle présente des problèmes de fondation et de drainage, lesquels devront être éliminés avant que le ministère des Transports ne puisse procéder au pavage de ladite route. Les améliorations proposées visent à donner à cette route les standards minimums applicables à ce type d'infrastructure.

Cette reconstruction est souhaitée depuis longtemps par la population et la municipalité de Ste-Clothilde-de-Horton comme en témoignent les documents suivants que l'on retrouve en annexe 3, 4 et 5:

Annexe 3 : résolution du conseil de la municipalité de la paroisse de Ste-Clothilde-de-Horton, 12 février 1976.

Annexe 4 : lettre du secrétaire-trésorier de la municipalité de la paroisse de Ste-Clothilde-de-Horton au ministère des Transports, 5 mai 1976.

Annexe 5 : lettre du secrétaire-trésorier de la municipalité de la paroisse de Ste-Clothilde-de-Horton au ministère des Transports, 9 février 1977.

.../3

6- Description du projet

6.1- Nature du projet

L'absence de matériaux de qualité composant la route actuelle étant à la source des problèmes de faible portance rencontrés sur la route Vigneault, le ministère devra reprendre les fondations de cette route, donc excaver jusqu'au niveau de la ligne d'infrastructure, soit sur environ 0,5m en moyenne afin de refaire la structure de cette route. L'aménagement d'un drainage adéquat permettra à cette route reconstruite de conserver ses standards de qualité.

Le projet a été conçu pour que le niveau de la route actuelle demeure le même après la reconstruction de la route.

Par sections, la nature des travaux se définit donc comme suit:

-chainage 0+000 à 1+950 et 3+800 à 4+300:

- reprise des fondations
- aménagement de fossés latéraux

-chainage 1+950 à 3+250:

- reprise des fondations
- aménagement d'un fossé latéral du côté droit
- aménagement d'un système de captage pluvial (grilles, conduites et bordures) du côté gauche, c'est-à-dire du côté de la rivière Nicolet Sud-Ouest.

-chainage 3+250 à 3+800:

- reprise des fondations
- aménagement d'un égout pluvial

-chainage 0+320: pont au-dessus du ruisseau Gélinas.

- Le ruisseau a environ 3m de largeur et coule sur un lit sableux.
- La structure actuelle est un tuyau multiplaque en tôle ondulée galvanisée dont le diamètre est de 3 500mm et la longueur de 12,6m.
- Le tuyau en place sera allongé d'environ 3m du côté gauche (côté de la rivière Nicolet Sud-Ouest) et de 8,4 m du côté droit pour une longueur globale d'environ 24m.
- Aucun détournement du ruisseau n'est prévu
- Les travaux ne devraient pas excéder 1 mois et sont prévus pour l'été 1987.

-chainage 1+968,5: pont au-dessus du ruisseau Patate.

- Au niveau du pont, le ruisseau Patate coule sur un lit constitué en majeure partie de gros cailloux et de roc. Son écoulement se fait sur une pente assez forte provoquant de la turbulence. Le ruisseau a environ 6m de largeur.
- La structure actuelle est un pont sur culée de béton dont les fondations reposent sur du roc. Le tablier du pont est de bois reposant sur poutres d'acier.
- Le pont offre un dégagement inférieur au niveau de la rivière de 5,08m.
- La largeur hors-tout de la structure est de 6,62 m.
- Les travaux projetés sont de refaire le tablier du pont en béton et d'élargir les culées dans leur axe actuel avec gainage de 300mm.
- La structure du pont sera élargie de 1,5 m du côté gauche, c'est-à-dire du côté de la rivière Nicolet Sud-Ouest et de 3m du côté droit.
- Aucun détournement du ruisseau n'est prévu.
- Les travaux ne devraient pas excéder 2 mois et sont prévus pour l'été 1988.

-chainage 2+839,5: pont au-dessus d'un petit cours d'eau.

- Ce cours d'eau a environ 2m de largeur et coule sur un lit sableux.
- Ce pont est situé dans une section sise à moins de 60m de la rivière Nicolet Sud-Ouest. Celle-ci est à quelque 38,8m de la route Vigneault.
- La structure actuelle est composée d'un tuyau en béton armé de 1 524mm de diamètre et d'une longueur de 15,4m environ.
- Nous projetons d'allonger le tuyau en place d'environ 7m du côté droit, c'est-à-dire du côté opposé à la rivière Nicolet Sud-Ouest pour une longueur totale d'environ 22,5m.
- Aucun détournement du cours d'eau n'est prévu.
- Ces travaux devraient être exécutés en moins de deux mois et sont prévues pour l'été 1989.

6.2- La longueur totale du projet est de 4,307 km. Cependant, trois sections seulement totalisant 1,155 km de longueur sont situées à moins de 60 m de la rivière Nicolet Sud-Ouest et nécessitent un certificat d'autorisation de construire de la part du ministère de l'Environnement du Québec. Ces trois sections sont situées aux chaînages suivants:

- . Section "A" : chaînage 0+610 à 0+740
- . Section "B" : chaînage 2+340 à 3+070
- . Section "C" : chaînage 3+435 à 3+730

Dans la section "A", aucune emprise nouvelle n'est acquise du côté de la rivière Nicolet Sud-Ouest.

Dans la section "B", un peu d'emprise sera acquise du côté de la rivière Nicolet Sud-Ouest sur une distance de 54,5 m seulement, soit entre les chaînages 2+723 et 2+789. Cette emprise de largeur irrégulière variant de 0 à 1,8 m est requise afin d'apporter une légère correction dans une courbe.

Dans la section "C", la route Vigneault sera entièrement reconstruite à l'intérieur des emprises existantes.

6.3- Cette route sera reconstruite selon des normes minimales compte tenu de la nature du milieu et du faible volume de circulation retrouvé sur cette route de desserte de chalet. En section de drainage ouvert, l'emprise sera de 17 mètres, en section semi-urbaine, celle-ci sera de 14,5 mètres et en section urbaine, elle sera de 12 mètres.

L'annexe 6 présente les trois sections-types qui seront utilisées.

6.4- Nombre de chaussées et nombre de voies

Le projet ne comporte qu'une seule chaussée et deux voies de circulation contiguës de 3 mètres chacunes.

- 6.5- Le débit de circulation sur cette route est évalué à 150 V.J.M.A. et à 300 V.J.M.E. d'après une estimation faite par le district 41 de Drummondville.
- 6.6- La vitesse de référence pour la conception de la reconstruction de la route Vigneault a été établie à 90 km/h conformément aux routes locales pavées. Certaines courbes sont cependant sous la norme.
- 6.7- La vitesse affichée sera celle d'une route locale pavée, soit 80 km/h. Certaines courbes de même que certains tronçons plus urbanisés pourront avoir une vitesse affichée inférieure.
- 6.8- Le type de drainage retenu a déjà été expliqué en 6.1 et sera variable selon les sections. Quant aux ponceaux sur les fossés de drainage, ils seront remplacés le cas échéant en conformité avec les recommandations du ministère de l'agriculture.
- 6.9- Les travaux de reconstruction s'effectueront généralement à l'intérieur d'emprises uniformes minimales tel que déjà mentionné au point 6.3. Toutefois, quelques surlargeurs seront requises aux endroits suivants:
- chaînage 0+250 à 0+370: dans le secteur du ruisseau Gélinas, la surlargeur est justifiée à cause de la dépression créée par le lit du ruisseau afin d'assurer une pente stable aux talus de 2H:1V.
 - chaînage 0+760 à 1+260: une surlargeur est nécessaire du côté droit. La demi-emprise passe de 8,5 m à 12 m. Celle-ci a été nécessitée par l'excavation d'un fossé de drainage forestier en bordure de la route dont la profondeur excède celle prévue pour le drainage de la plate-forme.
 - chaînage 1+944 à 1+984: dans le secteur du ruisseau Patate, la surlargeur est justifiée pour la réfection et l'élargissement du pont.
 - chaînage 2+800 à 2+880: dans ce secteur, un cours d'eau traverse la route Vigneault au chaînage 2+839,5. Cette surlargeur est nécessaire afin d'assurer aux talus une pente stable de 2H:1V.

7- ECHEANCIER DU PROJET

Avant-projet : 1979
 Plan de construction: 1984
 Plan d'expropriation: janvier 1987
 Construction : Début, automne 1987
 Fin 1989 ou 1990

8- EXPROPRIATION

Les acquisitions de terrain seront faites par les municipalités de Ste-Séraphine paroisse (149,2 m²), Ste-Clothilde-de-Horton paroisse (environ 13 400 m²), Ste-Clothilde-de-Horton village (2 282,9 m²). L'expropriation est réduite au minimum en raison des emprises réduites retenues pour ce projet.

L'expropriation ne concerne aucun bâtiment comme tel, seulement du terrain. Aucune maison ne subira un rapprochement important pouvant affecter les résidents.

Dans les trois sections à moins de 60m de la rivière Nicolet Sud-Ouest, lorsqu'il y a acquisition de terrain, celle-ci se fait du côté opposé à la rivière Nicolet sauf entre les chaînages 2+728 et 2+782,5 dans la section "B" en raison d'une légère correction qui sera apporté à une courbe.

Les terrains requis sont tous situés dans le territoire agricole protégé par la CPTAQ.

9- AUTORISATION DE LA CPTAQ

A l'intérieur des trois sections comprises à moins de 60m de la rivière Nicolet Sud-Ouest, seule une partie de la section "B" entre les chaînages 2+829,5 et 2+858 sur une partie du lot 244 du cadastre du canton de Simpson et du canton de Horton devait faire l'objet d'une autorisation de la part de la Commission de protection du territoire agricole du Québec. Dans ce cas-ci, la surlargeur au-delà de 20 mètres est nécessaire pour une légère correction de profil à la traverse d'un cours d'eau de 2m de largeur environ.

Cette autorisation a été obtenue le 16 octobre 1986 en même temps que toutes les autres surlargeurs du projet.

Copie de cette autorisation est présentée en annexe 7.

10- APPROBATION MUNICIPALE DU PROJET

L'extrait du procès-verbal de la corporation municipale de la paroisse de Ste-Clothilde-de-Horton reproduite en annexe 8 atteste que cette dernière accepte le projet préparé par le ministère des Transports et que ce projet ne contrevient à aucun règlement municipal actuellement en vigueur.

11- MOTIF DE LA DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUIRE

Le réaménagement de la route Vigneault se fera à moins de 60 mètres de la rive de la rivière Nicolet Sud-Ouest entre les chaînages suivants:

- chaînage 0+610 à 0+740 : 130 mètres;
- chaînage 2+340 à 3+070 : 730 mètres;
- chaînage 3+435 à 3+730 : 295 mètres;

A aucun endroit la route ne se rapprochera de la rivière Nicolet Sud-Ouest. Cette reconstruction ne présente donc aucun danger pour l'équilibre écologique de cette rivière.

C'est donc uniquement en vertu de la lettre de l'article 17g du décret 3734-80 du 3 décembre 1980 concernant l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement que nous devons obtenir un certificat d'autorisation de construire.

12- PRESENTATION DU CADRE ENVIRONNEMENTAL DU PROJET

Le projet de reconstruction de la route Vigneault est entièrement situé en zone agricole protégé par la Loi sur la protection du territoire agricole du Québec. Cependant, la quasi totalité de l'aire desservie par cette route est située dans une zone de villégiature à l'exception de la petite partie qui s'éloigne de la rivière Nicolet Sud-Ouest pour se diriger vers le village de Ste-Clothilde-de-Horton et qui traverse une zone forestière composée de feuillus intolérants avec pins blancs. Le toponyme local de cette route, soit le "rang des chalets" est d'ailleurs très significatifs à cet égard. L'inventaire des éléments environnementaux sensibles à l'implantation d'infrastructures électriques produit par Hydro-Québec (carte 31H-Est) identifie également ce secteur comme un espace affecté à la villégiature (janvier 1984). La carte d'utilisation du sol de 1977 du ministère de l'Agriculture présentait également ce secteur comme une "zone de loisirs et de chalets". Cette vocation est donc bien établie et reconnue par tous.

En effet, bien que le projet se situe en zone agricole protégée, la fonction agricole proprement dite est pratiquement absente. Seule une petite parcelle de terre située entre les chaînages 0+955 et 1+045 du côté gauche de la route est utilisée pour la culture du foin. A aucun autre endroit, l'agriculture est présente. Les abords de la route Vigneault sont utilisés pour du résidentiel de type chalet surtout, le tout étant encadré dans un milieu de type boisé. La route est effectivement bordée de boisés divers constitués en général de jeunes arbres dont la valeur esthétique et commerciale est faible. Il s'agit principalement de peupliers, d'érables, de trembles, de bouleaux blancs, d'aulnes ainsi que de quelques conifères. On y retrouve également quelques endroits à concentration de pruches, de pins, d'épinettes ainsi que quelques secteurs de gros pins principalement dans les zones plus développées pour les chalets en bordure de la rivière Nicolet Sud-Ouest. Une partie importante de l'occupation du sol est accaparé par des habitations dont la plupart sont du type chalet. Ce secteur est donc un secteur de rurbanisation.

Le fait que l'agriculture proprement dite soit absente s'explique en partie par la présence de la rivière Nicolet Sud-Ouest à proximité de la route et son attrait pour la villégiature mais également et surtout par le faible potentiel des sols pour l'agriculture. Le classement des sols de ce secteur d'après leurs possibilités d'utilisation agricole selon l'ARDA montre en effet des sols de classe 4, donc comportant de graves limitations pour l'agriculture, lesquelles reposent sur la faible fertilité de ces sols, leur faible capacité de rétention pour l'eau et par ailleurs sur un excès d'humidité à certains endroits. Lorsque l'on constate les sols en présence, il n'est pas surprenant que le potentiel agricole soit si faible.

- Sols de nature granulaire

SP : sable Ste-Sophie (sable sur argile); drainage bon.

SM : sable St-Samuel (sable fortement acide); drainage mauvais à très mauvais.

- Sols cohésifs

ML : sable Mille-Isle (sable sur sable grossier et gravier fin sur argile); drainage bon à excessif.

Le potentiel agricole de ces sols pourrait même être inférieur à 4 car ceux-ci ne retiennent ni chaux ni engrais et sont pratiquement improductifs.

Le potentiel des terres avoisinantes au projet pour la récréation selon la carte 31 H de l'inventaire des terres du Canada est classé 6. Il s'agit donc de terres offrant de faibles possibilités pour la récréation extérieure. Ce n'est qu'à cause de la proximité du plan d'eau qu'est la rivière Nicolet Sud-Ouest que ce secteur offre quand même un certain attrait pour certaines formes extensives de récréation surtout à cause des possibilités d'accéder à la rivière Nicolet Sud-Ouest plutôt que pour les possibilités de la pêche sportive. Ce secteur de la rivière de même que ses affluents ont en effet été jugés de faible importance pour la faune et la récréation par le ministère du Loisir de la Chasse et de la Pêche qui n'a apporté aucune objection à l'exécution des travaux projetés par le ministère des Transports.

Le potentiel des terres avoisinantes au projet pour la sauvagine selon la carte 31 H de l'inventaire des terres du Canada est également classé 6. Ce secteur de la rivière Nicolet Sud-Ouest et ses abords présentent donc un potentiel des plus faible.

Le potentiel des terres avoisinantes au projet pour la faune ongulée selon la carte 31 H de la direction générale des terres à Environnement Canada est classé 3. Ce secteur fait donc partie d'un ensemble de terres comportant de faibles limitations pour la production d'ongulés. Dans le secteur à l'étude pour le présent projet on pourrait retrouver du cerf de Virginie, cependant aucun ravage connu n'est localisé dans les environs de la route Vigneault. Les travaux projetés n'auront donc aucun impact sur la vie de ces animaux.

Bien que selon le ministère de l'Environnement du Québec, le secteur de Ste-Clothilde-de-Horton et ses alentours constitue une des trois zones du bassin de la rivière Nicolet pouvant être affecté par des crues printanières ou par des crues d'été ou d'automne, les risques d'inondations du secteur où se dérouleront les travaux de reconstruction de la route Vigneault sont nuls. En effet, dans le secteur des travaux projetés, aucun risque d'inondation n'apparaît sur la carte 31 H 16-100-5172. Les risques d'inondations sont surtout concentrés plus en aval sur la rivière Nicolet Sud-Ouest et touchent particulièrement l'autre rive (rive gauche) de cette rivière (voir figure 1).

Les tableaux qui suivent présentent l'utilisation du sol en bordure de la route Vigneault dans la municipalité de Ste-Clothilde-de-Horton paroisse pour les trois sections de la route qui font l'objet de la présente demande de certificat d'autorisation de construire.

Tableau 1 : Utilisation du sol (1986), première section, chaînage 0+610 à 0+740

Côté droit (Est) de la route		Côté gauche (Ouest) de la route i.e. côté de la route donnant sur la riv. Nicolet Sud-Ouest	
<u>Chainages</u>	<u>Utilisation sol</u>	<u>Chainages</u>	<u>Utilisation du sol</u>
0+610 à 0+740	Résidentiel	0+610 à 0+740	Résidentiel

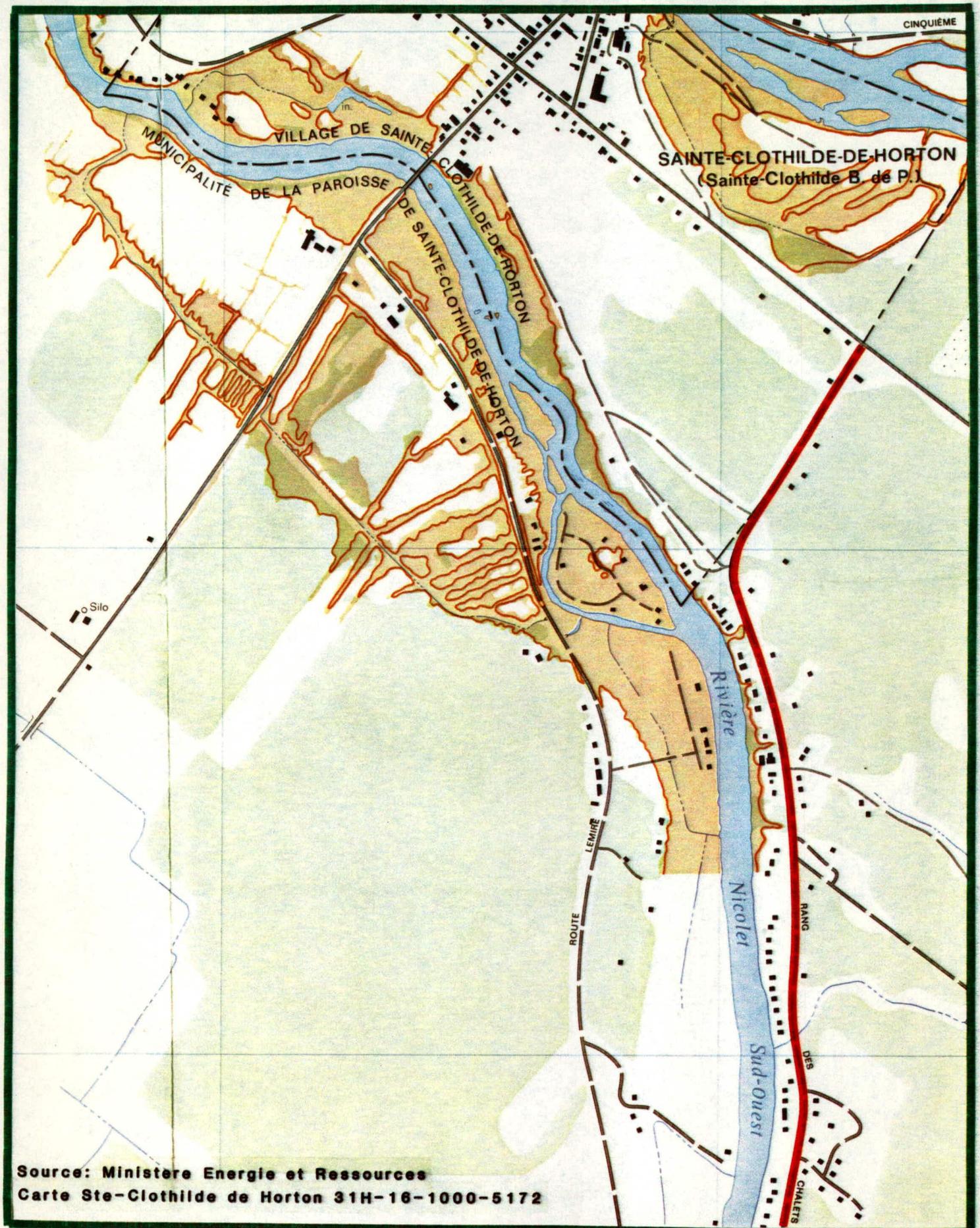


FIGURE 1

Tableau 11 : Utilisation du sol (1986), deuxième section,
chaînage 2+340 à 3+070

Côté droit (Est) de la route		Côté gauche (Ouest) de la route i.e. côté de la route donnant sur la riv. Nicolet Sud-Ouest	
<u>Chainages</u>	<u>Utilisation sol</u>	<u>Chainages</u>	<u>Utilisation du sol</u>
2+340 à 2+454,5	Boisé de feuillus mélangés et de quelques conifères (bouleaux blancs, érables, pins) Les feuillus ont entre 15 et 20cm de diam. alors que les pins ont jusqu'à 40cm de diam.	2+340 à 3+070	Résidentiel (chalets)
2+454,5 à 2+495	Résidentiel (chalets)		
2+495 à 2+525	Boisé avec dominance d'aulnes		
2+525 à 2+750	Résidentiel (chalets)		
2+750 à 2+920	Boisé avec dominance d'aulnes		
2+920 à 3+000	Résidentiel (chalets)		
3+000 à 3+070	Boisé de très jeunes feuillus (érables, merisiers, peupliers, bouleaux blancs) avec présence de gros pins.		

Tableau 111: Utilisation du sol (1986), troisième section, chaînage 3+435 à 3+730

Côté droit (Est) de la route		Côté gauche (Ouest) de la route i.e. côté de la route donnant sur la riv. Nicolet Sud-Ouest	
<u>Chainages</u>	<u>Utilisation sol</u>	<u>Chainages</u>	<u>Utilisation du sol</u>
3+435 à 3+730	Résidentiel chalets en milieu boisé où dominant le bouleau blanc et le pin.	3+435 à 3+730	Résidentiel

13- EVALUATION DES IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT, MESURES DE MITIGATION ET IMPACTS RESIDUELS.

L'impact global de la reconstruction de la route Vigneault sur le milieu sera très faible. Il a été réduit à son strict minimum par l'adaptation de la largeur d'emprise au milieu traversé des sections types habituellement utilisées par le ministère et par l'aménagement de drainage fermé à certains endroits pour réduire l'empiètement dans les secteurs les plus densément peuplés. A titre de référence, soulignons que le projet original étudié par le Service de l'environnement en 1980 prévoyait une reconstruction dans une emprise de 20 mètres avec des surlargeurs atteignant jusqu'à 30 mètres près des cours d'eau notamment. Un tel projet aurait entraîné des impacts évidemment plus importants sur le plan du déboisement et de la réduction des marges de recul face aux maisons et chalets que l'on retrouve le long de la route Vigneault sans compter les risques accrus aux abords des cours d'eau traversés par le projet. Suite aux demandes des résidents et à l'étude environnementale, il a donc été convenu de réaliser le présent projet selon les sections types illustrées en annexe 6.

Comme il est possible de le constater à la lecture des feuillets correspondants du plan CH-79-61-0002, le principe de base qui a orienté le projet était qu'aucune emprise ne devait être acquise du côté Ouest de la route (côté gauche) où l'on retrouve la très grande majorité des chalets et maisons afin de ne pas réduire les marges de recul des nombreuses propriétés qu'on y retrouve, protéger l'environnement des cours avant de ces propriétés (arbres, clôtures etc...) et finalement ne pas rapprocher la route de la rive de la rivière Nicolet Sud-Ouest principalement dans les trois secteurs où la route se trouve déjà à moins de 60m de la rivière. Dans les faits, l'emprise actuelle demeurera inchangée du côté ouest de la route sauf à un seul endroit où un peu d'emprise est requise pour apporter une légère correction à une courbe. Cette acquisition est faite entre les chainages 2+723 et 2+789. Sa largeur varie de 0 à un maximum de 2 mètres. Comme il est possible de le voir sur la photographie no 13, cette acquisition entraînera la coupe de quelques arbres dont un peuplier de 25 cm de diamètre ainsi que trois pins et une épinette de 30 à 40 cm de diamètres. Dans les circonstances où le projet a déjà été conçu suivant des normes minimales, cet impact biophysique et visuel est inévitable. D'étendue ponctuelle et d'intensité faible dans un milieu de résistance moyenne, cet impact sera très faible. Il est même possible que certains de ces arbres puissent être conservés. Nous le saurons lors de la construction lorsque nous connaîtrons leur localisation de façon très précise. D'ailleurs d'une façon générale, ce n'est que lors de la construction que nous saurons de façon certaine si tous les arbres situés du côté ouest de la route sont effectivement à l'extérieur de notre emprise et s'ils pourront tous être conservés comme prévu. Même au plan humain, ce rapprochement entraînera un impact très faible sur la propriété la plus touchée située au no civique 1007 qui conservera une marge de recul supérieure à 12 mètres.

L'analyse des impacts par sections se présente comme suit:

Section A : du chaînage 0+610 à 0+740

Dans cette section de 130 mètres de longueur, la rivière Nicolet Sud-Ouest se situe à 58 mètres en moyenne de l'emprise de la route Vigneault. L'emprise requise varie de 2 à 3 mètres et est entièrement prise du côté est de la route dans un secteur résidentiel aménagé dans une zone boisée composée de jeunes feuillus mélangés où l'on retrouve principalement l'érable, le bouleaux et le peuplier. Le déboisement est presque terminé sur de courtes sections comme en témoignent les photos 1 et 3 prises en novembre 1986. Ce déboisement a été fait par les propriétaires eux-mêmes qui connaissent le projet depuis longtemps, sans compter qu'ils cèdent eux-mêmes le terrain pour la réalisation du projet. Aucune maison ou chalets ne subit de rapprochement important de l'emprise routière, la marge de recul la plus faible demeurant à 13 mètres ce qui fait que tant du point de vue biophysique qu'humain, l'impact de la reconstruction de la route Vigneault sur cette section sera pratiquement nul. Aucune mesure de mitigation particulière n'est applicable dans cette section.

Section B : du chaînage 2+340 à 3+070

Dans cette section de 730 mètres de longueur, la rivière Nicolet Sud-Ouest se situe en moyenne à 51,5 mètres de l'emprise de la route Vigneault. L'emprise requise varie de 0,5 à un maximum de 8 mètres au niveau du petit cours d'eau qui traverse la route au chaînage 2+839 mais en moyenne l'emprise requise est de l'ordre de 3 mètres environ. Celle-ci est entièrement prise du côté est de la route sauf entre les chaînages 2+723 et 2+789 tel que précédemment mentionné.

L'impact sur le milieu biophysique est faible compte tenu de la faible superficie requise et des essences d'arbres en présences, soit l'aulne, le bouleau blanc et l'érable. Seuls quelques pins blancs de forte taille se retrouvent parmi les arbres qui devront être coupés principalement entre les chaînages 2+340 et 2+408 environ ainsi qu'entre les chaînages 3+000 à 3+070. Tous les arbres situés à la limite de l'emprise et pouvant être mis en danger lors de la reconstruction de la route seront protégés convenablement par l'application des normes D-6600 et D-6601. Ces normes sont présentées en annexe 9 et 10. Cette mesure sera également appliquée du côté Ouest de la route dans la seule section où de l'emprise est requise soit entre les chaînages 2+723 et 2+789.

L'impact sur le milieu hydrique est très faible. Le seul cours d'eau traversé se situe au chaînage 2+839. Le tuyau de béton armé actuel de 1 524mm de diamètre sera allongé d'environ 7 mètres du côté amont pour être porté à une longueur totale de 22,5 mètres. Aucun détournement du ruisseau n'est prévu. La nécessité de ces travaux provient d'une légère correction du profil de la route aux abords du cours d'eau. Ce petit cours d'eau n'a que 2 mètres de largeur environ et devant la faible importance accordée à ce secteur pour la faune aquatique par le MLCP, les mesures de protection du milieu hydrique suivantes seront suffisantes pour assurer la protection du milieu hydrique. Ces recommandations seront également valables pour tous les travaux à effectuer aux autres cours d'eau traversés le long du projet, notamment aux chaînages 0+320 et 1+968,5.

- Si des digues, batardeaux ou chemins d'accès sont nécessaires, les matériaux pour ces ouvrages temporaires ne doivent pas contenir plus de 10% de matières fines passant le tamis de 80 microns (tamis no 200), à moins qu'ils soient confinés à l'intérieur d'un batardeau à l'aide d'une toile filtrante ou d'un filtre naturel granulaire.
- Les aires de stationnement et d'entreposage ou autres aménagements temporaires doivent être situés à au moins 60 mètres du cours d'eau et à l'extérieur de la zone inondable. La seule élimination de végétation permise est celle nécessaire à la réalisation de l'ouvrage.
- Le plein et la vérification mécanique de la machinerie s'effectueront à une distance d'au moins 15 mètres du cours d'eau de façon à éviter toute contamination du milieu aquatique par des produits organiques, chimiques, pétrochimiques, toxiques ou pouvant le devenir.
- La traversée à gué du cours d'eau par la machinerie lourde est interdite.
- Le prélèvement de matériel granulaire du lit du cours d'eau et de ses berges pour servir à l'ouvrage est interdit.

- Le déversement dans tous cours d'eau ou plans d'eau de déchets provenant du chantier est interdit. On doit disposer de ces déchets, qu'elle qu'en soit leur nature, selon les lois et règlements en vigueur.
- On devra également s'assurer que tous débris de démolition inutilisables pour les travaux en cours et considérés comme rebuts, soient disposés par l'entrepreneur sur un site autorisé par le ministère de l'Environnement du Québec. De plus, conformément à l'article 26.04.9 du Cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports du Québec, tous les matériaux de rebuts devront être disposés de façon à ce qu'ils ne soient pas visibles d'une route (donc de la route Vigneault) et de manière esthétique et conformément aux stipulations de l'article 7.13 du C.C.D.G.. Notamment, il sera interdit d'aller déposer quelque matériau de rebut que ce soit à moins de 60 mètres de tout cours d'eau dont évidemment la rivière Nicolet Sud-Ouest.
- Durant les travaux, à tous les endroits du chantier où il y a risque d'érosion, le sol doit être stabilisé. Si le chantier est fermé durant l'hiver, ce travail de stabilisation préventive doit être fait au moment de la fermeture temporaire du chantier dans le but de parer aux érosions massives du printemps. Immédiatement après la réalisation des travaux, tous les endroits remaniés devront être stabilisés de façon permanente.
- A l'entrée et à la sortie des ponceaux, on devra prévoir des protections afin de prévenir l'érosion et l'affouillement des berges et du lit des cours d'eau. La norme D-6411 du ministère des Transports sera appliquée. Cette norme est reproduite en annexe 11.

L'impact sur le milieu humain est également faible.

En effet, la partie densément habitée du côté ouest de la route soit sur les terrains sis entre la route Vigneault et la rivière Nicolet Sud-Ouest ne seront pas affectés par la reconstruction car l'emprise actuelle est conservée sauf entre les chaînages 2+723 et 2+789. Entre ces deux chaînages les rapprochements sont minimes, c'est-à-dire inférieurs à 2 mètres et les deux maisons impliquées conservent les marges de recul de 22,68 et 12,43 mètres au minimum.

Du côté est de la route où l'emprise est acquise, l'utilisation résidentielle est beaucoup moins dense que ce ne l'est du côté de la rivière. Le tableau 1V montre l'évolution des marges de recul dans cette section.

Tableau 1V: Modification des marges de recul du côté est de la route Vigneault dans la section "B" à moins de 60 mètres de la rivière Nicolet Sud-Ouest

<u>Chainage</u>	<u>Marge de recul</u>		<u>% de la réduction</u>
	actuelle	projetée	
2+444,5	33 m	28,7 m	13%
2+560	25 m	21,8 m	12,8%
2+587 (roulotte)	9 m	7,08 m	21,4%
2+602	48 m	46 m	4,2%
2+649 (roulotte)	15 m	12 m	20%
2+698	17 m	13 m	23,6%
2+719	20 m	17 m	15%
2+946	11,5 m	9,64 m	16,2%
2+972	10 m	8 m	20%

Les marges de recul résiduelles sont acceptables et aucune mesure de mitigation n'est retenue, les emprises réduites ayant déjà minimisés les impacts négatifs de cette reconstruction.

Section C : du chaînage 3+435 à 3+730

Dans cette section de 295 mètres de longueur, la rivière Nicolet Sud-Ouest se situe en moyenne à 53,3 mètres de l'emprise de la route Vigneault. Comme le projet se réalisera à l'intérieur des emprises actuelles dans cette section, nous n'anticipons aucun impact notable sur l'environnement pour cette section.

La seule recommandation vise la conservation et la protection des arbres situés à la limite de l'emprise par l'application des normes D-6600 et D-6601.

Finalement, pour l'ensemble du projet, compte tenu du milieu de villégiature traversé par la route Vigneault, nous recommandons de prévoir par temps sec, lors de l'exécution des travaux, l'épandage périodique d'un abat poussière afin de diminuer l'impact des travaux sur les résidents en contrôlant au mieux possible la propagation de la poussière. L'utilisation de l'eau est recommandée en conformité avec les articles 27.05.01 et 27.05.4 du C.C.D.G. du ministère des Transports du Québec.

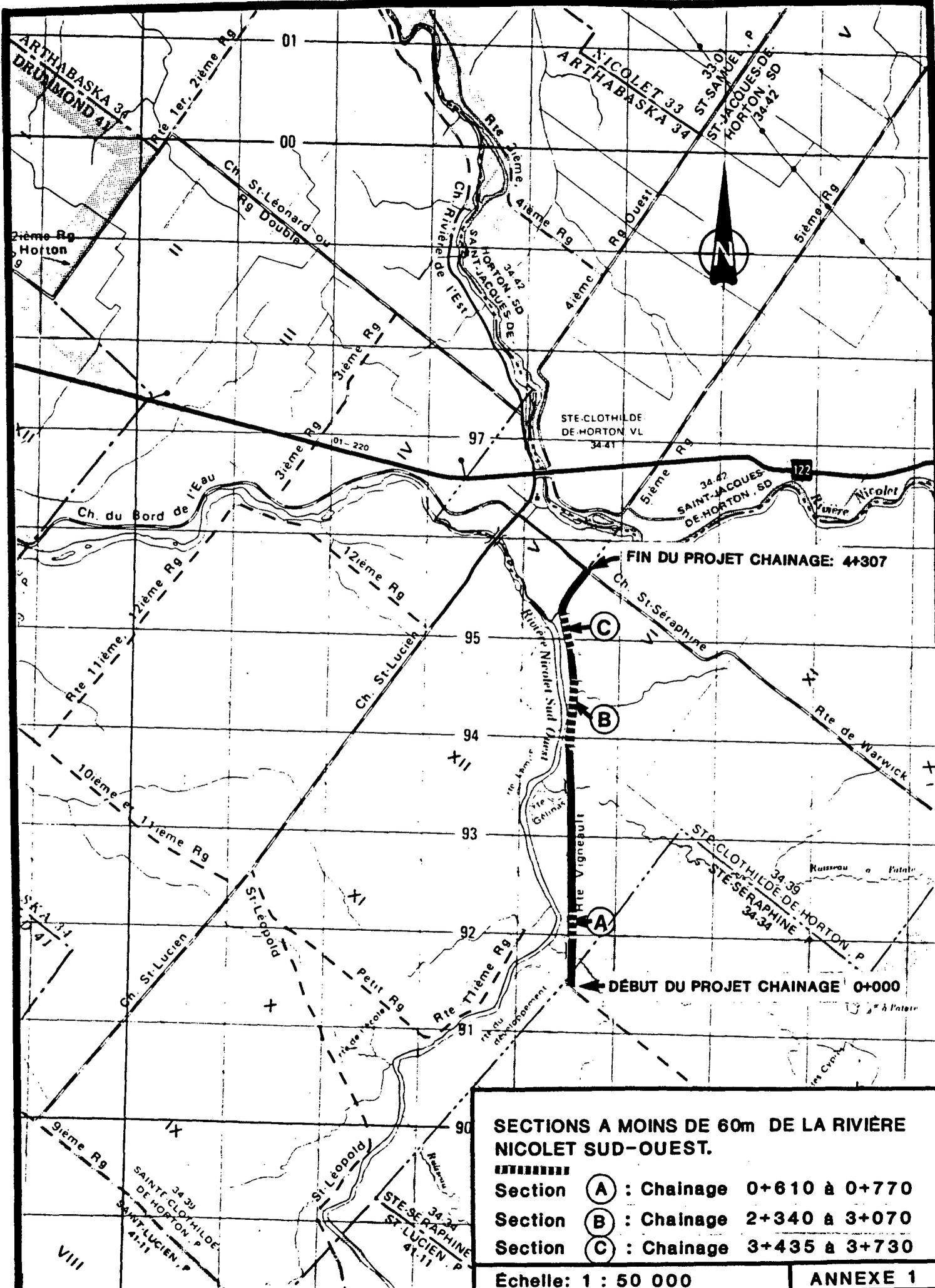
Globalement, nous pouvons affirmer que pour ce projet, la perturbation spatiale a été réduite à son strict minimum compte tenu de la résistance du milieu de villégiature traversé. En conséquence, les impacts sur les milieux biophysique, hydrique et humain sont très faibles et nous sommes d'avis que l'impact sera nettement positif une fois les travaux terminés et la route Vigneault recouverte d'un pavage, ce qui aura l'heur de satisfaire les demandes de la population concernée.

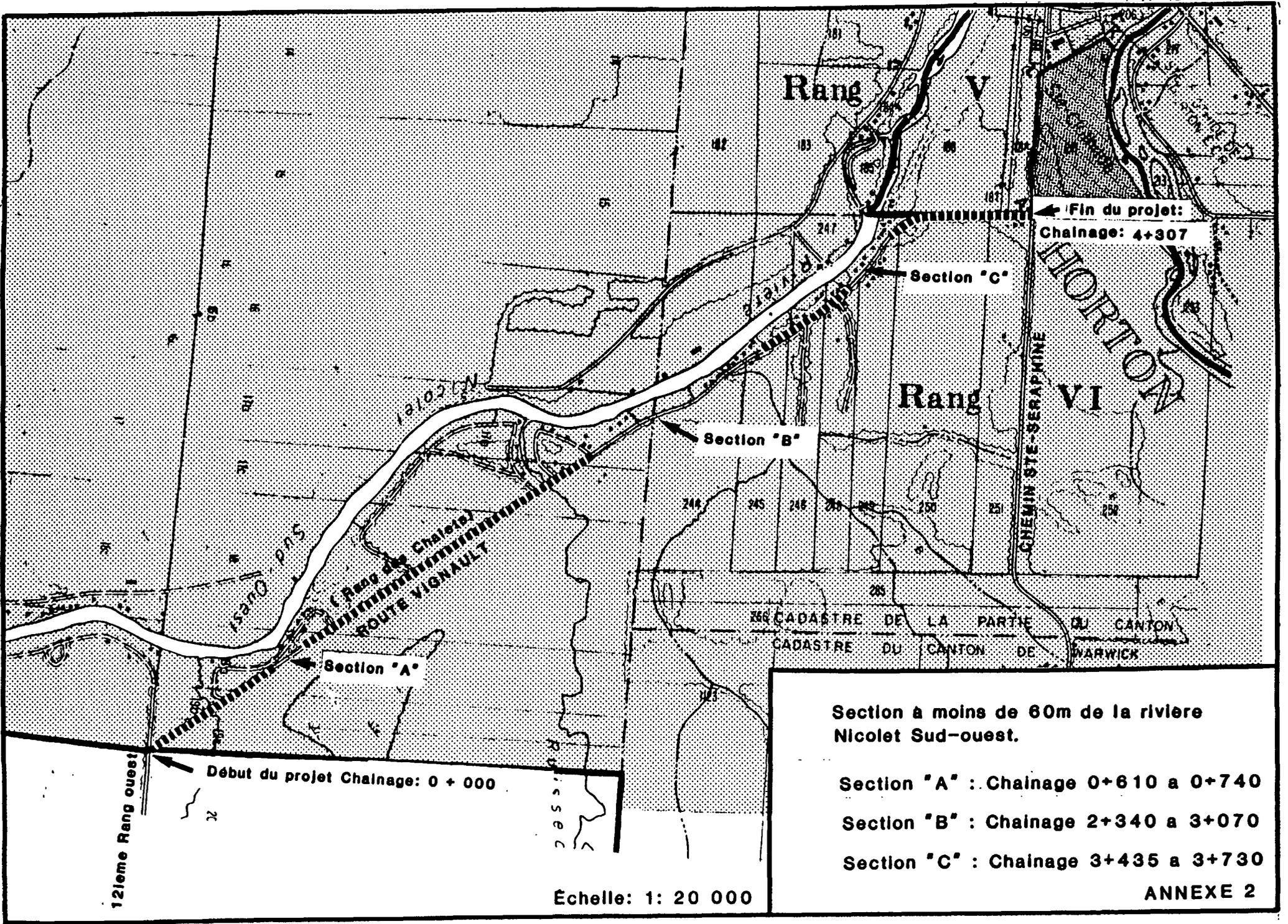
14- CONCLUSION

Considérant que:

- la reconstruction de la route Vigneault a pour objectif de refaire la fondation et d'améliorer le drainage de cette route ce qui éliminera de façon définitive avec la pose d'un pavage les problèmes de poussière et d'orniérage vécus en été par les usagers de la route et de route boueuse au printemps;
- sa reconstruction a fait l'objet de demandes répétées de la part de la municipalité de paroisse de Ste-Clothilde-de-Horton depuis plus de 12 ans et que la corporation municipale a approuvé le projet du ministère des Transports dans un procès-verbal daté du 1er avril 1987;
- la Commission de protection du territoire agricole du Québec a donné son autorisation pour que soient utilisées à des fins de voirie des parcelles de terrain faisant partie du domaine agricole protégé;
- l'impact global résiduel du projet sera positif;
- l'impact sur le milieu hydrique et principalement sur la rivière Nicolet Sud-Ouest en raison de laquelle le présent projet nécessite une autorisation du ministère de l'Environnement en vertu de l'article 22 de la loi sur la qualité de l'environnement sera nul puisque cette rivière ne sera affectée d'aucune façon;

nous croyons donc qu'il se dégage de cette étude que toutes les mesures qui étaient possibles ont été prises pour réduire l'impact de ce projet sur l'environnement et de ce fait, nous ne voyons plus quant à nous d'objections environnementales à la réalisation de ce projet et nous demandons au ministère de l'Environnement du Québec, d'émettre le certificat d'autorisation de construire requis pour la réalisation de ces travaux.





Fin du projet:
Chainage: 4+307

Section "C"

Section "B"

Section "A"

Début du projet Chainage: 0 + 000

121eme Rang ouest

Echelle: 1: 20 000

Section à moins de 60m de la rivière Nicolet Sud-ouest.

Section "A" : Chainage 0+610 a 0+740

Section "B" : Chainage 2+340 a 3+070

Section "C" : Chainage 3+435 a 3+730

ANNEXE 2

MUNICIPALITÉ DE LA PAROISSE DE STE-CLOTILDE DE HORTON

BUREAU DU SECRÉTAIRE-TRÉSORIER

Ste-Clotilde, Qué., le 12 février..... 1976

(Comté Arthabaska)

Copie de résolution

Le conseil municipal de la susdite municipalité à une séance spéciale tenue le neuvième jour de ce mois et à laquelle tous les membres du conseil étaient présents ont adopté à l'unanimité la résolution suivante:

Il fut proposé par le conseiller Arthur Ricard de demander à nouveau au Ministère des Transports et au député monsieur Yvon Vallière de prendre les dispositions afin que la route dite Rang des Chalets soit rénovée dès 1976 et qu'un budget soit prévu pour ces travaux par le Ministère des Transports, ces travaux sont demandés depuis une dizaine d'années, l'entretien a été dispendieux et les résultats tous le savent ont été que tolérables.

L'agglomération de résidence et chalets longeant cette route est considérable, principalement en saison estivale la situation exige une amélioration très prochaine.

Nous devons vous rappeler cette demande car nos contribuables nous obligent à faire des pressions pour la réalisation de ce projet.

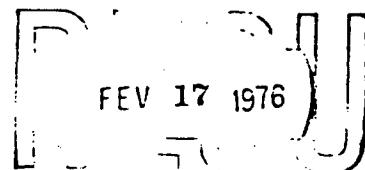
Que copie de cette résolution soit envoyée au Ministère des Transports et à notre député monsieur Yvon Vallière.

Vraie copie.

Par Joseph Chabot, sec-trés..

Joseph Chabot

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



DISTRICT 41, C. P. 98

MUNICIPALITÉ DE LA PAROISSE DE STE-CLOTILDE DE HORTON

BUREAU DU SECRÉTAIRE-TRÉSORIER

Ste-Clotilde, Qué., le 6 mai 1976 19
(Comté Arthabaska)Ministère des Transports,
c.p. 98.Drumonville.

Mons. Norman Boutin, ing..

Monsieur,

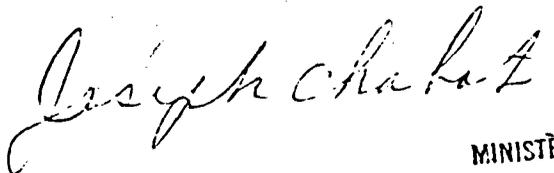
Le conseil municipal à sa séance générale tenue le 3 mai dernier m'a demandé de vous écrire concernant le grattage de nos bouts de chemins dont vous n'avez pas l'entretien soit les routes de l'Ecole, route Lemire, route Gélinas et route du Développement Ste-Clotilde.

Comme d'habitude nous n'avons pas l'équipement pour faire ce travail nous vous demandons de faire un grattage de temps à autre sur ces routes pour le bénéfice de notre municipalité et de ses usagers.

Concernant le ragg des Chalets nous espérons toujours que des travaux de réfections se réalisent en 1976, on n'a pas cessés de se plaindre de l'état de cette route à cause de ses trous et surtout la poussière, nous espérons toujours que vous nous annoncerez la bonne nouvelle.

Accepter l'expression de mes meilleurs sentiments

Joseph Chabot, séc-trés..



BUREAU DU SECRÉTAIRE-TRÉSORIER

Ste-Clotilde, Qué., le 9 février 1977
(Comté Arthabaska)Ministère du Transport,
Monsieur le Ministre Lucien Lessard,

Gouvernement du Québec.

Monsieur le Ministre,

Le conseil de la paroisse municipale de sa session régulière tenue le 7 février a adopté la résolution suivante:

sur la proposition du conseiller Arthur Lévesque et adoptée à l'unanimité que demande soit adressée au Ministère des Transports à voir à faire réfectionner la route dite: Rang des Chalets, route située entre la municipalité du village de Ste-Clotilde de Horton et de Ste-Sébastien (district électoral de Richemont) mais dans notre municipalité.

Depuis plus de 15 ans que des demandes répétées annuellement pour que cette route mal égayée, terreuse et étroite soit réfectionnée, seul un entretien ordinaire y est fait.

Malgré que deux différents gouvernements aient promis que cette route devait être améliorée, rien n'a changé.

Cette route intermunicipale absorbe un trafic intense en saison estivale par plusieurs centaines de vacanciers en plus du trafic ordinaire et commerciaux.

Cette route ne recevant qu'une application de calcium dans la saison elle devient mortellement dangereuse.

Les membres du conseil étant et us présents exigent de son gouvernement un changement dans l'état de cette route et ce plutôt.

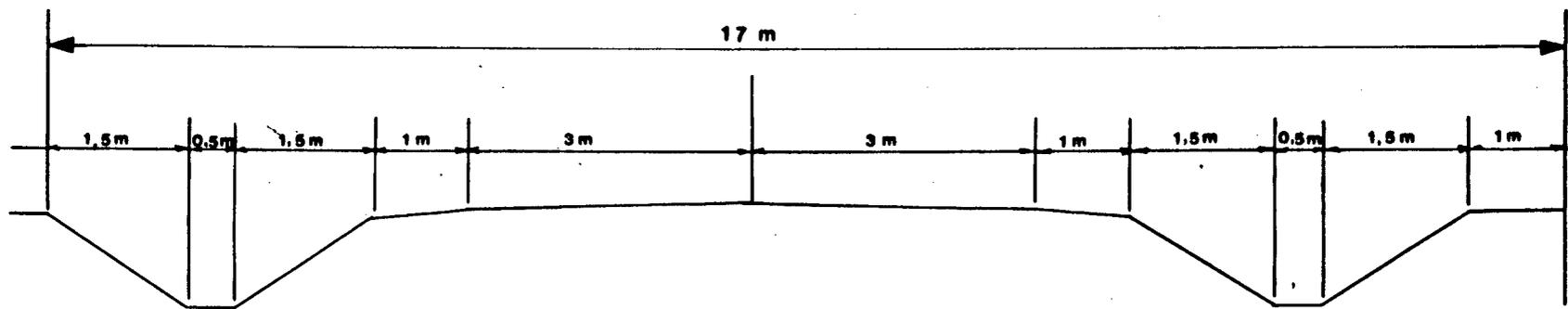
Comptant recevoir une réponse favorable et nous laissés confiants, nous demeurons vos tout dévoués:

Le conseil municipal de la paroisse de Ste-Clotilde de Horton,

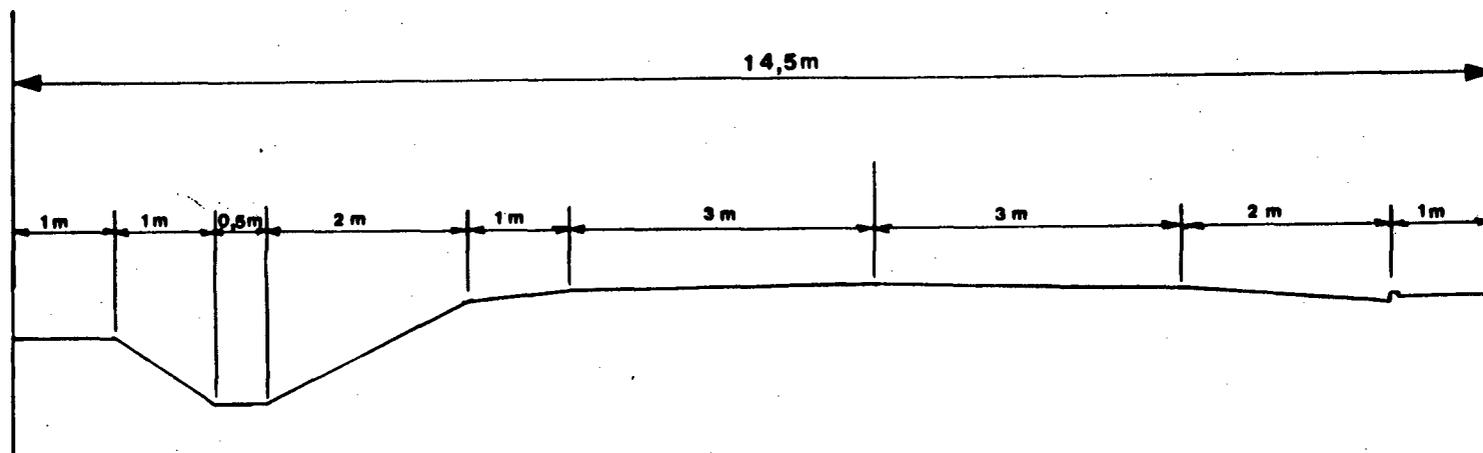
par Joseph Chabot, séc-trés..

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DISTRICT 41
DRUMMONDVILLE

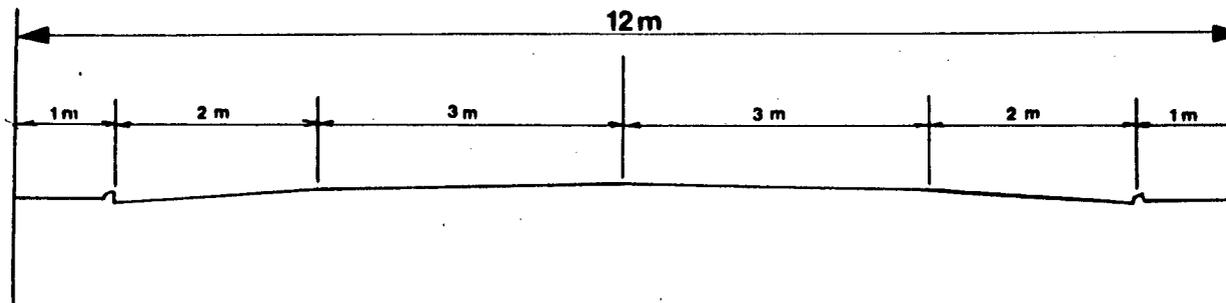
77 APR 25 7:27



SECTIONS TYPES



SECTIONS TYPES



COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC
(QUÉBEC)

'87 JAN 15

D É C I S I O N

IDENTIFICATION DU DOSSIER:

No: 3439D - 108563
 Lot(s): 17B, 17C; 18, 18-1, 19A,
 19-B, 19-C (Rang XII),
 244, 245, 246 (Rang VI)
 Cadastre: Canton de Simpson
 Canton de Horton
 Div. d'enreg.: Arthabaska
 Superficie: 13 170 mètres carrés
 Municipalité: Ste-Clothilde-de-Horton
 MRC: Arthabaska

NOM DES PARTIES:

CORPORATION MUNICIPALE DE
STE-CLOTHILDE-DE-HORTON

PARTIE DEMANDERESSE

MEMBRES PRÉSENTS: Me Bernard Trudel, commissaire
Monsieur Armand Guérard, commissaire

DATE DE LA DÉCISION: 1986 10 16.

NATURE DE LA DEMANDE:

La Corporation municipale demanderesse s'adresse à la Commission afin d'être autorisée à aliéner et à lotir et ce, à des fins d'utilisation autres que l'agriculture, les parties des lots cités en exergue.

Plus précisément, la demanderesse projette d'acquérir des lisières de terrain afin d'améliorer la route du rang des Chalets. L'emprise prévue passera généralement de 12.5 mètres à 17 mètres de large. Deux surlargeurs sont nécessaires à la traversée de rivières et le redressement d'une courbe oblige à acquérir plus de 20 mètres, incluant l'emprise actuelle.

La Corporation municipale de Ste-Clothilde-de-Horton est autorisée à formuler la présente demande suite à une résolution adoptée par son conseil municipal le 07 juillet 1986.

MOTIFS:

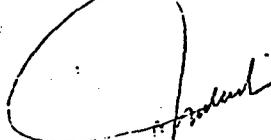
Le tracé de la nouvelle route suit l'ancien chemin et les surlargeurs exigées sont justifiées par la présence de deux rivières et d'une courbe à redresser.

La perte de sol cultivable est inexistante et il s'agit d'une réalisation d'intérêt public.

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

AUTORISE l'aliénation, le lotissement et l'utilisation non agricole aux fins de l'amélioration de la route du rang des Chalets, des lots 17B, 17C, 18, 18-1, 19A, 19-B, 19-C au rang XII, des lots 244, 245 et 246 au rang VI, au cadastre du canton de Simpson et du canton de Horton, division d'enregistrement d'Arthabaska, d'une superficie de 13 170 mètres carrés.

Le tout tel que montré sur un plan du ministère des Transports du Québec, identification technique no CH-79-61-0002, feuillets 1 à 18 inclusivement.



Me Bernard Trudel, commissaire

Commissaire de l'Enregistrement du
Terre et des Bois du Québec
Copie certifiée conforme par:



Procès-verbal
ou
Copie de Résolution

du le 1^{er} avril..... 1987.

CORPORATION MUNICIPALE de la Paroisse Ste-Clothilde de Horton

A une session régulière , spéciale , ajournée ⁸⁷.....

tenu le 2 février..... 1987. et à laquelle est présent son honneur

le maire M. André Lahaie.....

et les conseillers suivants: Gérard Allard
Denis Hamel
Claude Landry
Réjean Boucher
Clément Désilets
Jean Teasdale

tous formant quorum sous la présidence du maire.

Marlène Langlois..... Secrétaire-Trésorier est aussi présent.

Dossier no :
641-8106-6

87-02-03 : Rang des Chalets

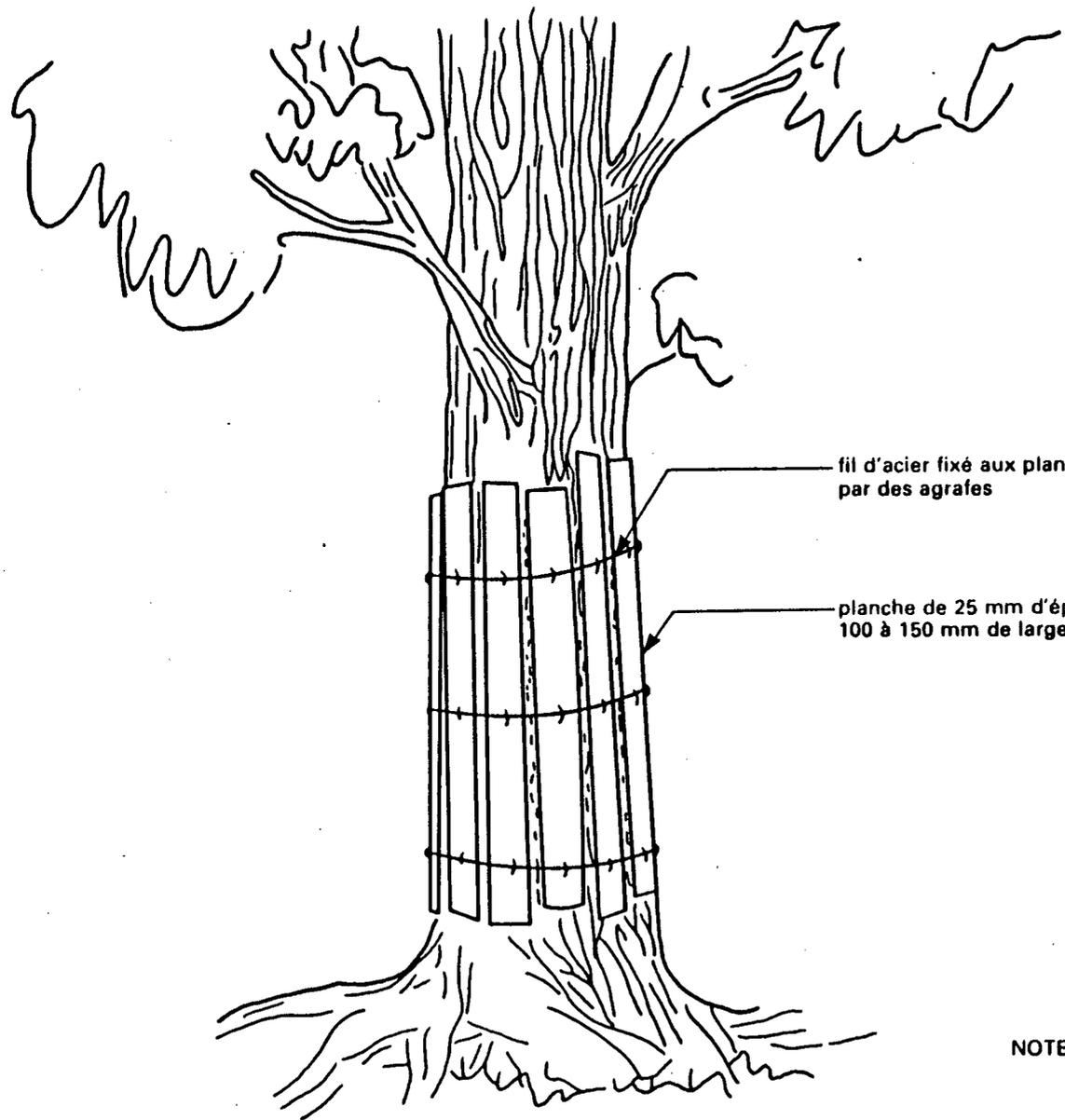
Il est unanimement résolu, sur proposition du conseiller Denis Hamel, appuyé du conseiller Claude Landry que le conseil approuve le projet de réfection du Rang des Chalets selon les plans préparés par le Ministère des Transports. Il est de plus à préciser que ce projet tant attendu ne contrevient à aucun règlement municipal actuellement en vigueur. Adopté.

copie certifiée conforme
page 404 du livre des procès-verbaux

Marlène Langlois
Marlène Langlois,
secrétaire-trésorier

87 AVR -7 15

MIN. DES TRAVAIL
REGION 6-1
DRUMMONDVILLE

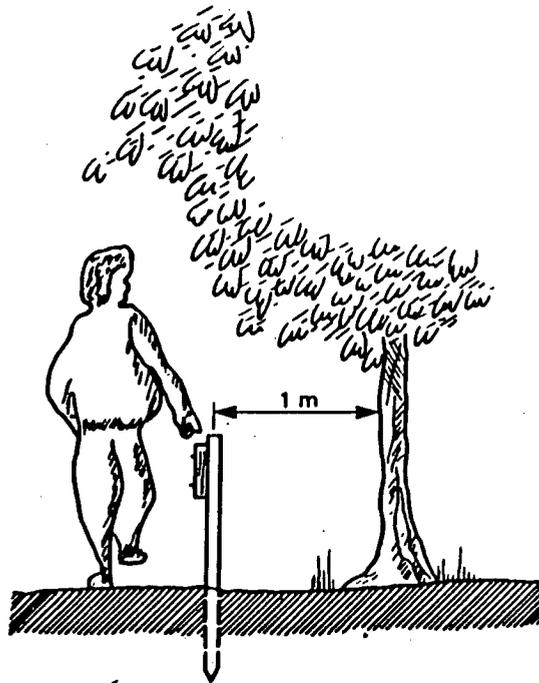


fil d'acier fixé aux planches
par des agrafes

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

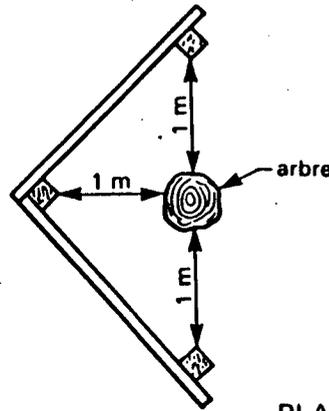
NOTE: La protection de l'arbre doit être
enlevée aussitôt que la machinerie
a quitté les lieux.

**PROTECTION DES ARBRES
PENDANT LA CONSTRUCTION**



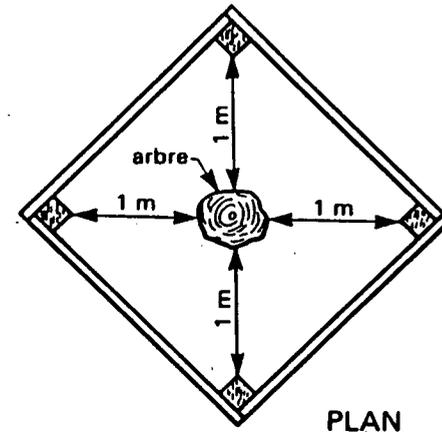
COUPE

TYPE 1
PROTECTION D'UN CÔTÉ

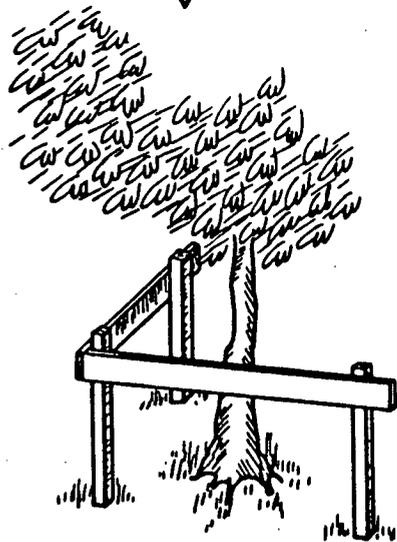


PLAN

TYPE 2
PROTECTION PÉRIPHÉRIQUE



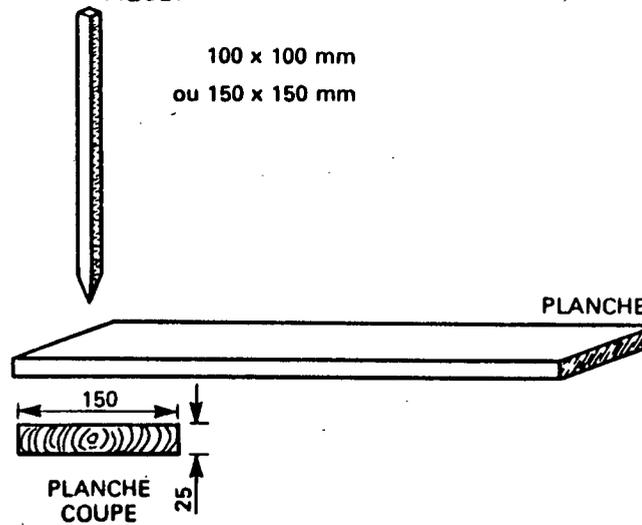
PLAN



PROTECTION DES ARBRES
PENDANT LA CONSTRUCTION
(protecteur de racines)

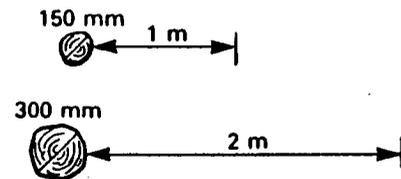
PIQUET

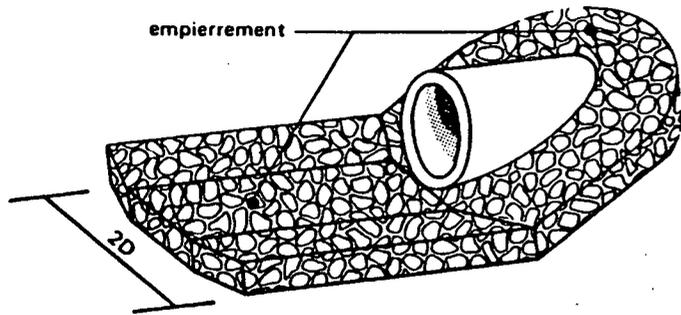
100 x 100 mm
ou 150 x 150 mm



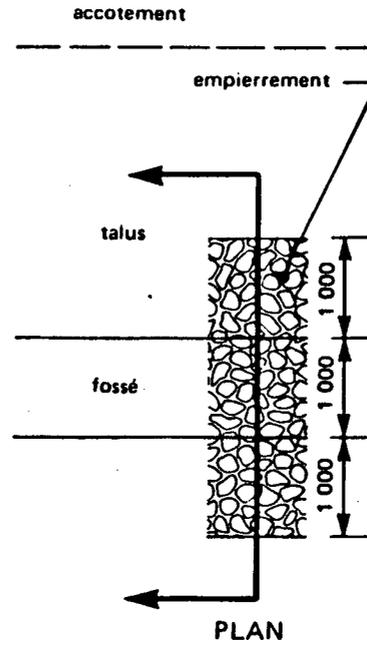
ÉCART (DISTANCE) EN FONCTION
DU DIAMÈTRE DE L'ARBRE

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

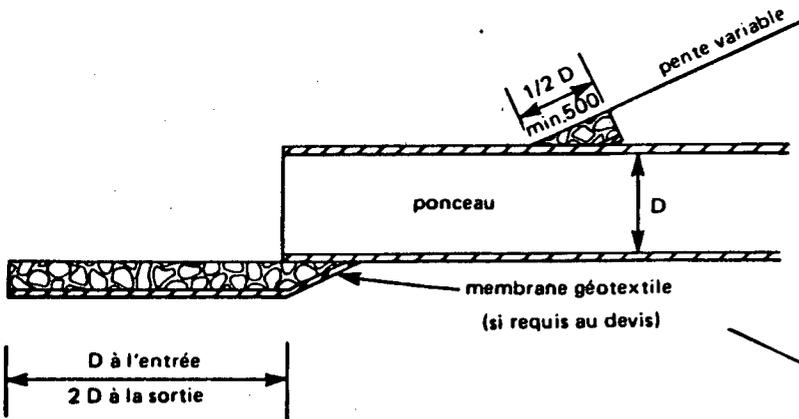




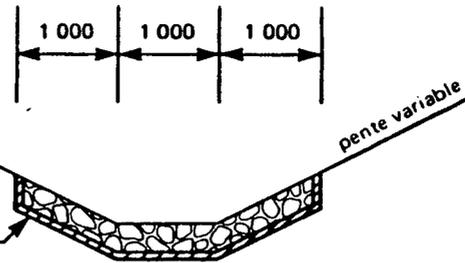
PERSPECTIVE



TYPE	CALIBRE (mm)	ÉPAISSEUR (mm)
1	200 - 0 (50% > 100)	300
2	200 - 100	300
3	300 - 200	450
4	400 - 300	600
5	500 - 300	1000



COUPE PONCEAU



COUPE FOSSÉ

NOTE :

— Membrane géotextile selon les exigences décrites sur les « Textiles » au CCDG.

**REVÊTEMENT DE PROTECTION EN PIERRE
POUR ENTRÉE ET SORTIE
DE PONCEAU ET FOSSÉ**

ANNEXE PHOTOGRAPHIQUE

1^o - PHOTOGRAPHIES DE LA SECTION "A" (chaînage 0+610 à 0+740)



Photo prise au chaînage 0+600
Début de la section "A" à moins de 60 mètres de la rivière Nicolet Sud-Ouest



Photo prise au chaînage 0+614
Petit chalet sis du côté droit de la route



Photo prise au chaînage 0+655
Vue d'un chalet, hangar et maison sis du côté droit de la route



Photo prise au chaînage 0+660
Vue du côté gauche de la route donnant sur la rivière Nicolet Sud-Ouest

N.B. Dans cette section, les travaux se limiteront à l'emprise actuelle du côté gauche de la route et l'acquisition de terrain variera de 1,9 à 3,6 mètres du côté droit de la route Vigneault.

2^o- PHOTOGRAPHIES DE LA SECTION "B" (chaînage 2+340 à 3+070)

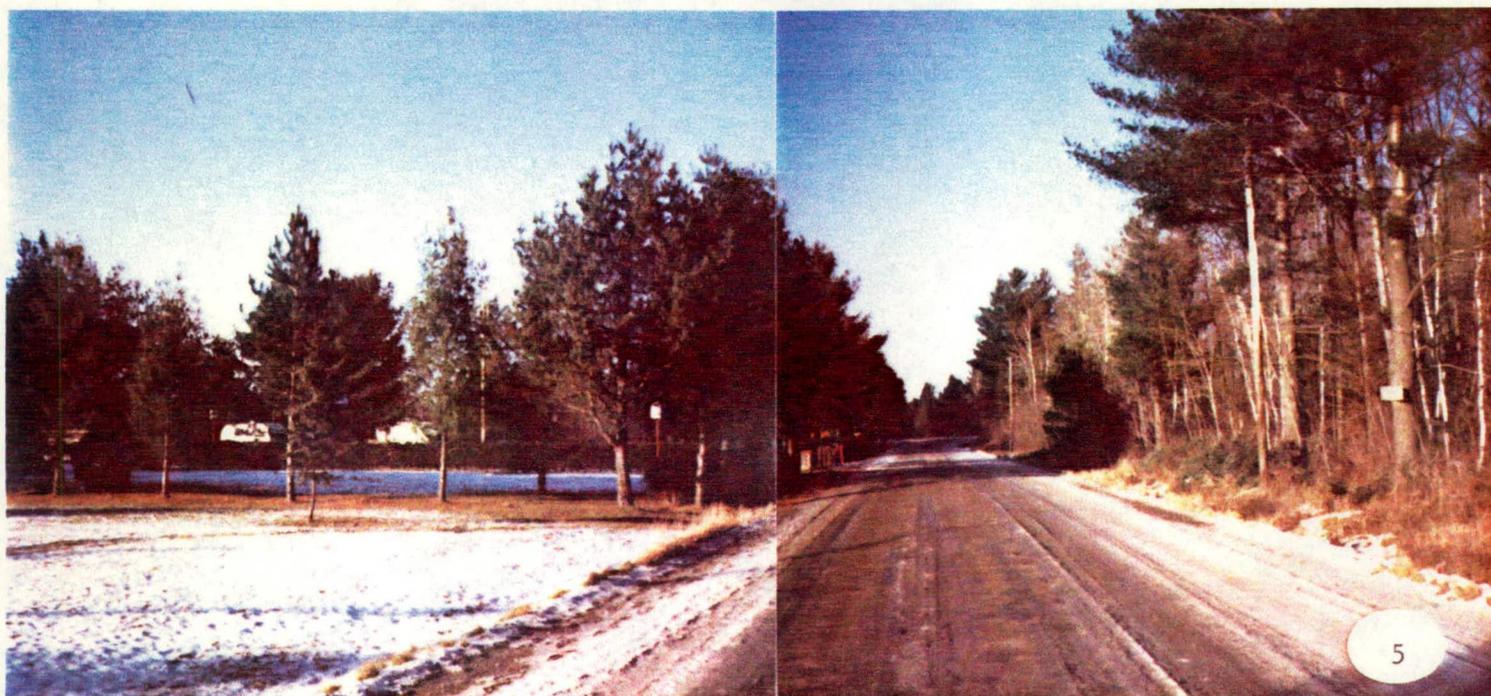


Photo prise au chaînage 2+320
Début de la section "B" à moins de 60 mètres de la rivière
Nicolet Sud-Ouest



Photo prise au chaînage 2+460 vers l'amont du projet
Si la clôture blanche est sise sur la propriété privée, elle ne sera
pas affectée par le projet.



Photo prise au chaînage 2+460 vers l'aval du projet.
Les pins sis du côté gauche de la route ne seront pas affectés par le projet s'ils sont situés sur la propriété privée.

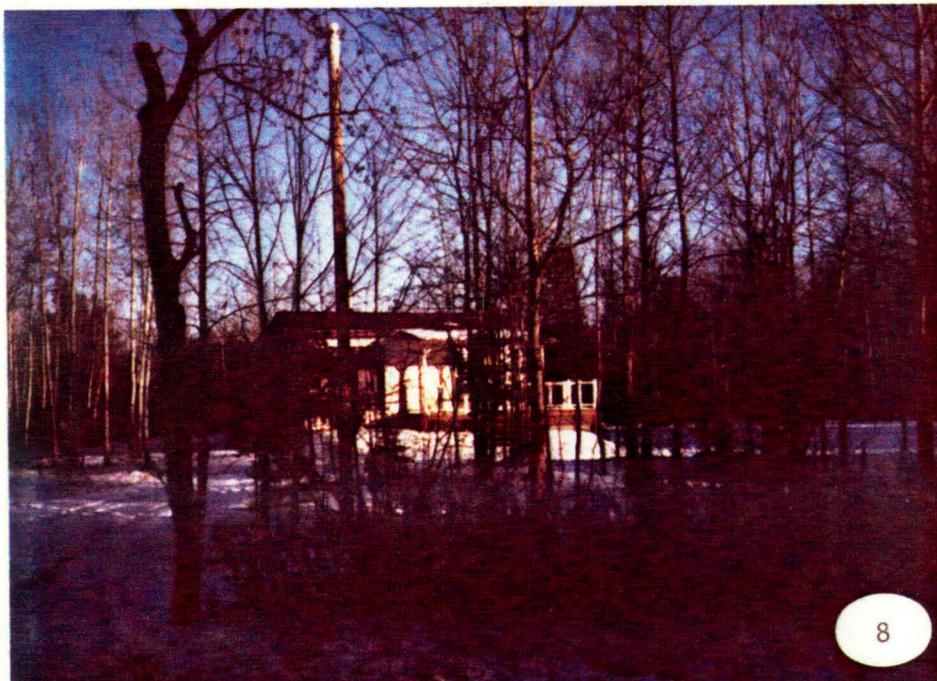


Photo prise au chaînage 2+444,5
Maison/chalet sise du côté droit de la route qui sera rapprochée de 4,3 mètres par rapport à l'emprise actuelle



Photo prise au chaînage 2+560
Maison/chalet sise du côté droit de la route qui sera rapprochée de 3,2 mètres par rapport à l'emprise actuelle.



Photo prise au chaînage 2+580
Roulotte sise du côté droit de la route qui sera rapprochée de 2 mètres par rapport à l'emprise actuelle.
Les 3 pins de 10 à 15cm de diamètre se retrouvent à l'intérieur de l'emprise requise.



Photo prise au chaînage 2+650
Petite roulotte sise du côté droit de la route qui sera
rapprochée de 3,8 mètres par rapport à l'emprise actuelle.



Photo prise au chaînage 2+690
Deux maisons sises du côté droit de la route qui seront
rapprochées de 3,5 mètres pour la maison "A" et 2,5 mètres
pour la maison "B" par rapport à l'emprise actuelle.



Photo prise au chaînage 2+732 vers l'aval du projet. Du côté gauche de la route quelques arbres devront être coupés pour une légère correction de la courbe. Il s'agit du seul endroit sis du côté gauche de la route qui nécessitera un élargissement de l'emprise dans cette section "B".



Photo prise au chaînage 2+800
Aulnaie du côté droit de la route où il y aura empiètement jusqu'à 7,8 m pour correction de profil en bordure d'un petit cours d'eau qui traverse la route au chaînage 2+840.



Photo prise au chaînage 2+840
Vue du côté de la route en direction de la rivière Nicolet
Sud-Ouest. On y voit un petit cours d'eau d'environ 2 mètres
de largeur qui se jette dans la rivière Nicolet Sud-Ouest
sise à environ 38,8 mètres de l'emprise routière.



Photo prise au chaînage
2+840. Vue du cours
d'eau traversant une
aulnaie du côté amont.
Le cours d'eau coule
sur un fond sableux.

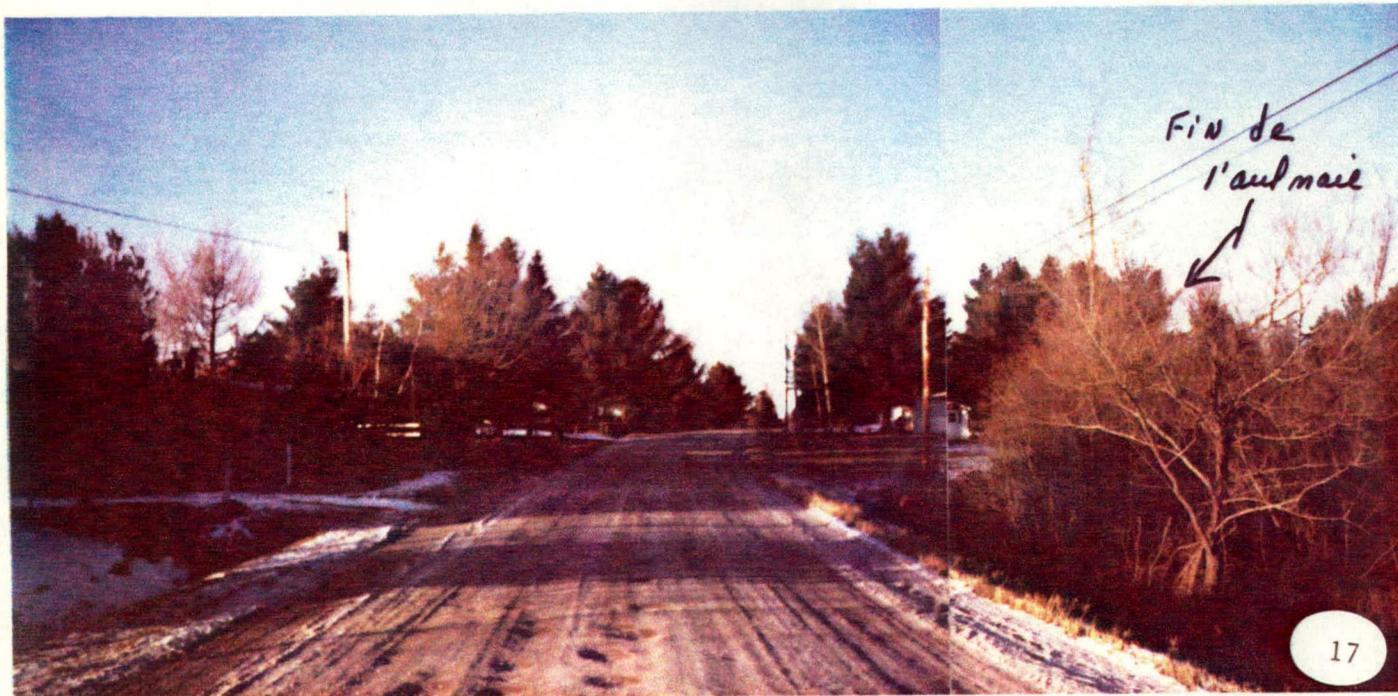


Photo prise au chaînage 2+850 vers l'aval du projet.
Aucune acquisition d'emprise n'est prévue du côté gauche.



Photo prise au chaînage 2+932 vers la côté droit de la route.
Un petit chalet et une remise seront faiblement rapprochés
de 1,8 à 2 mètres par rapport à l'emprise actuelle.

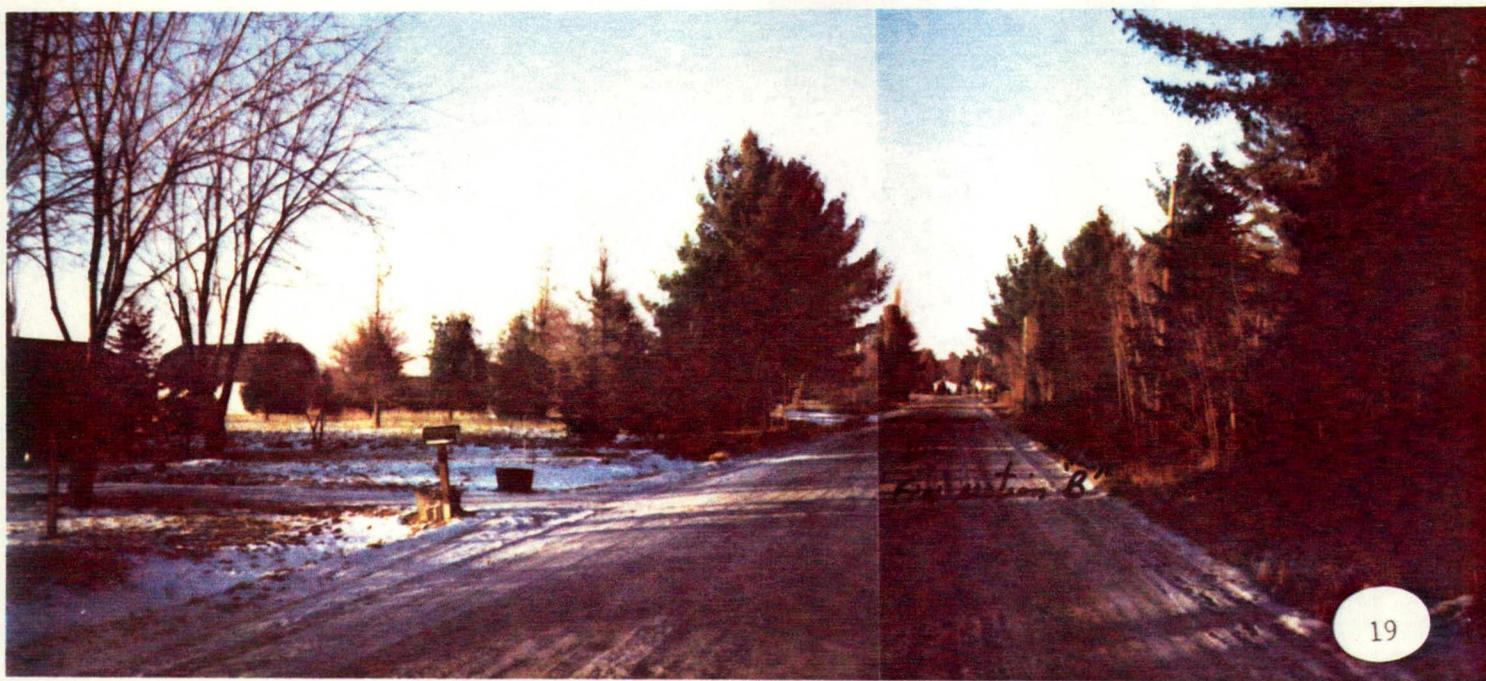


Photo prise au chaînage 3+000 vers l'aval du projet.
Fin de la section "B" à moins de 60 mètres de la
rivière Nicolet Sud-Ouest.

3^o- PHOTOGRAPHIES DE LA SECTION "C" (chaînage 3+435 à 3+730)

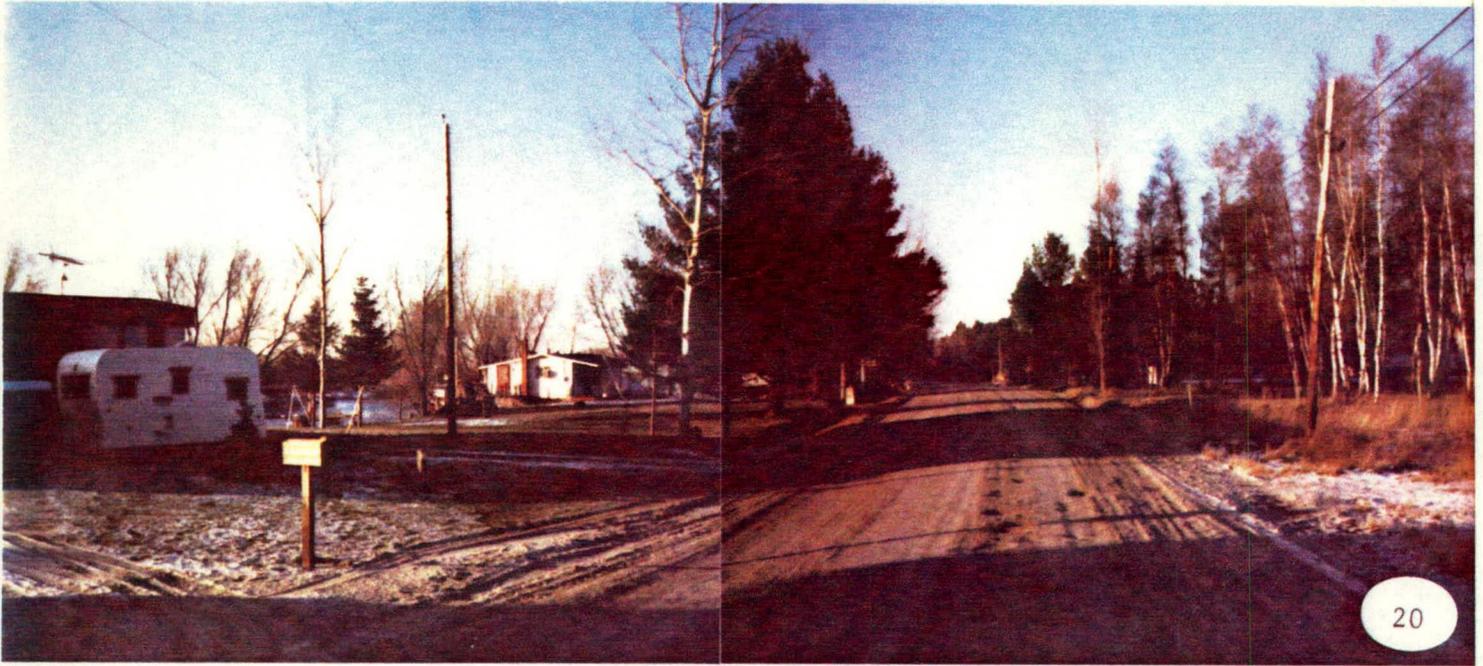


Photo prise au chaînage 3+425
Début de la section "C" sise à moins de 60 mètres de la
rivière Nicolet Sud-Ouest.

Dans la section "C", le projet sera entièrement réalisé
à l'intérieur de l'emprise actuelle.



Photo prise au chaînage 3+730 vers l'amont du projet.
Vue du côté de la route donnant sur la rivière Nicolet
Sud-Ouest. Fin de la section "C" sise à moins de 60 mètres
de la Rivière Nicolet Sud-Ouest.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 132 851