



POUR CONSULTATION SEULEMENT



RÉFECTION DU CHEMIN BRISSETTE MUNICIPALITÉ DE RIVIÈRE-BLEUE

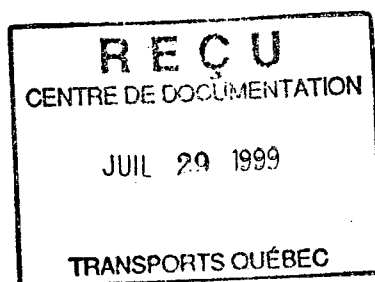
CANQ
TR
GE
CA
430

ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET DEMANDE DE
CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION

551567



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports



RÉFECTION DU CHEMIN BRISSETTE
MUNICIPALITÉ DE RIVIÈRE-BLEUE

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET DEMANDE DE
CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION

JUILLET 1989

PROJET
CANQ
TR
GE
CA
430

Service de l'environnement
200, Dorchester sud, 7e étage
Québec (Québec)
G1K 5Z1

Cette étude a été réalisée 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

Bélanger	Jacques	biologiste, chargé de projet
Morneau	François	géomorphologue
Patry	Robert	aménagiste

Sous la supervision de :

Hargreaves	Daniel	urbaniste, chef de la Division des études environnementales Est
------------	--------	--

Avec la collaboration de :

Michaud	Gilles	ingénieur, District 10 - St-Pascal chef-adjoint à la construction
---------	--------	--

Soutien technique :

Dussault	Lucie	agente de secrétariat
Resendes	Armand	technicien en arts appliqués et graphiques

TABLE DES MATIÈRES

EQUIPE DE TRAVAIL	i
TABLE DES MATIÈRES	ii
LISTE DES ANNEXES	iv
1.0 IDENTIFICATION DU REQUÉRANT	1
2.0 IDENTIFICATION DU RESPONSABLE DU PROJET	1
3.0 IDENTIFICATION DU CHARGÉ DE PROJET	1
4.0 IDENTIFICATION ET LOCALISATION DU PROJET	1
5.0 OBJECTIFS DU PROJET	2
6.0 DESCRIPTION DU PROJET	2
6.1 Nature du projet	2
6.2 Programmation du projet	3
6.3 Longueur totale du projet	3
6.4 Norme utilisée	3
6.5 Nombre de chaussées et de voies	3
6.6 Débit journalier	3
6.7 Vitesse de référence	4
6.8 Vitesse affichée	4

6.9 Type de drainage	4
6.10 Surlargeur d'emprise	4
6.11 Banc d'emprunt	5
7.0 ECHÉANCIER DU PROJET	5
8.0 DÉTAILS DES ACQUISITIONS DE TERRAIN	5
8.1 Date des acquisitions	5
8.2 Déplacement des bâtiments	6
8.3 Arbres isolés	6
9.0 MOTIFS DE LA DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION	6
10.0 AUTORISATION DE LA C.P.T.A.Q.	6
11.0 APPROBATION DE LA MUNICIPALITÉ	6
12.0 CADRE ENVIRONNEMENTAL DU PROJET	7
12.1 Méthodologie	7
12.2 Milieux physique et biologique	7
12.3 Milieu humain	10
13.0 EVALUATION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX	11
14.0 MESURES D'ATTÉNUATION	14

ANNEXES

LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1 : Localisation du projet et du banc d'emprunt
- Annexe 2 : Section-type utilisée (Norme D-2305)
- Annexe 3 : Pétition et résolution en conseil
Corporation municipale de Rivière-Bleue
- Annexe 4 : Localisation des frayères connues dans le secteur
d'étude
- Annexe 5 : Guide pour l'aménagement de trappes à sédiments,
bermes filtrantes et digues de ballots de paille
- Annexe 6 : Dossier photographique
- Annexe 7 : Plan du projet (échelle réduite)

1.0 IDENTIFICATION DU REQUÉRANT

Monsieur Bernard Baribeau, ingénieur
Directeur régional (Région 1.2)
Ministère des Transports du Québec
92 - 2ième Rue Ouest, Local 101
Rimouski (Québec)
G5L 8E7

2.0 IDENTIFICATION DU RESPONSABLE DU PROJET

Monsieur Daniel Waltz, écologiste
Chef du Service de l'environnement
Ministère des Transports du Québec
255, boul. Crémazie Est, 8e étage
Montréal (Québec)
H2M 1L5
(514) 873-5050

3.0 IDENTIFICATION DU CHARGÉ DE PROJET

Monsieur Jacques Bélanger, biologiste
Division des études environnementales Est
Service de l'environnement
(418) 644-6877

4.0 IDENTIFICATION ET LOCALISATION DU PROJET

Chemin Brissette et chemin du Troisième Rang
Région 1.2, District 10, Saint-Pascal
Municipalité de Rivière-Bleue
M.R.C. de Témiscouata (300)
Circ. élect.: Kamouraska-Témiscouata
Projet : 620-1210-8732

On trouvera, en annexe 1, la localisation du projet:

- sur un plan municipal, échelle 1 : 50 000;
- sur une carte de zonage agricole, échelle de 1 : 20 000.

5.0 OBJECTIFS DU PROJET

C'est à la suite d'une demande des citoyens et du conseil municipal de Rivière-Bleue, que le ministère des Transports a inclus la réfection du Chemin Brissette et un secteur du Chemin du Troisième Rang à son programme des travaux régionaux.

Le projet vise à améliorer le drainage de la route, qui est inadéquat ainsi qu'à adoucir les pentes de talus extérieur qui sont présentement instables, en particulier du côté est du Chemin Brissette.

De plus, la géométrie verticale de la route sera corrigée légèrement à trois endroits afin de respecter certaines normes minimales de sécurité et de confort. La surface de roulement sera renforcée afin de permettre la pose d'un revêtement bitumineux.

Finalement, ce projet a aussi comme objectif de réduire les coûts d'entretien qui doivent être affectés à ce chemin à chaque année.

6.0 DESCRIPTION DU PROJET

6.1 Nature du projet

Le projet consiste en la réfection du Chemin Brissette (ch. 0+000 à 2+020) et d'un secteur du Chemin du Troisième Rang (ch. 1+992 à 2+200)(voir plan à l'annexe 7).

Le tracé du projet suit la route actuelle. Les travaux incluent l'uniformisation de la largeur de la chaussée, l'amélioration du drainage et du profil en long à trois endroits (ch. 0+300 à 0+360, 1+300 à 1+380, 1+460 à 1+560) où quelques accidents sont survenus, le renforcement des fondations et la pose d'un revêtement bitumineux. Règle générale, la plate-forme de la route sera rehaussée de 20 cm au total, soit 15 cm de gravier et 5 cm de revêtement bitumineux.

Une dizaine de ponceaux (tuyaux de béton ou de tôle ondulée) doivent être remplacés ou allongés. Les eaux de ruissellement recueillies par le fossé bordant la route du côté Est (montagne) s'écouleront vers le lac Long par l'intermédiaire de ruisseaux ou de fossés existants.

Une nouvelle décharge (servitude de drainage) sera creusée au chaînage 0+550, à la demande du propriétaire, ce qui permettra de remplacer deux ponceaux par un seul et d'éliminer deux décharges existantes.

6.2 Programmation du projet

Ce projet est inscrit au sous-programme III (projets locaux) du programme des projets régionaux 1989-94, à titre de priorité # 2 pour la circonscription électorale provinciale de Kamouraska-Témiscouata.

6.3 Longueur totale du projet

Ce projet mesure 2 228 m, soit 2 020 m pour le Chemin Brissette et 208 m pour le Chemin du Troisième Rang (voir annexe 7).

6.4 Norme utilisée

La norme D-2305 avec emprise nominale de 20 m, soit 10 m pour une demi-section, sera utilisée (voir annexe 2).

6.5 Nombre de chaussées et de voies

Une chaussée et deux voies.

6.6 Débit journalier

Le débit journalier moyen annuel est de 100 à 150 véhicules selon une estimation du district. Le débit journalier moyen estival est de 300 à 350 véhicules.

6.7 Vitesse de référence

Cette vitesse est celle qui a servi de modèle pour la conception de la route. Elle est de 50 km/h.

6.8 Vitesse affichée

La vitesse limite affichée sera de 50 km/h une fois les travaux réalisés.

6.9 Type de drainage

Le drainage sera de type rural avec fossé uniquement du côté est du chemin (montagne) à l'exception d'une section devant une résidence rapprochée (ch. 2+124 à 2+150) du Chemin du Troisième Rang où un drainage urbain sera construit et d'une autre section (ch. 0+297 à 0+323) sur le Chemin Brissette, où un drainage fermé sera aménagé, du côté est.

De l'autre côté de la route soit vers le lac, aucun fossé ne sera creusé, laissant ainsi les lieux tels qu'ils sont.

6.10 Surlargeur d'emprise

La norme du ministère des Transports pour ce type de route est de 20 m d'emprise minimum soit 10 m pour une demi-emprise.

Toutefois, des surlargeurs d'emprise sont prévues à plusieurs endroits pour différents facteurs:

- Sur toute la longueur des chemins Brissette et du Troisième Rang, du côté est, des surlargeurs sont nécessaires à cause de la différence d'élévation entre le terrain naturel et la chaussée.
- De plus, entre les chaînages 0+600 et 2+020, côté droit, les surlargeurs seront plus importantes à cause de l'instabilité des pentes de talus actuelles qui devront être adoucies à 2H:1V.

Toutefois, à cause de la présence d'habitations près de la route existante, l'emprise est réduite à 7 m du côté droit au chaînage 2+124 à 2+250 (Chemin du Troisième Rang), et maintenue à 10 m en façade du chalet au chaînage 0+310 du Chemin Brissette.

6.11 Banc d'emprunt

Les matériaux requis pour ce projet seront prélevés dans un banc d'emprunt dont l'exploitation a débuté il y a plusieurs années (voir annexe 1).

On ne prévoit donc pas l'établissement de nouvelles sources de matériaux ni de chemin d'accès.

7.0 ECHÉANCIER DU PROJET

La réalisation en régie de ce projet est prévue pour l'été 1989. Le début des travaux aura lieu dès la réception du certificat d'autorisation.

8.0 DÉTAILS DES ACQUISITIONS DE TERRAIN

8.1 Date des acquisitions

La procédure d'acquisition des terrains, par la municipalité, est actuellement en cours.

L'acquisition du terrain nécessaire à la réalisation de ces travaux se limite à une servitude du côté du lac Long (ouest de la route) à la hauteur du chaînage 0+550, et une bande de largeur variable de l'autre côté de la route.

La presque totalité des terrains à acquérir est de propriété privée; seul un tronçon de quelques dizaines de mètres du Chemin du Troisième Rang, près de l'intersection avec la route de St-Eusèbe, est borné par des terres publiques (ministère de l'Energie et des Ressources).

8.2 Déplacement des bâtiments

Il n'y a pas de résidence touchée par le projet. Le seul bâtiment à déplacer est une petite remise (4 m X 3 m). La relocalisation de cette remise devrait se faire très facilement.

8.3 Arbres isolés

Cinq arbres isolés sur le Chemin du Troisième Rang sont susceptibles d'être affectés par le projet (ch. 2+122 à 2+150). Même s'ils sont situés dans l'emprise projetée, ces arbres pourront être conservés.

De plus, le long du Chemin Brissette, des plantations et arbres isolés se retrouvent du côté ouest (lac Long) où il n'y a pas de travaux à réaliser.

9.0 MOTIFS DE LA DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION

Le projet de réfection du Chemin Brissette comprend trois sections totalisant 1 120 m (ch. 0+000 à 0+540, 1+260 à 1+800, et 1+850 à 1+890) qui se retrouvent à moins de 60 m de la rive est du lac Long.

10.0 AUTORISATION DE LA C.P.T.A.Q.

Cette autorisation n'est pas requise puisque ce projet est situé en zone blanche.

11.0 APPROBATION DE LA MUNICIPALITÉ

Le projet est demandé avec insistance par la municipalité et par les propriétaires riverains (voir résolution et pétition jointes en annexe 3).

12.0 CADRE ENVIRONNEMENTAL DU PROJET

12.1 Méthodologie

L'inventaire de la zone d'étude a été réalisé à partir de photographies aériennes (séries au 1 : 40 000 de 1985 et au 1 : 15 000 de 1974), de cartes topographiques au 1 : 50 000 (21/N - 6, 7, 10 et 11) et du plan de construction du projet (CH-89-0110-06 / échelle 1 : 500) dont les dix feuillets en format réduit sont fournis à l'annexe 7.

Une étude pédologique¹ a été consultée pour les besoins de la description sommaire du milieu physique. Pour le milieu biologique, une consultation a été menée auprès du responsable de la ZAC du Grand-Portage pour le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche à Rivière-du-Loup (monsieur Guy Verreault, biologiste). Le Service de la conservation de la faune a également été contacté au sujet de la pêche sportive dans le secteur (monsieur Denis Gagnon, agent de conservation de la faune, bureau de Cabano). Les cartes des habitats fauniques essentiels ou prioritaires (21/N - 6, 7, 10 et 11) ont également été consultées.

Finalement, une visite de terrain a été effectuée le 25 novembre 1988 pour obtenir les informations supplémentaires nécessaires. Les photographies que l'on retrouvera au dossier de l'annexe 6 ont été prises en mai et en décembre 1988 par les responsables du projet au district de St-Pascal.

12.2 Milieux physique et biologique

Le projet à l'étude longe la rive est du lac Long, à l'extrémité nord de ce lac qui s'étend sur 20 km de longueur vers le sud-est. C'est un lac de tête du bassin hydrographique qui se déverse par la rivière Cabano vers le lac Témiscouata, au nord-est.

-
1. Rochefort, Bertrand, 1981. **Etude pédologique du comté de Témiscouata**, Service de recherche en sols, Direction de la recherche, M.A.P.A.Q. 120 pages + 4 cartes.

Le tracé du Chemin Brissette s'inscrit entre le lac, distant de 30 à 150 m selon l'endroit, et le flanc d'une colline qui culmine environ 250 m plus haut. Le profil longitudinal du Chemin Brissette est relativement régulier, entrecoupé seulement de quelques ondulations dont la plus marquée a une amplitude de 15 m environ. Le terrain naturel du côté est du chemin est généralement incliné, en particulier aux extrémités du projet; on relève d'ailleurs des signes d'érosion sur le talus extérieur du fossé en place, qui est à refaire. Du côté ouest, le chemin est séparé du lac par une rangée presque continue de maisons ou chalets, la plupart sur des terrains en pente douce et quelques-uns surélevés au moyen de remblais.

Le secteur du projet à l'étude est compris dans le plateau appalachien. Le sous-sol est composé de roches sédimentaires ordoviciennes, soit des grès, des schistes, des ardoises, des cherts et des quartzites, les roches les plus dures formant les sommets. De façon générale, les dépôts de surface sont dominés par des dépôts glaciaire (till) sur les sommets et les versants des collines alors que des matériaux alluvionnaires et fluvio-glaciaires occupent le fond des vallées.

La situation aux abords immédiats du Chemin Brissette est conforme à ce portrait d'ensemble. Le versant des collines situées à l'est est recouvert d'un dépôt glaciaire (till) mince (0 à 40 cm) sur roc. Ce dépôt est formé de matériaux hétérogènes et hétérométriques à matrice relativement fine, contenant une proportion importante de matériaux issus des roches friables sous-jacentes. Ce dépôt est caractérisé par une érodabilité moyenne à forte, selon la pente; la végétation joue un rôle important pour sa stabilisation. Il pourrait se trouver dans ce dépôt des zones de suintement (seepage) augmentant sa sensibilité.

En bordure du lac, la route exploite un replat formé de dépôts fluvio-glaciaires. Ce dépôt est constitué de matériaux granulaires stratifiés qui favorisent un bon drainage et assurent une bonne stabilité.

Le couvert végétal sur l'ensemble du côté est du Chemin Brissette est de type forestier, relativement jeune et dominé par les feuillus: bouleaux à papier, peupliers, jeunes érables, avec présence parfois marquée de conifères (épinettes, sapin baumier). Entre le chemin et le lac, malgré l'implantation de nombreux chalets, le boisé a été conservé en maints endroits, soit entre les chaînages 0+600 et 1+000 approximativement (près de la rive du lac) et entre le chaînage 1+300 et l'intersection avec le Chemin du Troisième Rang. Dans les autres secteurs, il a été remplacé

soit par une végétation ornementale (mêmes essences plus pins blancs, saules, pins gris, thuyas, haies d'arbustes) ou par des plantations (pins blancs et gris), alors que d'autres terrains, incluant des lots vacants, sont recouverts seulement de végétation herbacée ou de pelouse.

Un seul ruisseau traverse le Chemin Brissette. Situé à la hauteur du chaînage 0+750, il est cartographié comme étant intermittent mais possède un bassin versant d'environ 3 km² dans les collines situées à l'est. Sur son parcours de 150 m entre le chemin et la rive du lac de même qu'en amont du chemin, les rives de ce ruisseau sont bordées de végétation arbustive et arborescente.

Le seul autre ruisseau de la zone d'étude traverse la route de St-Eusèbe quelques mètres passé l'intersection où se termineront les travaux. Ce ruisseau, plus important que le précédent en terme de longueur et de débit, ne sera pas touché directement par les travaux.

Sur le plan faunique, les informations obtenues du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (Service de l'aménagement et de l'exploitation de la faune) nous apprennent que la faune ichthyenne du lac Long est composée d'au moins neuf espèces: le touladi, l'omble de fontaine, le grand corégone, la perchaude, la barbotte brune, le mulot à cornes, l'épinoche à trois épines et les meuniers rouge et noir.

Deux aires de reproduction de Salmonidés sont localisées à proximité du secteur des travaux. La première est la section du ruisseau en aval du Chemin Brissette, à la hauteur du chaînage 0+750, et elle est utilisée par l'omble de fontaine. La seconde est utilisée par le touladi et se trouve dans le lac Long, près de la rive est, approximativement entre les chaînages 1+000 et 1+600 (voir annexe 4).

Des ensemencements de poissons ont déjà été effectués dans ce plan d'eau. Le dernier remonte à septembre 1978; 30 000 fretins d'omble de fontaine y ont alors été déversés. On ne prévoit pas de nouvel ensemencement pour les deux prochaines années. Par ailleurs, la pêche sportive représente une activité récréative d'importance au niveau de l'ensemble du lac Long. La pratique cette activité serait nettement plus importante au sud-est que dans le secteur nord.

En ce qui concerne l'avifaune, le lac Long est le site de la plus grosse colonie de bighornes à couronne noire du Québec hors du

couloir du St-Laurent. Cette colonie de 200 couples nicheurs est située sur l'île aux Bouleaux, soit à environ 10 km au sud-est du projet. Compte tenu de cette distance, aucun impact n'est appréhendé.

Enfin, aucun autre habitat d'importance (ravage de cervidés, habitat de rat musqué, aire de concentration de sauvagine, etc.) n'est actuellement répertorié aux cartes des habitats fauniques consultées.

12.3 Milieu humain

Le Chemin Brissette est accessible à partir de la localité de Pied-du-Lac (à l'intersection avec la route 232) via la route de St-Eusèbe et le Chemin du Troisième Rang. Il dessert une série de résidences riveraines du lac Long puis devient au sud du projet un chemin forestier. Parmi les quelque 50 bâtiments situés le long du projet se trouvent 20 résidences permanentes (dont trois le long du Chemin du Troisième Rang), un commerce (hôtel) et une trentaine de résidences d'été. Outre l'hôtel, qui est situé du côté est, à l'extrémité sud du chemin, et une maison récemment implantée à la hauteur du chaînage 0+310, également du côté est, tous les bâtiments principaux sont localisés du côté ouest du chemin, soit du côté du lac. Plusieurs terrains sont également vacants.

Il n'y a pas de réseaux d'aqueduc et d'égout dans ce secteur de la municipalité de Rivière-Bleue. La plupart des installations sont individuelles, mais certains puits alimentent deux ou trois maisons. Par ailleurs, quelques puits se trouvent du côté est du chemin; des conduites d'eau passant sous le Chemin Brissette devraient donc être déplacées lors des travaux.

Il n'y a aucune exploitation agricole en marge des chemins dont la réfection est projetée.

13.0 EVALUATION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Compte tenu de la nature des travaux projetés, le projet de réfection du Chemin Brissette n'implique que des modifications d'ampleur restreinte tant sur les milieux biologique et physique que sur le milieu humain.

Tel qu'expliqué à la section "Description du projet", aucune acquisition de terrain ne sera effectuée du côté du lac, si ce n'est pour une nouvelle servitude de 10 m de largeur (droit de passage) dans le but d'aménager, à la demande du propriétaire, un nouveau fossé perpendiculaire à la route, à la hauteur du chaînage 0+550. Ceci permettra de remplir et de niveler les deux fossés actuels partant des chaînages 0+515 et 0+580, ce dernier se rendant au lac suivant une diagonale par rapport à la route.

Ainsi, le projet ne s'accompagne d'aucun impact direct par remblayage ou dragage sur le lac Long. De même, l'ensemble des fossés de drainage perpendiculaires à la route n'auront pas à être creusés ou recalibrés. C'est également le cas du fossé longitudinal existant par endroits, du côté ouest de la route, actuellement de taille réduite (profondeur de 30 à 75 cm), qui demeurera tel quel. Ce fossé généralement stabilisé, ne recueille pratiquement que les eaux de la moitié de la plate-forme routière, la plupart des terrains de ce côté étant en pente vers le lac.

Les principales opérations risquant d'avoir un effet sur le milieu aquatique, par mise en matière en suspension et sédimentation par la suite, sont le creusage d'un nouveau fossé latéral du côté est de la route et le déblayage dans le terrain naturel pour donner au talus extérieur de ce fossé une pente stable, ainsi que l'allongement ou le remplacement des ponceaux reliant ce fossé aux servitudes de drainage.

Le nouveau fossé du côté est aura une profondeur normale pour ce type de route (chemin municipal) de 1,2 m. La pente du déblai sera de 2H:1V, soit beaucoup plus douce qu'actuellement (plus abrupte que 1:1 en certains endroits), ce qui diminuera sensiblement l'érosion et les petits décrochements que l'on constate présentement.

Six nouveaux ponceaux seront installés sous le Chemin Brissette, plus un à l'intersection du Chemin du Troisième Rang et de la route de St-Eusèbe, en remplacement de huit des ponceaux actuels sous le Chemin Brissette et de deux autres pour le Chemin du Troisième Rang. Quatre autres ponceaux sous le Chemin Brissette devront être allongés de quelques mètres, alors que les trois derniers (incluant celui du ruisseau au chaînage 0+750) demeureront tel quel.

Toutes ces opérations relatives au terrassement et au drainage entraîneront une augmentation de la turbidité de l'eau pouvant être ressentie jusqu'au lac près de la rive longeant le projet. L'impact sur le milieu aquatique peut être qualifié de faible ou de moyen, selon la période de l'année à laquelle les travaux seront effectués, compte tenu de la présence des frayères à Salmonidés dans le lac et dans le ruisseau franchi par le projet.

L'acquisition de terrains pour le projet de réfection totalisera un peu plus d'un hectare, sous la forme d'une lisière variant de 1 à 10 m de largeur (moyenne estimée: 5 à 6 m) tout le long du côté est du Chemin Brissette et également du côté est et sud-est du Chemin du Troisième Rang. C'est donc l'équivalent de cette superficie qui devra être déboisé, ce qui se traduit par un impact faible, vu la nature du boisé. La perte d'habitats pour la faune terrestre liée au déboisement n'est pas considérée significative, compte tenu de la superficie impliquée et du fait qu'elle s'effectue en bordure d'un milieu déjà perturbé.

Sur le plan humain, la seule résidence sise du côté est du Chemin Brissette, au chaînage 0+310, subira un rapprochement par l'emprise de l'ordre de 3 m, de même qu'un rapprochement d'environ 2 m par la chaussée. Les marges de recul en façade après les travaux seront de 6 m par rapport à l'emprise et 12 m par rapport à la chaussée. Sur 26 m de façade de cette propriété (chalet et garage), la chaussée sera délimitée du côté est par une bordure et le drainage de ce côté sera souterrain, ce qui permet de restreindre la largeur de l'emprise et de minimiser un empiètement qui serait, autrement, plus important. Par ailleurs, comme le profil de la route reste à peu près identique à la situation actuelle, la pente de l'accès au garage de cette propriété serait légèrement augmentée, passant de $\pm 11\%$ à $\pm 13\%$. Cela ne devrait pas comporter d'inconvénients significatifs pour ce résident. Ainsi, compte tenu du peu d'ampleur des modifications attribuables au projet, des marges de recul résultantes et du faible débit de circulation dans ce secteur du Chemin Brissette, l'impact à l'endroit de cette résidence est considéré faible.

L'autre résidence située du côté droit du projet, le long du Chemin du Troisième Rang (ch. 2+135) subira un très léger rapprochement par l'emprise, de l'ordre de un à deux mètres. Cinq arbres ornementaux situés à la limite de l'emprise actuelle, en façade de cette maison, se retrouveront dans l'emprise projetée mais seront conservés. La marge de recul résultante sera de 5,5 m, ceci compte tenu que la demi-emprise projetée est réduite à 7 m (plutôt que 10 m) et que le drainage sera de type urbain avec puisard. Si l'on considère que la plate-forme routière sera pratiquement au même endroit, sinon légèrement éloignée par rapport à la situation actuelle, l'impact global sur cette propriété est jugé faible.

Toutes les autres résidences étant situées du côté ouest du Chemin Brissette ou du Chemin du Troisième Rang, soit du côté où il n'y a aucune acquisition de terrains, elles ne devraient pas subir d'impacts permanents significatifs. Seuls deux chalets verront leur accès réaménagé, suite à un rabaissement du profil de l'ordre de 80 cm et 35 cm respectivement aux chaînages 1+520 et 1+490. Ces entrées pour véhicules menant sur le côté des chalets plutôt qu'en façade, cela ne causera pas de problèmes importants.

Par ailleurs, divers désagréments temporaires affecteront les résidents du secteur pendant la durée des travaux. Outre la poussière, le bruit et l'accès ralenti au secteur dû au chantier de construction proprement dit, certains résidents pourraient avoir à subir une interruption de leur alimentation en eau potable lorsque les aqueducs passant sous la route seront réaménagés. Dans le même ordre d'idée, une étude de puits est en cours afin de savoir quelles sont les sources d'alimentation qui risquent d'être affectées de façon permanente et de prévoir les dommages à ces installations.

Les arbres ornementaux isolés, en massif ou en rangée, situés sur les propriétés privées du côté ouest du chemin ne devraient subir aucune perturbation, même ceux situés près de la limite de l'emprise, puisqu'aucun empiètement ni travail de drainage n'est projeté de ce côté.

En dernier lieu, la présence d'un chantier de construction à proximité d'un plan d'eau s'accompagne toujours de certains risques de dégradation du milieu aquatique, liés à la manutention de quantité de matériaux meubles ou granulaires, de produits pétroliers et autres, à la circulation de machinerie, etc. Diverses mesures de prévention ayant pour objectif de diminuer les risques de contamination sont données au chapitre suivant.

14.0 MESURES D'ATTÉNUATION

La première série de recommandations a pour objectifs de réduire le plus possible les risques d'érosion et de sédimentation des matières en suspension issues du chantier et d'éviter une atteinte grave aux habitats aquatiques, en particulier les frayères à Salmonidés situés en aval des travaux (lac et ruisseau).

Période des travaux : les travaux relatifs au drainage (creusage du fossé est, remplacement ou allongement des ponceaux, stabilisation du fossé proprement dit et des extrémités des ponceaux) et au terrassement (aménagement et stabilisation du déblai côté est), entre les chaînages 0+540 et 1+800 seront, dans toute la mesure du possible, finalisés avant le 30 septembre.

Contrôle des matières en suspension : pour les chaînages spécifiés ci-haut, on aménagera des trappes à sédiments combinées à des bermes filtrantes dans le nouveau fossé du côté est à tous les points de déversement dans les ponceaux. Ceci aura pour effet de ralentir l'écoulement de l'eau et de favoriser le dépôt d'une partie des sédiments charriés par l'eau avant leur arrivée dans le ruisseau ou dans les servitudes menant au lac. Pour l'aménagement de ces trappes et ces bermes, on se basera sur le guide général fourni à l'annexe 5. Pour maintenir leur efficacité, les trappes et les bermes seront entretenues après chaque précipitation importante.

Dans l'éventualité où la période des travaux devrait excéder la date limite mentionnée plus haut (30 septembre), toujours pour les mêmes chaînages, on remplacera les bermes filtrantes en enrochement par des digues en ballots de paille, davantage efficaces pour retenir les sédiments plus fins. L'annexe 5 fournit également des schémas-guides à ce sujet. Les digues en ballots de paille devront également faire l'objet d'un entretien soutenu pendant toute la durée de leur utilisation, soit jusqu'à la stabilisation finale des talus érodables et leur ensemencement.

Stabilisation permanente des talus : dès la fin des travaux de terrassement du déblai, côté est du chemin, le talus du déblai sera stabilisé par ensemencement hydraulique sur toute la longueur du projet (selon les modalités apparaissant au cahier des charges et devis généraux du Ministère). Lors de la préparation du déblai, on pratiquera le coupage des arbres à ras le sol sur la lisière de terrain séparant le haut du déblai projeté et la limite est de l'emprise. Cette pratique, permettant de laisser les souches en place, protège le sol, diminue les risques de décrochement et favorise la reprise de la végétation.

Dans l'éventualité où des zones de suintement (seepage) serait découvertes lors du déblayage, des mesures particulières de stabilisation (carapace filtrante ou autres) seront envisagées.

Les **nouveaux ponceaux** seront installés de façon à ne pas devenir des facteurs d'érosion; ils seront enfouis dans le lit du cours d'eau ou fossé sur l'équivalent du cinquième de leur diamètre, et le lit des cours d'eau ou fossés à leurs extrémités sera consolidé au moyen d'enrochement si requis.

Le **nouveau fossé de drainage** à creuser à partir du chaînage 0+550, sur 65 m en direction du lac, comportera des berges en pente douce, soit 2H:1V. Les talus de ce fossé seront recouverts de la terre de surface qu'on pourra récupérer des opérations de terrassement, pour faciliter la reprise de la végétation. Dans la mesure du possible, on évitera la coupe des arbres ou arbustes ornementaux compris dans la servitude de 10 m réservée pour ce fossé (haie de 10 m de longueur, plus deux pins gris près de la rive du lac). Si requis, on protégera ces arbres ou arbustes pour la durée de la construction selon les modalités prévues au cahier des normes du M.T.Q.

Bien qu'en principe, aucun arbre situé du côté ouest du Chemin Brissette ne soit menacé, on verra si requis à **protéger**, selon les mêmes modalités, **les tiges les plus rapprochées de la limite de l'emprise** contre les bris pouvant découler de la circulation ou de l'opération de la machinerie lourde.

Par ailleurs, même si aucun travail n'est prévu à l'endroit du fossé ouest du Chemin Brissette ni sur les fossés de décharge existants à conserver, on pourra profiter du chantier projeté pour faire des **corrections locales aux endroits où la stabilité des berges de ces fossés laisse actuellement à désirer**, ceci en autant que la végétation en place ne soit pas touchée et que les propriétaires soient consultés lorsque leur accord est requis (pour les travaux ou droits de passage). La pertinence et les implications de ces corrections seront appréciées lors du suivi environnemental du chantier.

L'**entreposage temporaire** de même que la **disposition finale des matériaux de déblais** se feront à au moins 30 m de la rive du lac ou de tout cours d'eau, en des endroits plats et ne nécessitant pas de déboisement, et évidemment, avec la permission des propriétaires des terrains concernés. Toute entorse à cette façon de faire nécessiterait une consultation préalable auprès du Service de l'environnement du ministère des Transports; ces opérations peuvent, dans certains cas, nécessiter une autorisation expresse du ministère de l'Environnement ou de la M.R.C., puisqu'elles sont assujetties aux lois et règlements en vigueur (Protection des rives et des milieux humides).

En ce qui a trait aux risques de contamination inhérents aux opérations de chantier à proximité de cours d'eau ou de plans d'eau, l'application des mesures générales suivantes contribuera à maintenir ces risques à un niveau acceptable:

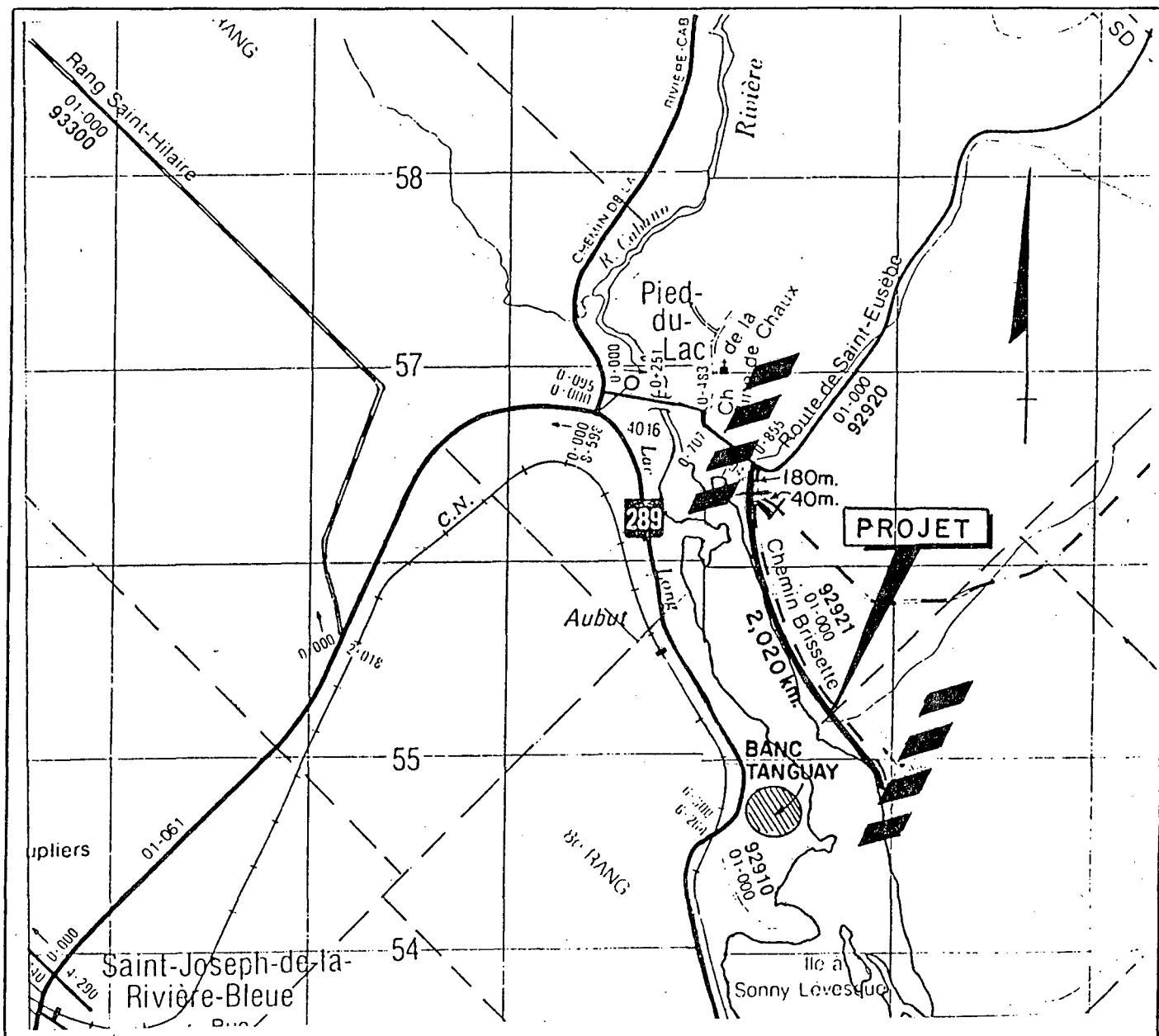
- aucun stationnement, entreposage ou entretien de machinerie à moins de 60 m du lac ou des ruisseaux; choisir de préférence des terrains plats et déjà déboisés pour ces opérations;
- aucun plein de carburant ou vérification mécanique de la machinerie à moins de 15 m de la rive du lac ou du ruisseau;
- lors des travaux de démolition et de construction, on prendra des moyens préventifs pour s'assurer que le moins possible de rebuts soient déversés dans le cours d'eau; on nettoiera les berges et le lit le plus rapidement possible de tous les matériaux provenant du chantier;
- on s'assurera également que tous les débris de démolition inutilisables pour les travaux en cours et considérés comme rebuts, soient disposés sur un site autorisé par le ministère de l'Environnement (en vertu du règlement sur les déchets solides);
- dès la fin des travaux, les sites d'utilisation temporaire de même que les éventuels sites de disposition de matériaux excédentaires seront nivelés et stabilisés adéquatement, puis végétalisés par ensemencement ou plantation.

En ce qui concerne les impacts sur le milieu humain, dans l'optique de restreindre les inconvénients liés à la réalisation même des travaux, on fera en sorte de réduire au strict minimum les périodes d'interruption d'accès, au bénéfice des résidents et villégiateurs et de la clientèle du commerce, et compte tenu de l'absence de chemin de détour. De plus, **on informera à l'avance les résidents et les villégiateurs du calendrier des travaux** et on les avisera en particulier du début et de la durée des opérations qui impliquent des désagréments pouvant affecter leurs activités (interruption d'accès, dynamitage s'il y a lieu, débranchements des tuyaux d'alimentation en eau, etc.).

ANNEXE 1

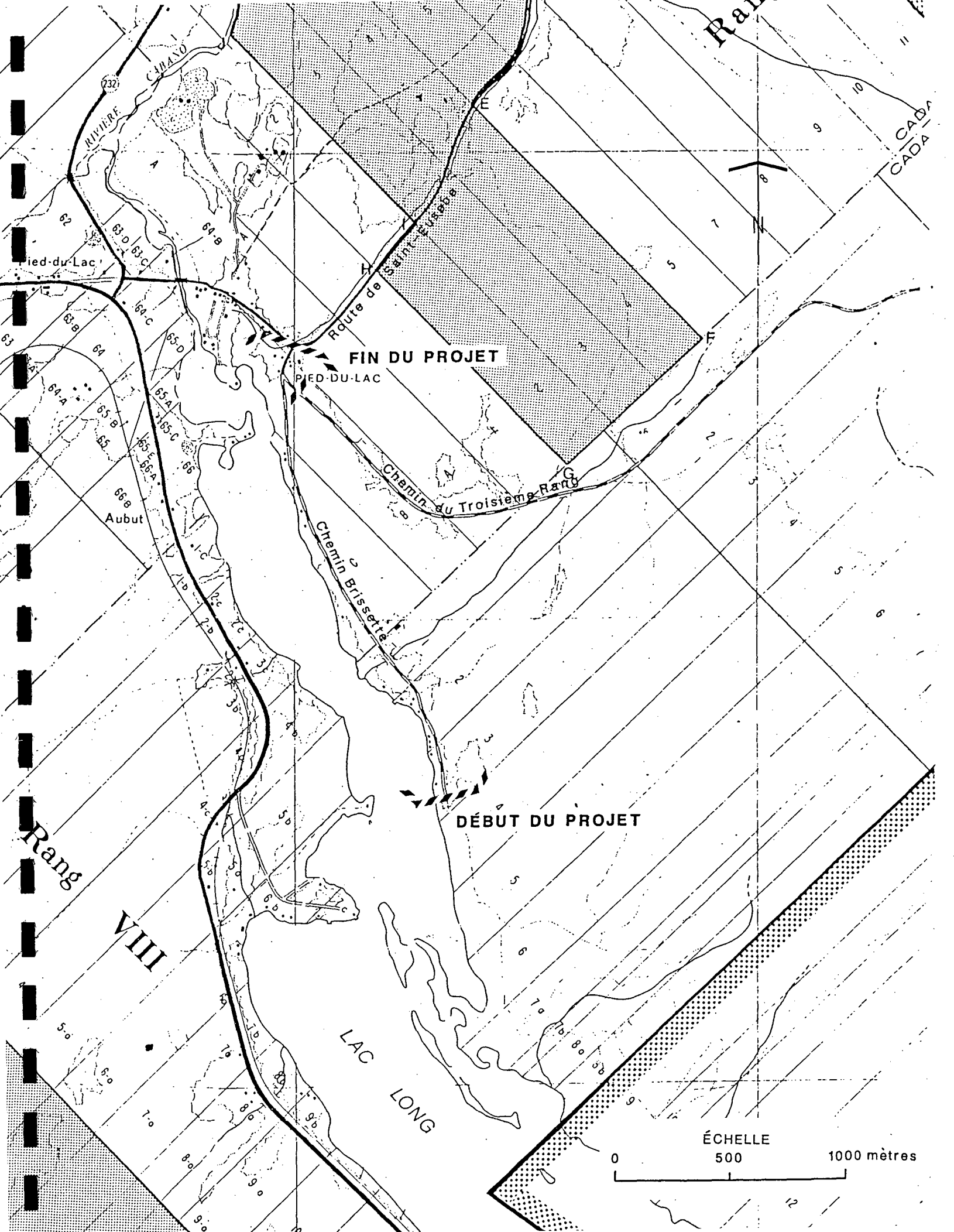
Localisation du projet et du banc d'emprunt

ECHELLE	NATURE DES TRAVAUX DRAINAGE, ELARGISSEMENT RECHARGEMENT ET PAVAGE
---------	---



N° de plan	N° de contrat 620 - 1210 - 8732
------------	------------------------------------

Route _____ Chemin <u>BRISSETTE et CHE. TROISIÈME RANG</u> Municipalité <u>RIVIÈRE-BLEUE SD.</u> _____ _____ Circons. élect. <u>KAMOURASKA-TEMISQUATA</u> _____	Nombre de voies <u>2</u> Accès _____ Emprise minimale <u>VARIABLE</u> mètres Longueur _____ kilomètres(s) Chainages _____ ☐ divisées ☒ non-divisées ☐ contrôlé ☒ libre
---	--

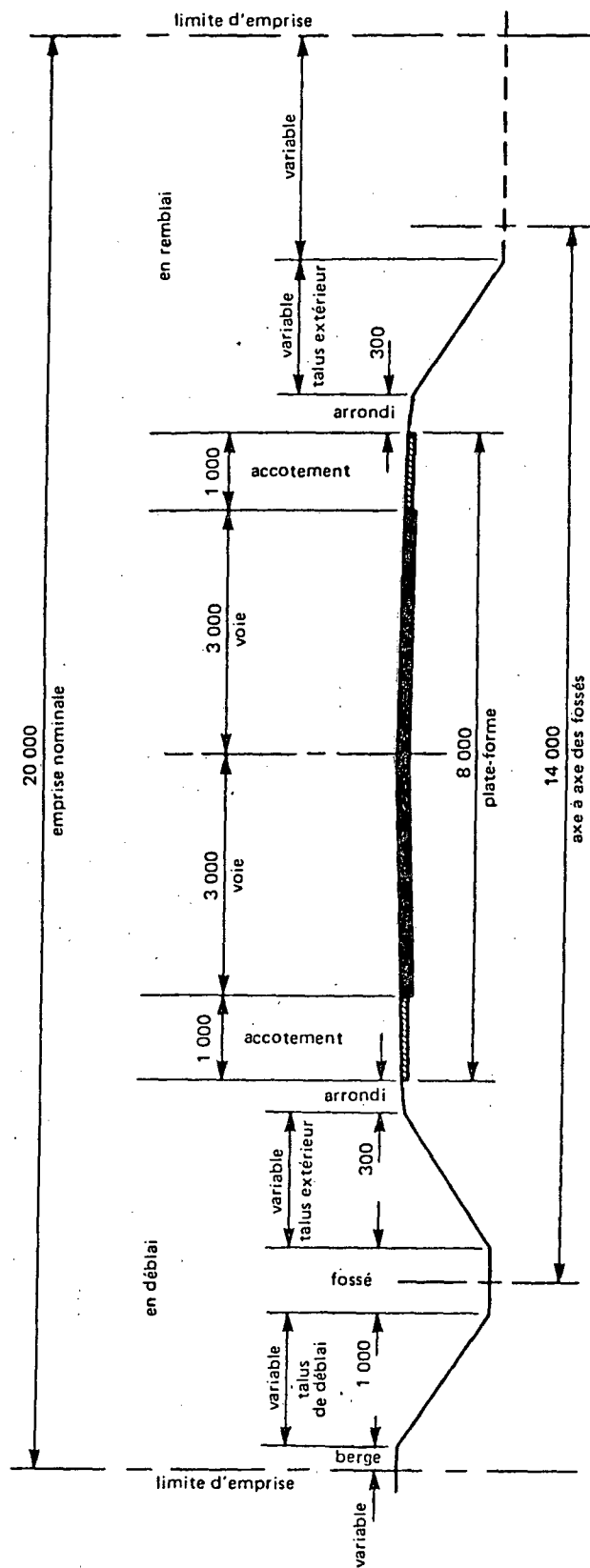


ANNEXE 2

Section-type utilisée (Norme D-2305)

NORMES

DÉBIT JMA < 400



TYPE F- ROUTE LOCALE

NOTES: -Le profil en long de ce type de route est sensiblement celui du terrain naturel; on doit éviter le plus possible les coupes dans la roc.

-Selon la topographie du terrain, les pentes de talus sont de 1V:1,5H à 1V:2H.

ANNEXE 3

**Pétition et résolution en conseil
Corporation municipale de Rivière-Bleue**



Municipalité de Rivière-Bleue

Bureau du Secrétaire

RIVIERE-BLEUE, Témiscouata, P. Qué.
GOL 2B0

Rivière-Bleue, le 12 août 1987.

Monsieur Claude Stevens,
Chef de District,
Ministère des Transports,
8 rue Varin,
St-Pascal,
GOL 3Y0

OBJET/ Requête pour correction
à une courbe

Monsieur,

La Corporation Municipale de Rivière-Bleue me prie de vous transmettre copie d'une pétition qui lui a été transmise par un groupe de citoyens, pour l'exécution de travaux de correction à une courbe verticale et horizontale sur la route CHEMIN BRISSETTE.

La Corporation Municipale a informé les personnes concernées que l'entretien et la réparation de ce chemin relève du Ministère des Transports.

Vous voudrez bien prendre les dispositions nécessaires afin que les usagers et les résidents de ce secteur de notre municipalité, obtiennent une réponse favorable à leur demande.

Recevez, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Claude A Dube

CLAUDE A DUBE, sec.trés.

CORPORATION MUNICIPALE DE RIVIERE-BLEUE

CD/dsp

C.C.: Madame France Dionne, députée
Kamouraska-Témiscouata



Rivière-Bleue, le 27 décembre 1986.

Reçu le 08 JUL. 1987

Nous les propriétaires, résidents le long du chemin Prieret, nous tous qui avons signer cette requisition, demandons que le chemin ci-haut mentionné soit redressé et surtout un peu abaissé. Ces réparations devraient être effectuées dans l'espace enrobant une partie du terrain de Claude Pellerin, celui de M. Dion et de Renald Thibeault, terrain loué par R. Bouchard.

Cette section de la route est très dangereuse pour les résidents des terrains qui veulent en sortir, et aussi pour ceux qui viennent à leur rencontre. La visibilité et la forme de cette section de la route ne sont pas adéquate ce qui la rendent dangereuse.

Claude Pellerin

Hubert Lafontaine

Renaud Dumit

Robert Tanguay

Claude Pellerin

Delia Cusack

Rita Thibeault

Bertha Bouchard

Jean Guy Plourde

Claude Pellerin

Michel Pellerin

Marcel Rodrigue

Renald Bouchard

Marion Tanguay

Rita Cusack

Jean Marion

Renald Pellerin

Claude Pellerin

Michel St Pierre

Hubert Girard

Albert Despres

Hubert Pellerin

Pierre Lefebvre

Jeanne Tanguay

M. Simon

Renald Pellerin

Mario Pellerin

Albert Pellerin

Brigitte St Pierre

Renald Pellerin



Province de Québec
District de

Copie de Résolution
Corporation Municipale

RIVIERE-BLEUE

A la session régulière du Conseil de la

Corporation Municipale de Rivière-Bleue

tenue le 8ième jour de septembre 19 87 et à laquelle étaient présents son honneur

le maire M. Serge Pelletier

et les conseillers suivants: Charlotte Caron, Berchmans Bouchard,
Philippe Rousseau, Marcel Lavoie,
Roland St-Pierre.

RESOLUTION NUMERO: 09-87-236 REFECTION DU CHEMIN BRISETTE

ATTENDU QUE la Corporation Municipale de Rivière-Bleue a référé au Ministère des Transports, la demande de réfection d'une section du chemin Brissette que lui avait adressé trente personnes de ce secteur;

ATTENDU la politique du Ministère des Transports relativement à l'amélioration des chemins municipaux;

ATTENDU QUE la première étape pour inscrire certains travaux à la programmation du réseau routier du Ministère des Transports consiste en un engagement écrit de la Corporation Municipale à acquérir les terrains requis pour effectuer les travaux de réfection et à déplacer les clôtures;

ATTENDU QUE le Ministère des Transports payera à la Corporation Municipale une contribution forfaitaire de sept mille dollars (7,000.00\$) le kilomètre pour les frais qu'elle encourra;

IL EST PROPOSE par le conseiller Monsieur Berchmans BOUCHARD,
APPUYE par le conseiller Monsieur Philippe ROUSSEAU,
ET RESOLU A L'UNANIMITE,

QUE la Corporation Municipale de Rivière-Bleue s'engage à fournir au Ministère des Transports, les terrains requis pour l'exécution de travaux de réfection du chemin Brissette.

ADOPTÉE

(SIGNE) Serge Pelletier, maire

(SIGNE) Claude A Dubé, sec.trés.

CORPORATION MUNICIPALE DE RIVIERE-BLEUE

Claude A Dubé

CD/dsp

PAR: CLAUDE A DUBÉ, sec.trés.

Daté à Rivière-Bleue, ce neuvième jour de septembre 1987.

Donné à Rivière-Bleue, ce dix-septième jour de septembre 1987.



Province de Québec
District de

ou du 3 sept. 19 87
Copie de Résolution
Corporation Municipale

RIVIERE-BLEUE

A la session régulière du Conseil de la

Corporation Municipale de Rivière-Bleue

tenue le 8ième jour de septembre 19 87 et à laquelle étaient présents son honneur

le maire M. Serge Pelletier

et les conseillers suivants: Charlotte Caron, Berchmans Bouchard,
Philippe Rousseau, Marcel Lavoie,
Roland St-Pierre.

RESOLUTION NUMERO: 09-87-237 DEMANDE DE PAVAGE - CHEMIN BRISSETTE

IL EST PROPOSE par le conseiller Monsieur Philippe ROUSSEAU,
APPUYE par le conseiller Monsieur Berchmans BOUCHARD,
ET RESOLU A L'UNANIMITE,

QUE la Corporation Municipale de Rivière-Bleue demande au Ministère
des Transports du Québec l'Honorable Marc Yvan Côté, et à la députée de Kamou-
raska-Témiscouata, Madame France Dionne, de bien vouloir inscrire à la program-
mation du ministère, le pavage en enrobé bitumineux du chemin Brissette à
Rivière-Bleue où résident un bon nombre de citoyens de notre municipalité en
plus des propriétaires de chalets.

ADOPTÉE

(SIGNE) Serge Pelletier, maire

(SIGNE) Claude A Dubé, sec.trés.

CORPORATION MUNICIPALE DE RIVIERE-BLEUE

Claude A Dubé

CD/dsp

PAR: CLAUDE A DUBE, sec.trés.

Daté à Rivière-Bleue, ce neuvième jour de septembre 1987.

Donné à Rivière-Bleue, ce dix-septième jour de septembre 1987.



Province de Québec
District de

Extrait du Procès-Verbal
ou
Copie de Résolution
Corporation Municipale

du 3 avril 1989.

RIVIERE-BLEUE

A la session régulière du Conseil de la

Corporation Municipale de Rivière-Bleue

tenue le 3^{ème} jour d'avril 1989 et à laquelle étaient présents son honneur,

le maire M. Serge Pelletier

et les conseillers suivants: Charlotte Caron, Louise Bélanger,
Philippe Rousseau, Marcel Lavoie,
Jacques Gagnon.



RESOLUTION NUMERO: 04-89-122 APPROBATION DU PLAN PRELIMINAIRE DES TRAVAUX
A REALISER AU CHEMIN BRISSETTE

ATTENDU QUE la corporation municipale de Rivière-Bleue a demandé
au ministère des Transports de réaliser des travaux de réfection sur le chemin
Brissette;

ATTENDU QUE le ministère des Transports a déposé un plan préliminaire
des travaux à réaliser;

ATTENDU QUE le projet préparé semble correspondre aux demandes de la
corporation municipale;

IL EST PROPOSE par la conseillère Madame Louise BELANGER

QUE la corporation municipale de Rivière-Bleue approuve le plan
préliminaire des travaux projetés sur le Chemin Brissette, tel que proposé
et déposé par le ministère des Transports du Québec.

La proposition est ACCEPTEE A L'UNANIMITE

(SIGNE) Serge Pelletier, maire

(SIGNE) Claude A Dubé, secr.-trés.

CORPORATION MUNICIPALE DE RIVIERE-BLEUE

Claude A Dubé

PAR: CLAUDE A DUBE, secr.-trés.

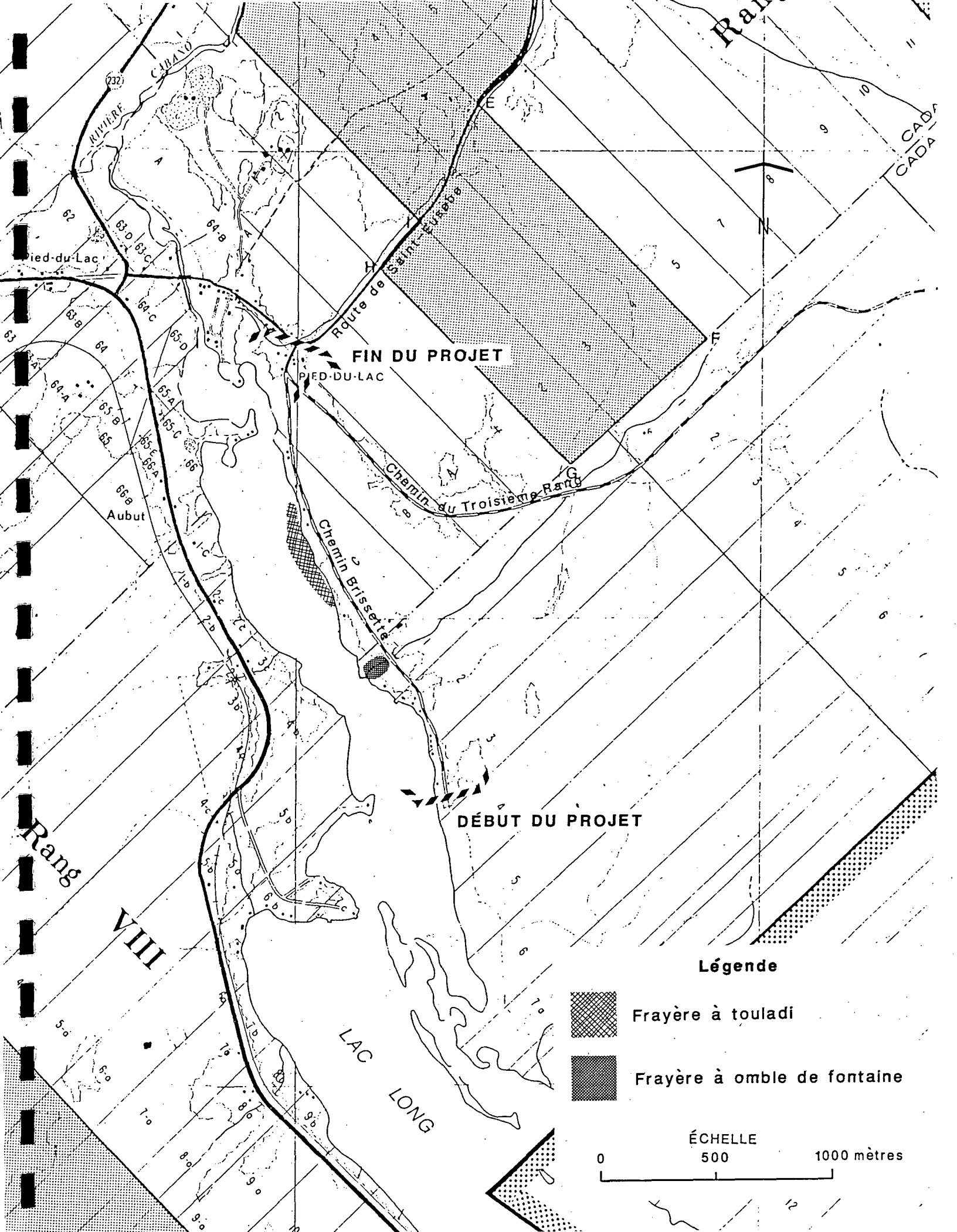
CD/dep

Daté à Rivière-Bleue, ce quatorzième jour d'avril 1989.

Donné à Rivière-Bleue, ce vingt-sixième jour d'avril 1989.

ANNEXE 4

Localisation des frayères connues dans le secteur d'étude



FIN DU PROJET

PIED-DU-LAC

DÉBUT DU PROJET

Légende



Frayère à touladi



Frayère à omble de fontaine

ÉCHELLE

0 500 1000 mètres

ANNEXE 5

Guide pour l'aménagement de trappes à sédiments, bermes filtrantes et digues de ballots de paille

(extraits du guide technique "Les projets d'infrastructures
routières et l'érosion des sols", Sorial, M. et M. Lacharité,
Service de l'environnement, ministère des Transports du Québec,
86 pages + annexes, Mars 1987)

DIGUE OU BERME FILTRANTE (Filter Berm)

Définitions :

Une berme filtrante est une crête temporaire de gravier ou de pierres concassées construite en travers d'une emprise nivelée.

Objectifs :

Les bermes filtrantes retiennent les sédiments sur place en retardant et en filtrant le ruissellement tout en permettant aux camions et autres véhicules de circuler le long de l'emprise. Ces ouvrages sont donc particulièrement utilisés aux endroits où une certaine circulation doit être maintenue pendant la construction. Les bermes peuvent également être utilisées dans les fossés de drainage avant que la route ne soit pavée et le couvert végétal implanté.

Construction :

Une conception approuvée n'est pas requise.

Critères généraux :

Les dimensions minimales recommandées pour une installation sur une emprise nivelée sont les suivantes:

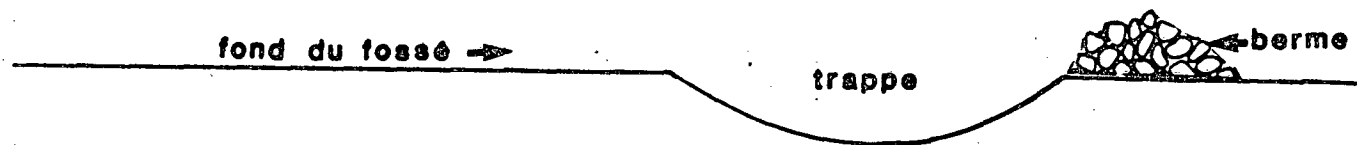
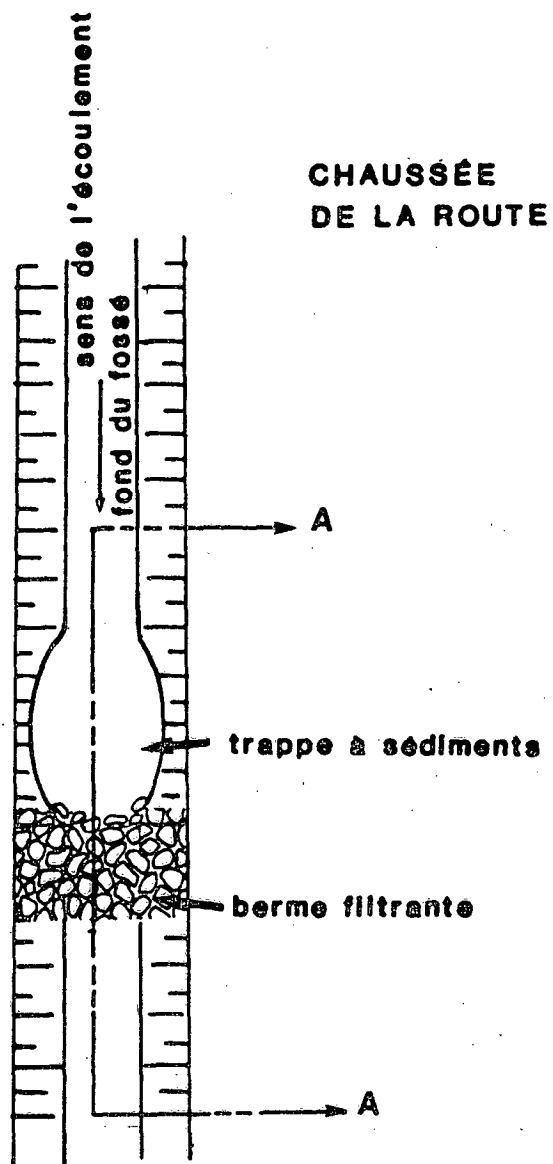
Hauteur:	1,5 à 2 pieds (0,46 à 0,61 m) Elévation de surface uniforme
Largeur au sommet:	3 à 5 pieds (0,91 à 1,5 m)
Pentes latérales:	3:1 ou moins
Espacement:	200 à 300 pieds (61 à 91 m) Un plus petit espacement est recommandé sur les pentes plus abruptes.
Matériaux:	Gravier grossier de 3/4 à 3 pouces (2,0 à 7,6 cm) bien trié ou pierre concassée. Le pourcentage de matières fines ne doit pas excéder 5 %.

Les bermes filtrantes sont généralement construites de concert avec les trappes à sédiments (voir section des bassins de sédimentation). Ces dernières, qui sont situées en amont des bermes, permettent de retenir les sédiments filtrés par la digue.

Les dimensions de la trappe à sédiments, qui consiste en fait en une cavité creusée à même le fossé de la route, varient selon l'espace disponible à l'endroit visé.

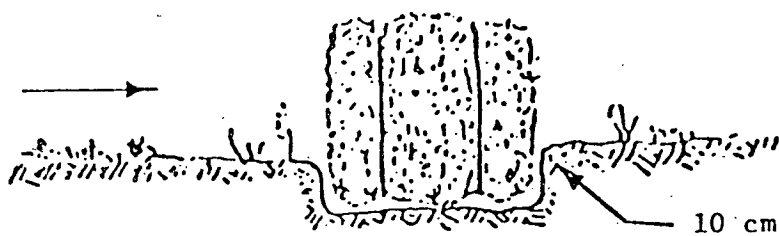
Entretien :

Enlèvement des sédiments retenus dans le bassin et nettoyage ou remplacement des matériaux filtrants après chaque orage.



**FIGURE A-4 BERME FILTRANTE ET TRAPPE A SÉDIMENTS
INSTALLÉES DANS UN FOSSÉ DE ROUTE**

écoulement de l'eau

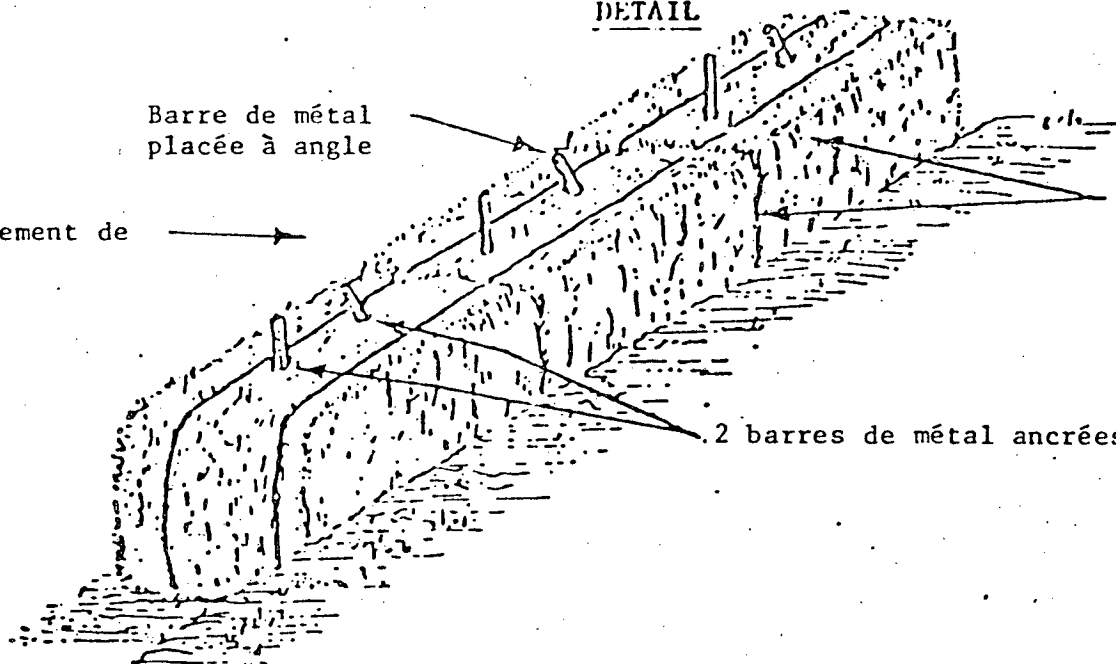


10 cm

DETAIL

Barre de métal placée à angle

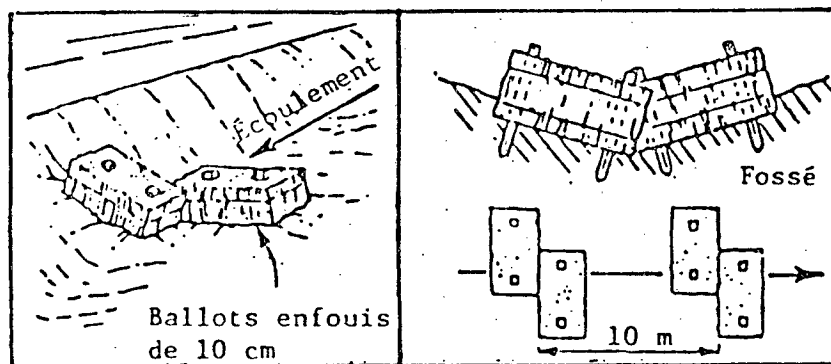
écoulement de l'eau



Fil ou câble de nylon faisant le contour des ballots

2 barres de métal ancrées à 0,6 m dans le sol

2- Digue en ballots de paille dans un fossé de drainage



ANNEXE 6

Dossier photographique

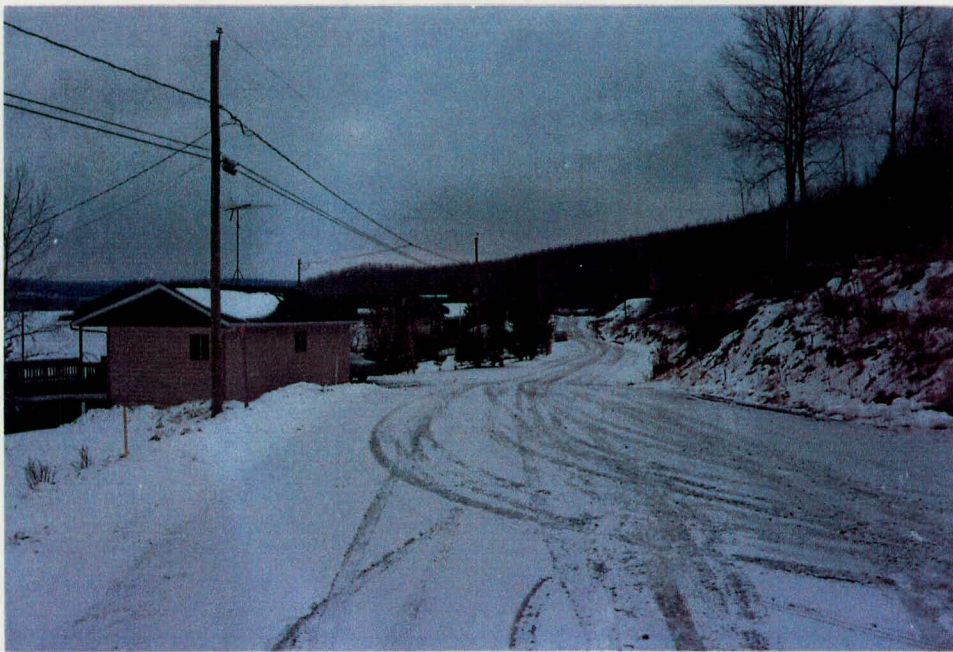


Photo 1 : Alignement de la route, du chaînage 0+100 vers le nord. Les courbes seront légèrement adoucies, de même que le profil vertical devant le chalet au chaînage 0+310 (à droite)



Photos 2 et 3 : Deux décharges dont les rives sont occupées par la végétation ou stabilisées par enrochement (chaînages 0+248 et 0+382)



Photo 4 : Alignement de la route, du chaînage 0+440 vers le nord (0+600). Les courbes en "S" seront adoucies et le talus de déblai stabilisé



Photo 5 : Alignement de la route, du chaînage 0+900 vers le chaînage 1+300



Photo 6 : Du chaînage 1+460 vers le nord. Le profil sera abaissé de 0,8 m au chaînage 1+510; le talus de déblai à droite sera refait et stabilisé; aucun travail du côté gauche (ouest)



Photo 7 : Le Chemin du Troisième Rang, du chaînage 2+100 vers la fin du projet. Les premiers arbres du côté droit devront être coupés, mais ceux devant la résidence (chaînage 2+135) seront conservés

ANNEXE 7

Plan du projet (échelle réduite)

CH-89-01-10-06

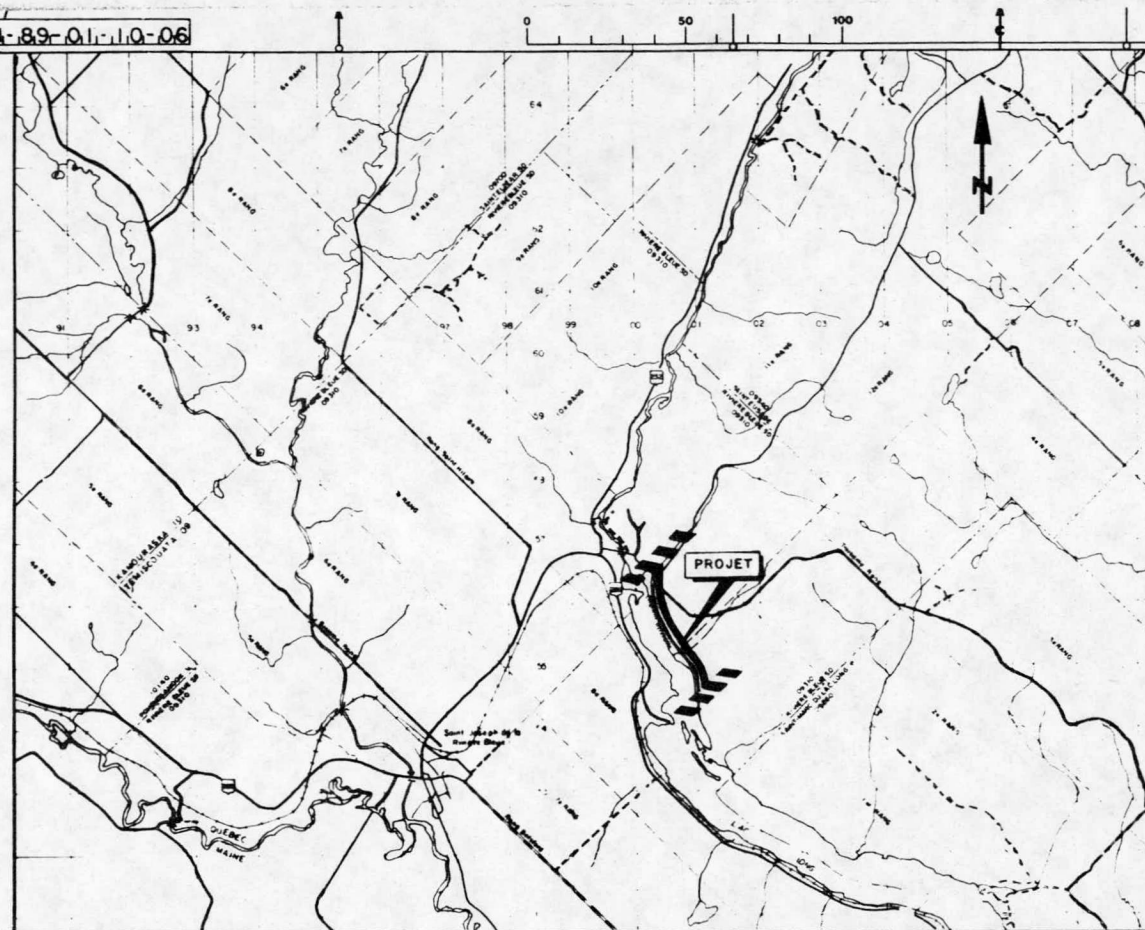


TABLE DES MATIÈRES

FEUILLET	DESCRIPTION
1	FRONTISPICE
2	LÉGENDE
3	PLAN ET PROFIL CHAÎN. 0+000 À 0+300
4	PLAN ET PROFIL CHAÎN. 0+300 À 0+600
5	PLAN ET PROFIL CHAÎN. 0+600 À 0+900
6	PLAN ET PROFIL CHAÎN. 0+900 À 1+200
7	PLAN ET PROFIL CHAÎN. 1+200 À 1+500
8	PLAN ET PROFIL CHAÎN. 1+500 À 1+800
9	PLAN ET PROFIL CHAÎN. 1+800 À 2+100
10	PLAN ET PROFIL CHAÎN. 2+100 À 2+199,417

UNITÉ ADMINISTRATIVE

RÉGION 12

LOCALISATION DU PROJET

ROUTE TRONÇON SECTION

ROUTE TRONÇON SECTION

MUNICIPALITÉ
RIVIÈRE-BLEUE S.D.MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ
KAMOURASKACIRCONSCRIPTION ÉLECTORALE
KAMOURASKA-TEMISCOUATARÉGION DISTRICT CODE GÉOGRAPHIQUE
12 10 09310

A M J NATURE DE MODIFICATION PAR

89/01/25 DATE D'ÉMISSION DU PLAN
PRÉPARÉ PAR

SCEAU

DATE RECOMMANDÉ PAR

DATE APPROUVÉ PAR

Gouvernement
du Québec

Ministère des Transports

DISTRICT 10 ST-PASCAL

LOCALISATION
ET
DESCRIPTION GÉNÉRALE

MARCHÉ NO

IDENTIFICATION TECHNIQUE

CH-89-01-10-06
IDENTIFICATION CLASSEMENT

10

CHEMIN BRISSETTE

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Date _____ ing
 Directeur Direction des traces et projets/structures/expertise et normes

Date _____ ing
 Directeur Direction régionale n° _____

Date _____ ing
 Directeur Direction de la construction/entretien

CH-89-01-10-06

0 50 100 200 300

LAC LONG

LAC LONG

PI 0+27,7113
 $\Delta 8^{\circ}51'28''$
 R 400
 T 30,9810
 Lc 61,8385
 CF 1,1980

PI 0+195,0207
 $\Delta 8^{\circ}31'27''$
 R 250
 T 18,6311
 Lc 37,1934
 CF 0,6933

PI 0+262,3621
 $\Delta 4^{\circ}44'03''$
 R 400
 T 16,5348
 Lc 33,0507
 CF 0,3416

CLAUDE ET GAETAN
 GRANDMAISON
 PTIE 3

NOUVEAU PONCEAU
 CHAIN 0+048
 TBA 12,2x600mm

NOUVEAU PONCEAU
 CHAIN 0+248
 TBA 12,2x600mm

RN#1 ELEV. 50,000
 CLOUS DANS PET. 6" A GAUCHE DU C
 CHAIN 0+034,7

RN#2 ELEV. 47,370
 CLOUS DANS PET. 6" A GAUCHE DU C
 CHAIN 0+220

PRÉLIMINAIRE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

RÉGION 13 DISTRICT 10

Échelle No: 891 061 08

Auteur: [Signature]

PAR: [Signature]

PROJET: Modification amorce et drainage
 A M J NATURE DE MODIFICATION PAR
 890123 DATE D'ÉMISSION DU PLAN

SCEAU

Gouvernement
 du Québec

Ministère des Transports

DISTRICT 10 ST-PASCAL

REAMÉNAGEMENT DU CHEMIN BRISSETTE
 RIVIERE BLEUE
 CHAIN 0+000 A 0+300

ÉCHELLE
 HOR. 1:500
 VERT. 1:50

IDENTIFICATION TECHNIQUE

CH-89-01-10-06

IDENTIFICATION CLASSEMENT

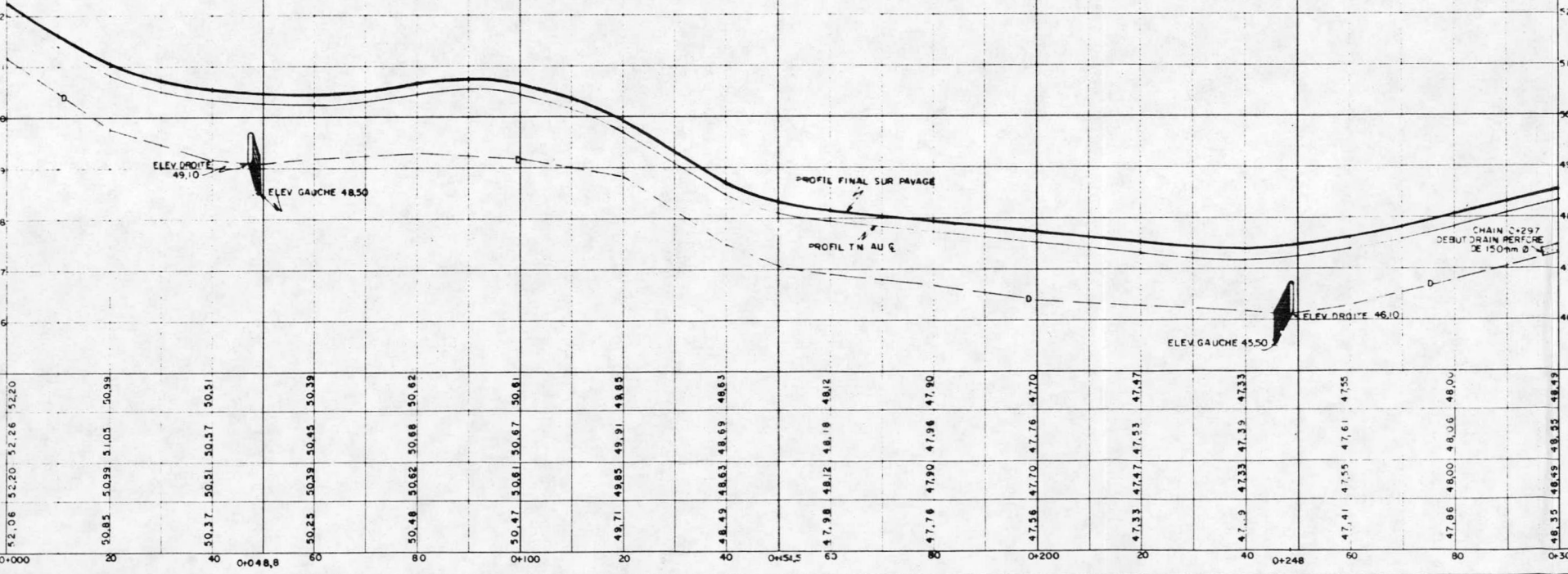
3/10

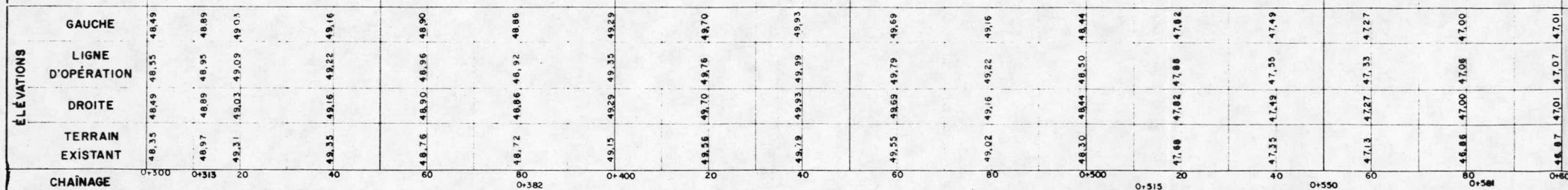
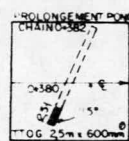
ÉLÉVATIONS

GAUCHE
 LIGNE
 D'OPÉRATION

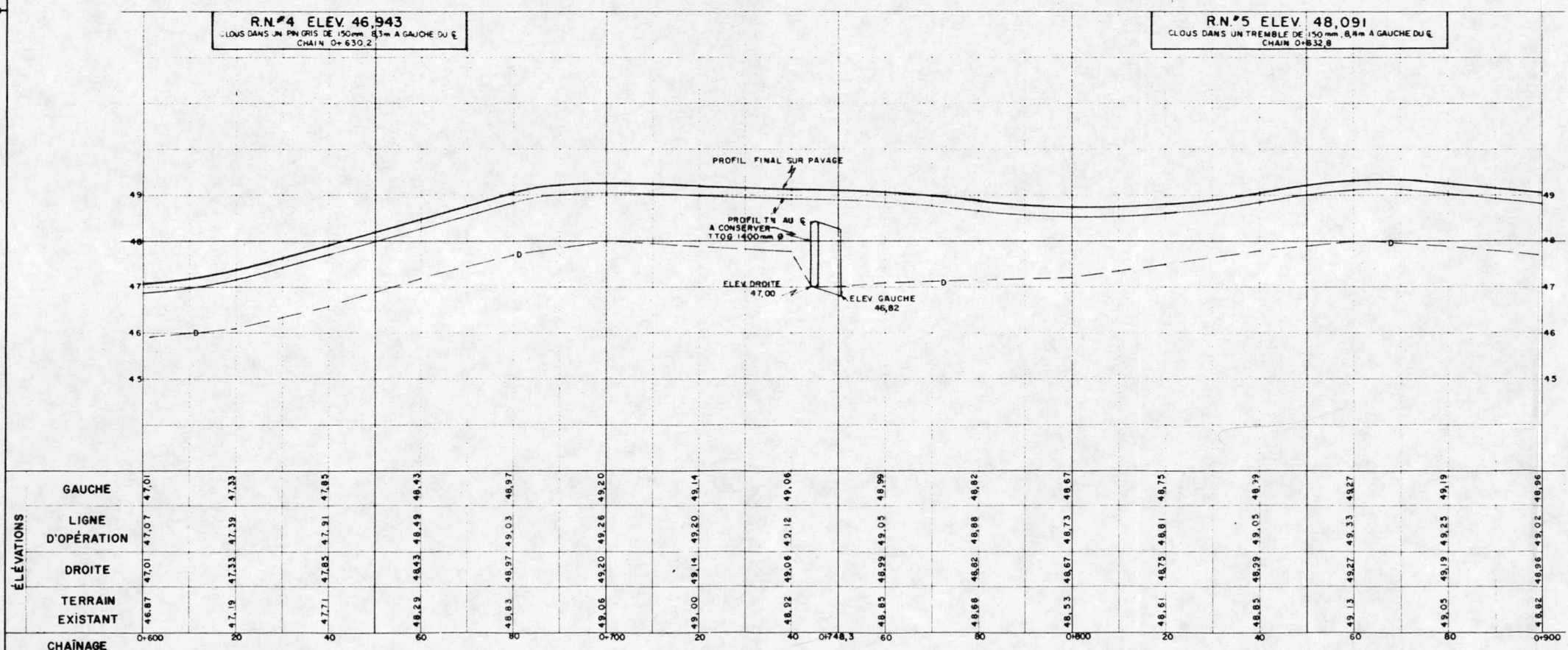
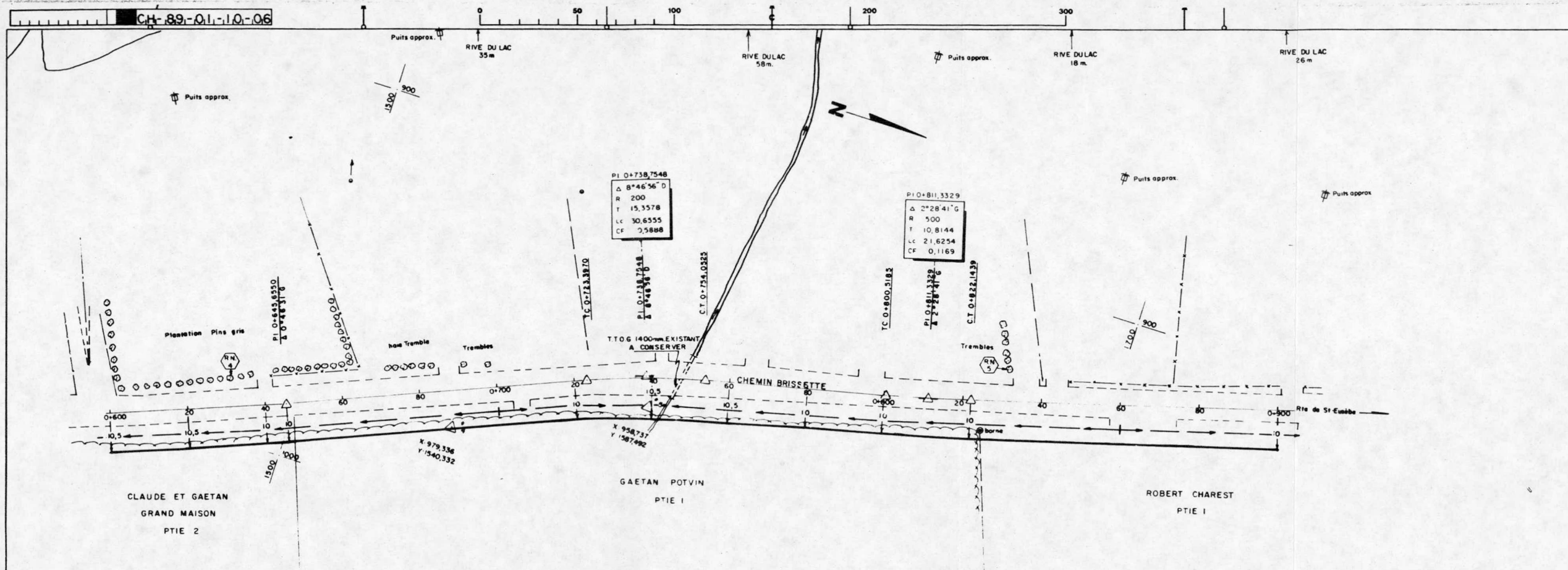
DROITE
 TERRAIN
 EXISTANT

CHAÎNAGE





C.H.-89-01-10-06
IDENTIFICATION CLASSEMENT 4



PRÉLIMINAIRE
 MINISTÈRE DES TRANSPORTS
 RÉGION 13 DISTRICT 10
 Auto loc: 87102108
 Approuvé: [Signature] Date: [Signature] T.T.P.

A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
890125			DATE D'ÉMISSION DU PLAN	
SCEAU				

Gouvernement du Québec

Ministère des Transports

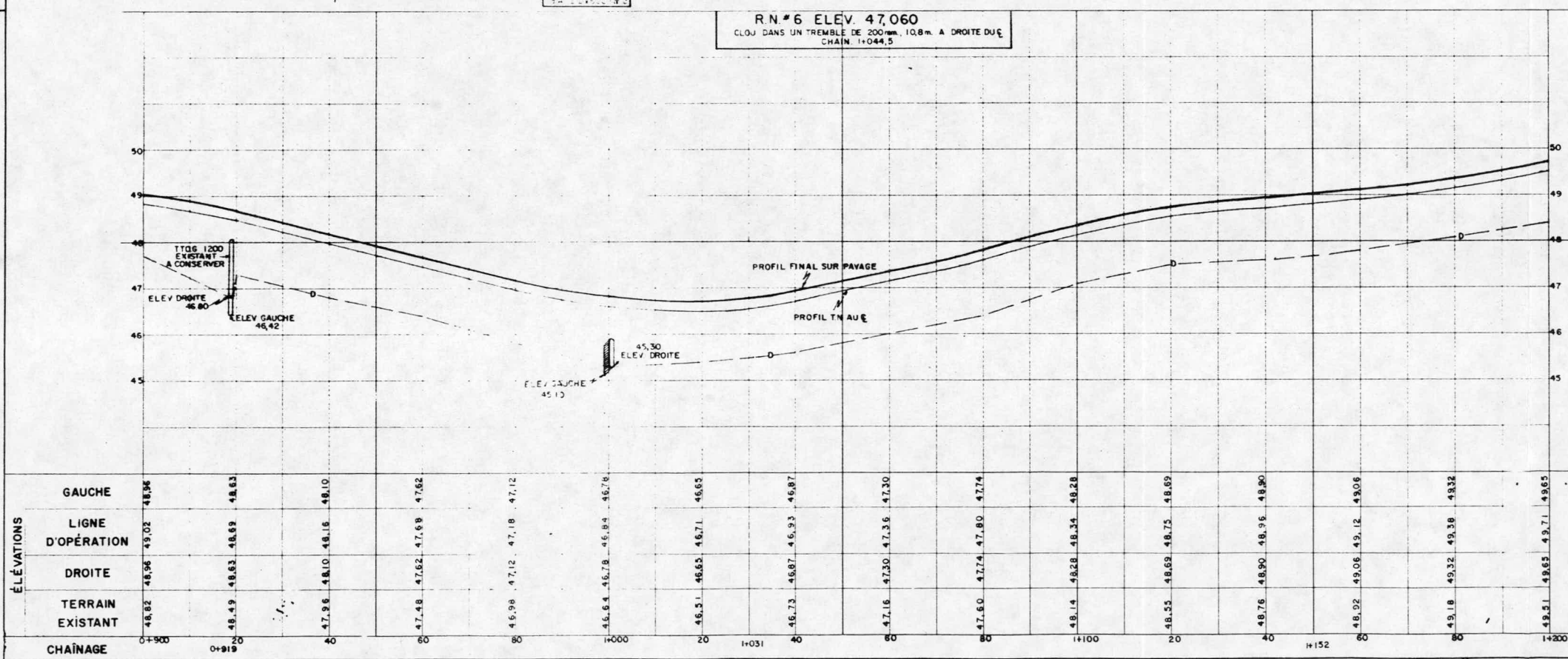
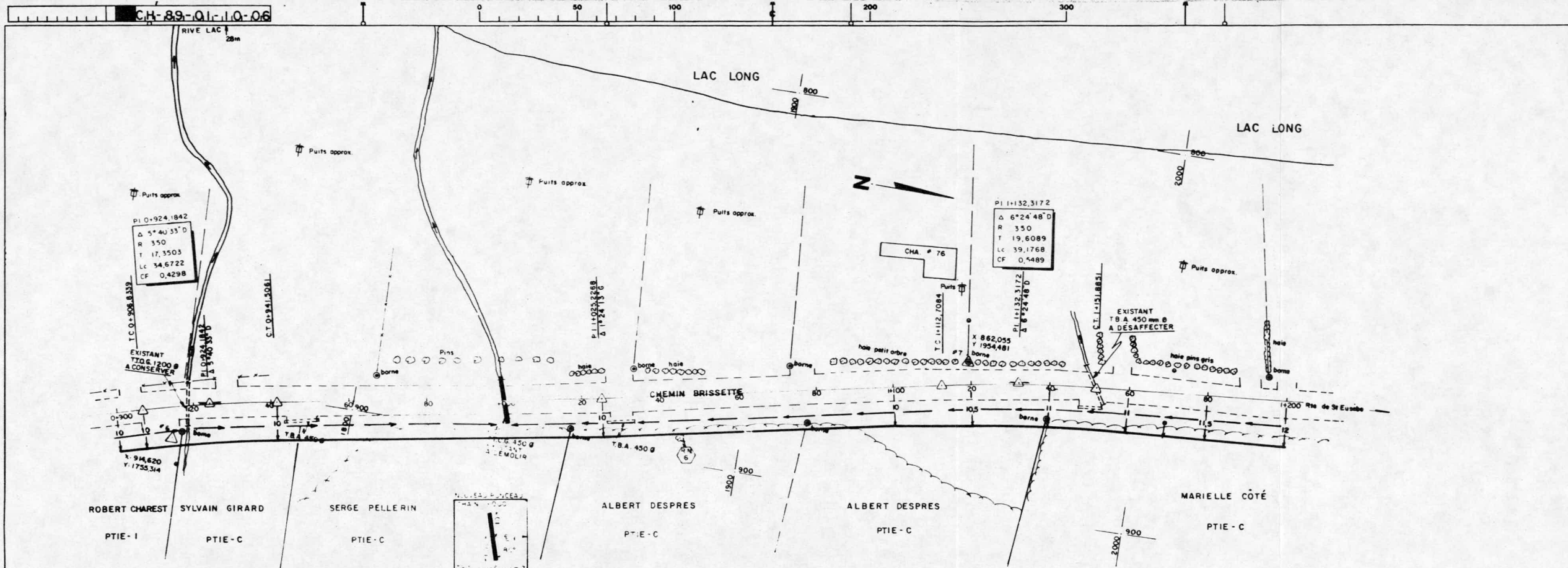
DISTRICT 10 ST-PASCAL

RÉAMÉNAGEMENT DU CHEMIN BRISSETTE
 RIVIERE BLEUE
 CHAÎN 0+600 À 0+900

ÉCHELLE
 HOR. 1:500
 VERT. 1:50

IDENTIFICATION TECHNIQUE
 CH-89-01-10-06
 IDENTIFICATION CLASSEMENT

5/10



PRÉLIMINAIRE
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
RÉGION 13 DISTRICT 10
Date: 89102105
PAR: Jean Bellet T.T.P.

A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
890123			DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

SCAU

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

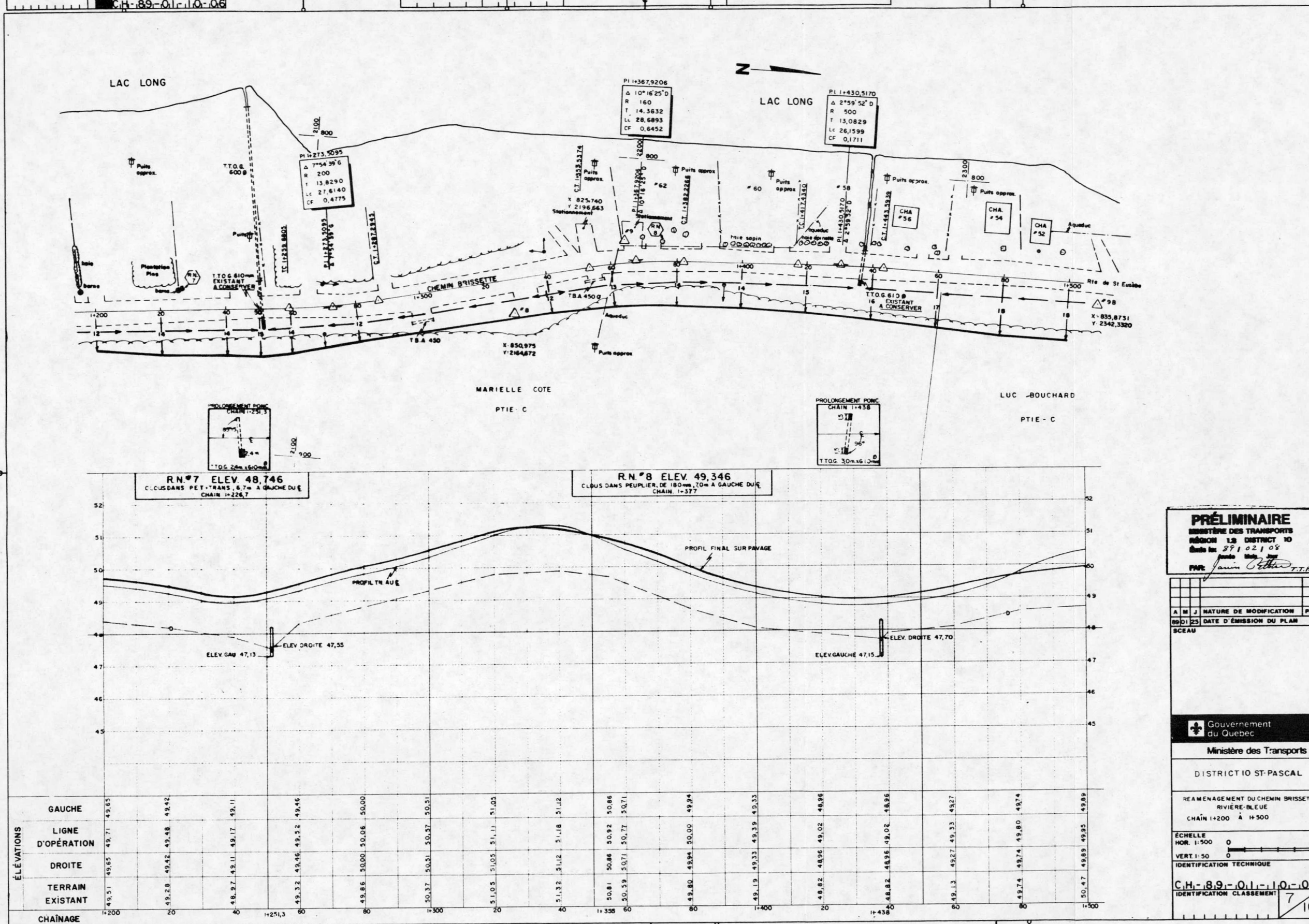
DISTRICT 10 ST-PASCAL

RÉAMÉNAGEMENT DU CHEMIN BRISSETTE
RIVIÈRE-BLEUE
CHAIN 0+900 À 1+200

ÉCHELLE
HOR. 1:500
VERT. 1:50

IDENTIFICATION TECHNIQUE

CH-89-01-10-06
IDENTIFICATION CLASSEMENT 6/10



PRÉLIMINAIRE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

RÉGION 13 DISTRICT 10

Date de: 89102108

PAC: Janin, Bédard, T.T.P.

A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
89	01	23	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

SCEAU

Gouvernement
du Québec

Ministère des Transports

DISTRICT 10 ST-PASCAL

REAMÉNAGEMENT DU CHEMIN BRISSETTE
RIVIÈRE-BLEUE
CHAÎN 1+200 À 1+500

ÉCHELLE

HOR. 1:500

VERT. 1:50

IDENTIFICATION TECHNIQUE

CH-89-01-10-06

IDENTIFICATION CLASSEMENT

7 10

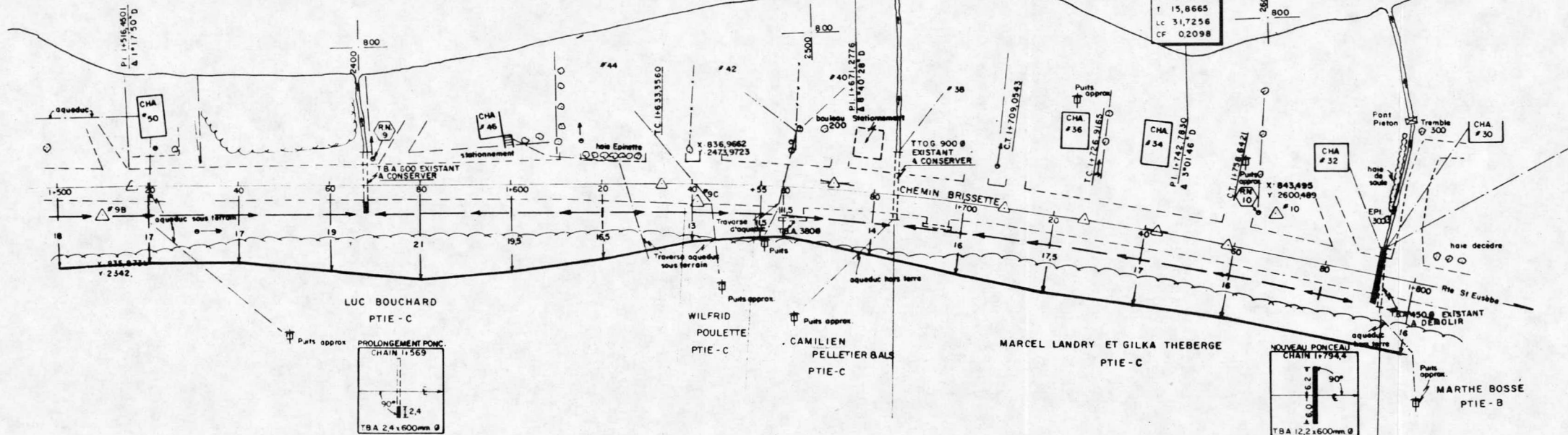
LAC LONG



PI 1+671,2776
Δ 8°40'28" D
R 500
T 37,9216
LC 75,6983
CF 1,4360

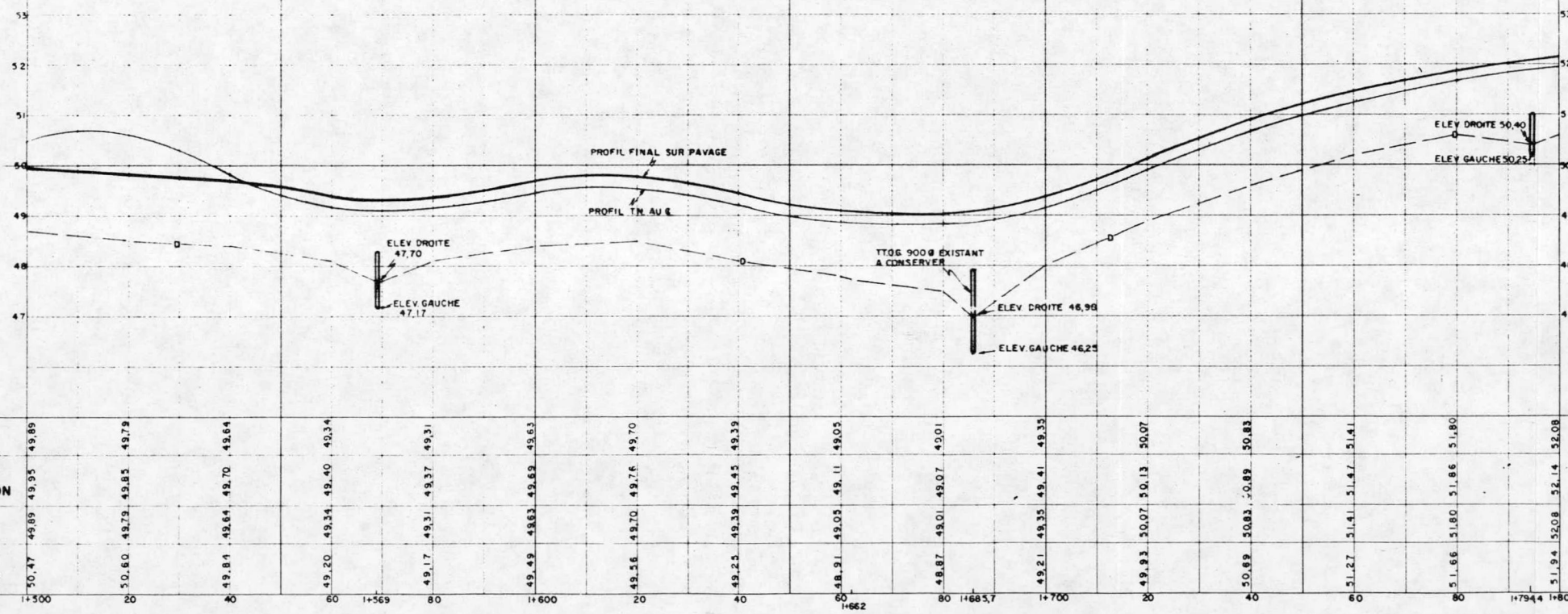
LAC LONG

PI 1+742,7830
Δ 3°01'46" D
R 600
T 15,8665
LC 31,7256
CF 0,2098



RN#9 ELEV. 48,880
CLOUS DANS UN PÉT. 55m À GAUCHE DU C
CHAIN 1+569,6

RN#10 ELEV. 51,065
CLOUS DANS UN PÉT. 78m À GAUCHE DU C
CHAIN 1+765



ELEVATIONS	GAUCHE	LIGNE D'OPÉRATION	DROITE	TERRAIN EXISTANT	CHAINAGE
	50,47	49,89	49,95	49,89	1+500
	50,60	49,79	49,85	49,79	20
	49,81	49,64	49,70	49,64	40
	49,20	49,34	49,40	49,34	60
	49,17	49,31	49,37	49,31	80
	49,49	49,63	49,69	49,63	1+600
	49,56	49,70	49,76	49,70	20
	49,25	49,39	49,45	49,39	40
	48,91	49,05	49,11	49,05	60
	48,87	49,01	49,07	49,01	80
	49,21	49,35	49,41	49,35	1+700
	49,33	50,07	50,13	50,07	20
	50,69	50,83	50,89	50,83	40
	51,27	51,41	51,47	51,41	60
	51,66	51,80	51,86	51,80	80
	51,94	52,08	52,14	52,08	1+800

PRÉLIMINAIRE
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
RÉGION 13 DISTRICT 10
Date loc 89102108
Date mod 89102108
Date app 89102108
Date app 89102108

A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
09	01	23	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	SCAUA

Gouvernement du Québec

Ministère des Transports

DISTRICT 10 ST-PASCAL

RÉAMÉNAGEMENT DU CHEMIN BRISSETTE

RIVIERE-BLEUE

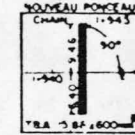
CHAIN 1+500 À 1+800

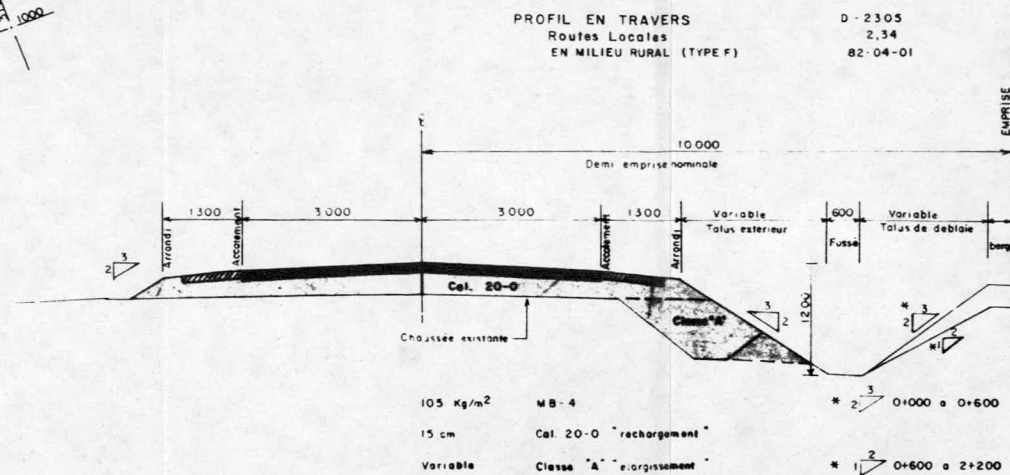
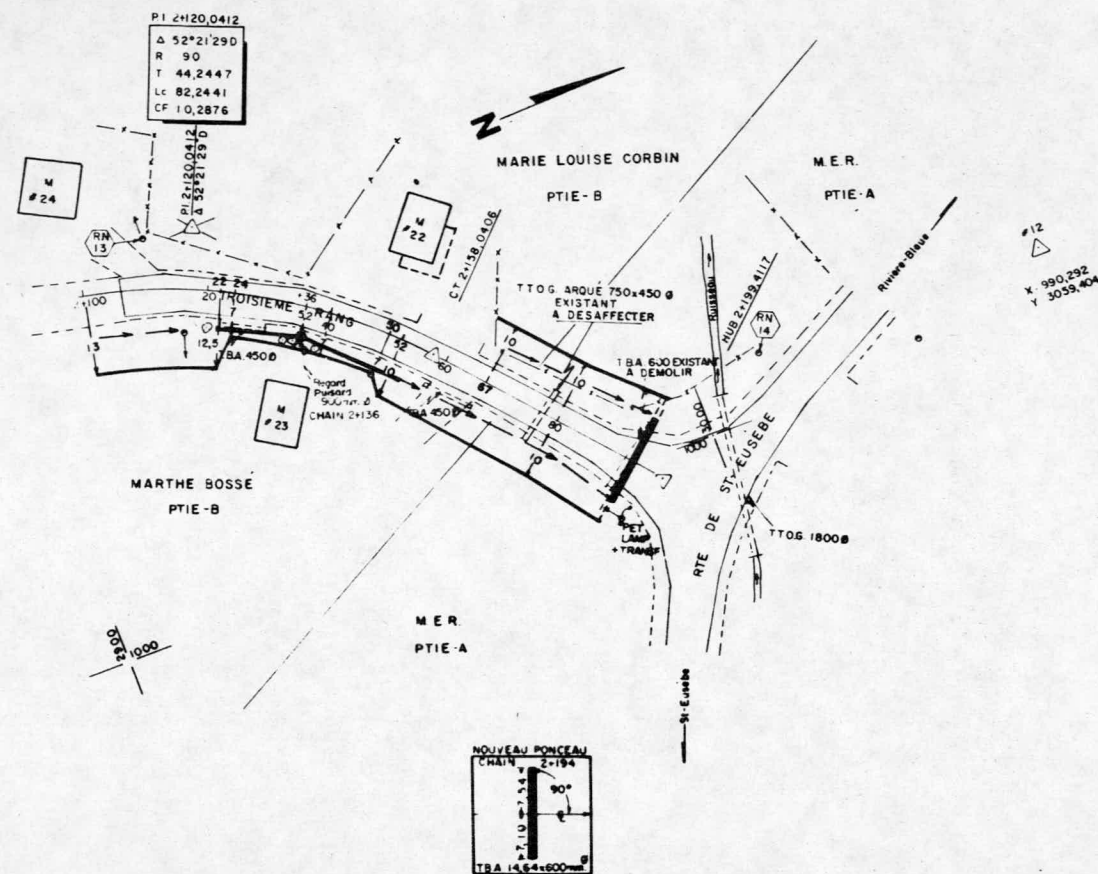
ÉCHELLE
HOR. 1:500
VERT. 1:50

IDENTIFICATION TECHNIQUE

CH-89-01-10-06

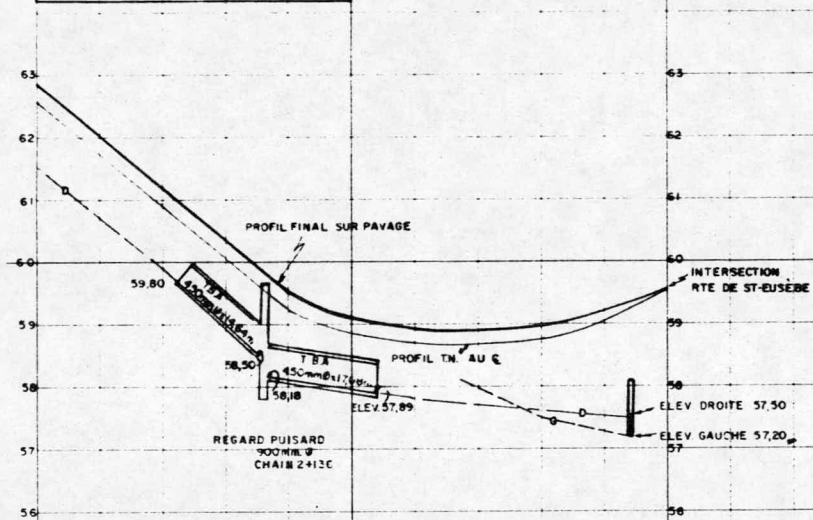
IDENTIFICATION CLASSEMENT





R.N. 13 ELEV. 61,615
CLOUS DANS PETS, 9m à GAUCHE DU C. 3^e RANG
CHAIN 2+110,8

R.N. 14 ELEV. 58,940
CLOUS DANS UN PET. 4 GAUCHE DU C.
P (N°13-1) SITUÉ SUR RTE DE ST-EUSEBE AU NORD
DE L'INTERSECTION DU 3^e RANG.



ÉLÉVATIONS	GAUCHE	LIGNE D'OPÉRATION	DROITE	TERRAIN EXISTANT	CHAÎNAGE
	62,57	62,77	62,71	62,71	2+100
	60,81	60,05	60,05	60,05	20
	59,22	59,36	59,42	59,36	40
	58,71	58,85	58,91	58,85	60
	58,77	58,91	58,97	58,91	80
	59,26	59,32	59,38	59,32	2+194
	59,57	59,51	59,57	59,51	2+200

PRÉLIMINAIRE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

RÉGION 13 DISTRICT 10

Date de: 87102105

PAR: Jean Gauthier T.T.P.

A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
890125			DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

SCAU

Gouvernement
du Québec

Ministère des Transports

DISTRICT 10 ST-PASCAL

REAMÉNAGEMENT D'UNE PARTIE
DU TROISIÈME RANG
RIVIÈRE-BLEUE
CHAIN 2+100 A 2+199,4117ÉCHELLE
HOR. 1:500 0
VERT. 1:50 0

IDENTIFICATION TECHNIQUE

CH-89-01-10-06

IDENTIFICATION CLASSEMENT

10/10

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 126 354