



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
100, RUE DUNDAS EST. 74
QUÉBEC, QUÉBEC H2A 2R4

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
100, RUE DUNDAS EST. 74
QUÉBEC, QUÉBEC H2A 2R4

**REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 116
DANS LES MUNICIPALITES DE DANVILLE
ET DU CANTON DE SHIPTON
ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT**

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
~~200, Rue Dorchester sud, 7e~~
~~Québec, (Québec)~~
GIK-521

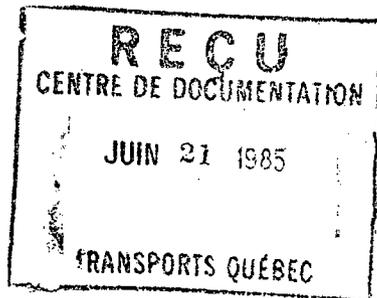
469 818



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

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



**REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 116
DANS LES MUNICIPALITES DE DANVILLE
ET DU CANTON DE SHIPTON
ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT**

AVRIL 1984

CANQ
TR
GE
EN
567

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

Michel Letendre	biologiste, chargé de projet
Raymond Lalonde	biologiste, rédacteur
Claude Girard	agent rech. plan. soc.-écon.
France-Serge Julien	agent rech. plan. soc.-écon.
Gilles Locas	géologue
Denis Roy	archéologue
Diane Viens	architecte de paysage
Sous la supervision de:	
Andrée Lehmann	géomorphologue, chef Division des études d'impact
Avec la collaboration de:	
Julie-Anne Bourret	tech. eau et ass.
Jean-Pierre Panet	ingénieur
Sous la supervision de:	
Mozher Sorial	ingénieur-chimiste, chef Division du contrôle de la pollution et recherches
Soutien technique:	
Hrant Khandjian	édition et graphisme

TABLE DES MATIERES

EQUIPE DE TRAVAIL	i
LISTE DES FIGURES	1
LISTE DES TABLEAUX	2
LISTE DES ANNEXES	3
<u>1. INTRODUCTION ET PROBLEMATIQUE</u>	<u>6</u>
1.1 <u>Cadre et objectifs de l'étude d'impact</u>	6
1.2 <u>Objectifs et éléments de justification du projet</u>	6
1.3 <u>Analyse des solutions</u>	8
1.3.1 Variante A: Réaménagement de la route 116	8
1.3.2 Variante B: Voie de contournement est	10
1.3.3 Variante C: Voie de contournement ouest	11
1.3.4 Solution retenue	12
1.4 Description du projet	13
<u>2. ANALYSE DU MILIEU</u>	<u>17</u>

2.1	<u>Identification de la zone d'étude</u>	17
2.2	<u>Description générale</u>	17
2.3	<u>Milieu humain</u>	19
2.3.1	Caractéristiques socio-économiques	19
2.3.2	Organisation spatiale	20
2.3.3	Plans et règlements de zonage et règlement de contrôle intérimaire	21
2.3.4	Potentiel patrimonial et archéologique	25
2.3.5	Activités agricoles	26
2.4	<u>Milieu biophysique</u>	26
2.4.1	Physiographie et géologie	26
2.4.2	Pédologie	29
2.4.3	Milieu aquatique	33
2.4.4	Milieu terrestre	37
3.	<u>IDENTIFICATION ET EVALUATION DES IMPACTS</u>	40
3.1	<u>Méthodologie</u>	40
3.2	<u>Milieu humain</u>	41
3.2.1	Aménagement du territoire	41
3.2.2	Milieu bâti des activités riveraines	41
3.2.3	Agriculture	47
3.2.4	Climat sonore	48
3.3	<u>Milieu visuel</u>	50
3.4	<u>Milieu biophysique</u>	50

3.4.1	Milieu aquatique	50
3.4.2	Milieu terrestre	51
4.	<u>MESURES DE MITIGATION ET IMPACTS RESIDUELS</u>	52
4.1	<u>Milieu humain</u>	52
4.2	<u>Milieu visuel</u>	55
4.3	<u>Milieu biophysique</u>	55
4.3.1	Milieu aquatique	55
4.3.2	Milieu terrestre	56
5.	<u>MESURES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI</u>	59
6.	<u>CONCLUSION</u>	61
	<u>BIBLIOGRAPHIE</u>	63
	<u>ANNEXES</u>	65

LISTE DES FIGURES

Figure 1:	Plan de localisation, route 116 à Danville, canton de Shipton	7
Figure 2:	Variantes de tracé, route 116 à Danville, canton de Shipton	9
Figure 3:	Localisation de la zone d'étude et description technique du projet de réaménagement de la route 116 à Danville, canton de Shipton	14
Figure 4:	Utilisation du sol, route 116 à Danville, canton de Shipton	18
Figure 5:	Plan de zonage, route 116 à Danville, canton de Shipton	23
Figure 6:	Potentiel des terres pour l'agriculture, la faune-sauvagine et la récréation extérieure, route 116, Danville, canton de Shipton	27
Figure 7:	Subdivisions physiographiques de l'Estrie	28
Figure 8:	Géologie superficielle, région de Danville, canton de Shipton	30
Figure 9:	Profil stratigraphique, route 116 à Danville, canton de Shipton	31
Figure 10:	Pédologie, route 116, Danville, canton de Shipton	32

Figure 11:	Réseau hydrographique, route 116, Danville, canton de Sipton	35
Figure 12:	Localisation des impacts et des mesures de mitigation, route 116, Danville et canton de Sipton	42
Figure 13:	Chemin de détournement, route 116, Danville, canton de Sipton	44
Figure 14:	Etude d'impact sonore, route 116, Danville, canton de Sipton	49

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1:	Répartition de la population active par secteur d'activités en 1971	19
------------	--	----

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
200, Rue Dorchester s.d, 7^e
Québec, (Québec)
G1K 5Z1

LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1: Normes du ministère des Transports du Québec pour les routes principales en milieux urbain et rural.
- Annexe 2: Liste des lots touchés, municipalité de Danville et du canton de Shipton
- Annexe 3: Cheminement d'un dossier d'expropriation au ministère des Transports du Québec
- Annexe 4: Sections 4.1 et 4.2 du règlement de contrôle intérimaire de la municipalité régionale de comté de l'Or Blanc
- Annexe 5: Correspondance entre le ministère des Affaires culturelles du Québec et le ministère des Transports du Québec
- Annexe 6: Correspondance entre le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche du Québec et du ministère des Transports du Québec
- Annexe 7: Autorisation de la Commission de la protection du territoire agricole du Québec
- Annexe 8: Fiches d'impact et mesures de mitigation
- Annexe 9: Normes du ministère des Transports du Québec pour la protection des arbres

Annexe 10: Photographies

Annexe 11: Avis de projet

Annexe 12: Directive du ministre de l'Environnement

CHAPITRE 1

INTRODUCTION ET PROBLEMATIQUE

1- INTRODUCTION ET PROBLEMATIQUE

1.1 CADRE ET OBJECTIFS DE L'ETUDE D'IMPACT

Localisé dans les municipalités de Danville et du canton de Shipton, le présent projet s'inscrit dans le cadre du programme de réaménagement global de la route 116 entre Plessisville et Richmond. (voir figure 1)

Le but de cette étude est de relever les impacts occasionnés par ce projet et d'y apporter des mesures de mitigation afin de minimiser les répercussions négatives sur le milieu récepteur.

1.2 OBJECTIFS ET ELEMENTS DE JUSTIFICATION DU PROJET

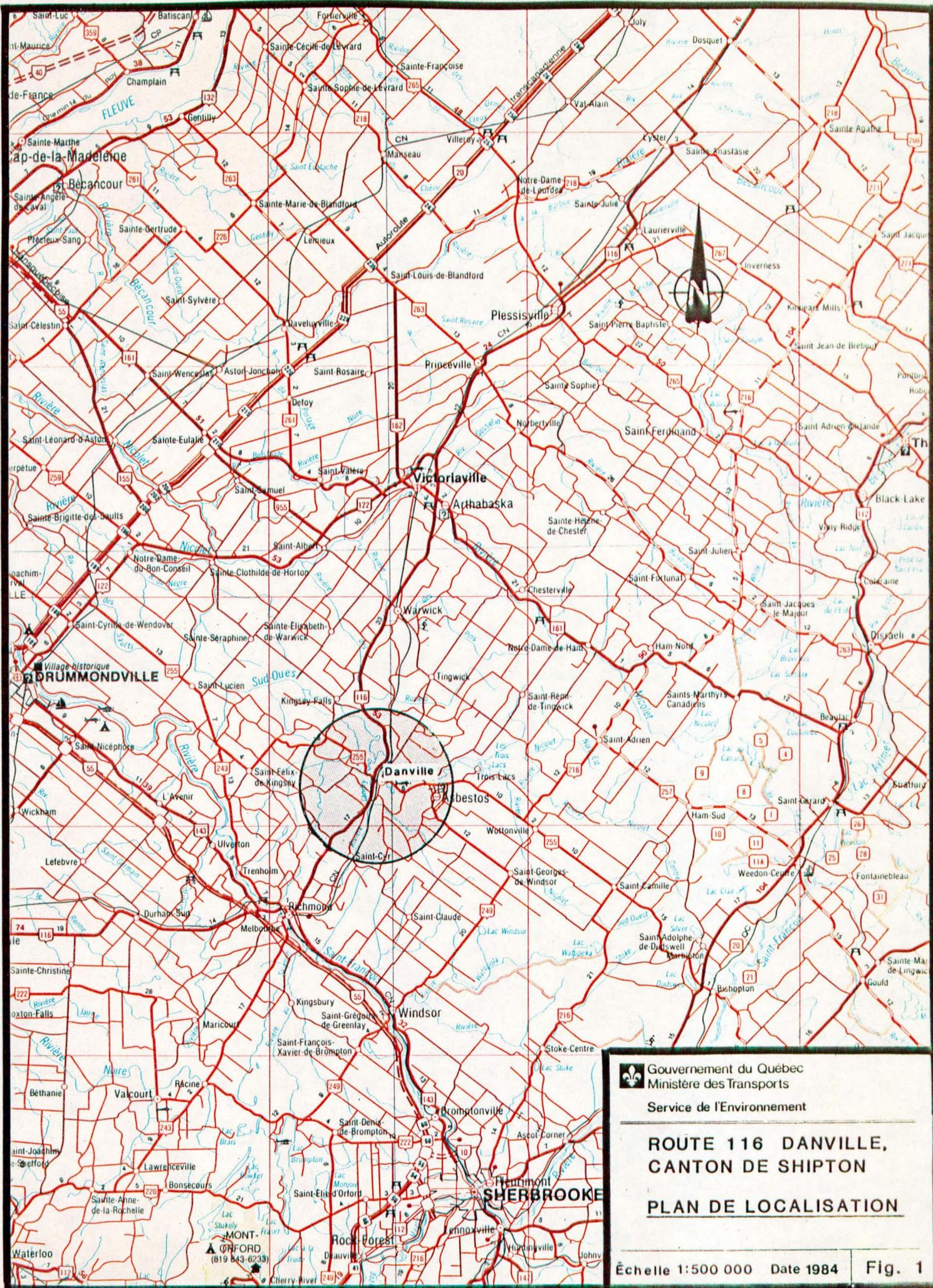
Le tronçon de la route 116 faisant l'objet de la présente étude possède, à l'intérieur des municipalités de Danville et du canton de Shipton, les caractéristiques suivantes:

- largeur des voies: de 3,30 à 3,50 mètres;
- largeur des accotements: de 1,50 à 2,20 mètres.

Le volume de circulation actuel est de l'ordre de 5 000 à 6 000 véhicules J.M.A. (jour moyen annuel). Compte tenu du volume de circulation et de la vocation provinciale de cette route, les caractéristiques actuelles s'avèrent non-conformes aux normes du ministère des Transports du Québec pour les routes principales situées en milieu urbain et rural. (voir annexe 1)

Le projet permettra d'améliorer la fluidité de la circulation actuellement entravée par l'existence de nombreux accès privés et commerciaux ainsi que par la présence de plusieurs intersections rapprochées.

En vue de répondre au besoin de la population régionale et suite à l'abandon du projet de construction de l'autoroute 55 entre Richmond et St-Albert, le ministère des Transports du Québec vise prioritairement à doter la région d'une route principale comportant les meilleurs éléments géométriques conformes à ce type de route.




Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement

ROUTE 116 DANVILLE,
CANTON DE SHIPTON
PLAN DE LOCALISATION

Échelle 1:500 000 Date 1984 Fig. 1

A cet effet, certains tronçons de la route 116 ont été réaménagés, tel le secteur urbain de la municipalité de Princeville, ou le seront à plus ou moins long terme, comme les projets à l'étude dans les municipalités de Princeville et de Plessisville.

1.3 ANALYSE DES SOLUTIONS

Suite à l'analyse des problèmes identifiés et des objectifs poursuivis, quatre solutions ont été envisagées. On propose de réaménager la route 116 actuelle (variante A), ou de construire une voie pour contourner la ville de Danville, soit du côté est (variante B), soit du côté ouest (variante C), ou de passer par le centre-ville (variante D). (voir figure 2). Cette dernière variante a été rejetée au départ puisqu'il serait peu logique de dévier le trafic en transit par le centre-ville et qu'un réaménagement à quatre voies y affecterait grandement la configuration urbaine d'autant plus que plusieurs des habitations susceptibles d'être touchées possèdent une certaine valeur patrimoniale. Les avantages et inconvénients des trois variantes retenues sont présentés ci-dessous.

1.3.1 VARIANTE A: REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 116

Le réaménagement de la route 116 actuelle à quatre voies est basé sur des sections de profil en travers D-2310, type C et D-2301, type B. Celles-ci correspondent aux normes d'une route principale en milieu urbain et en milieu rural avec des emprises nominales respectives de 20 à 40 mètres. Les avantages et inconvénients de cette variante d'une longueur de 3,6 kilomètres sont:

AVANTAGES

- Protection du milieu naturel sur le plan environnemental, puisque le réaménagement a lieu presque entièrement dans les limites de l'emprise actuelle;
- Protection des terres agricoles: moins de 10% du tronçon se retrouve en zone verte protégée et la superficie de 1797,5 m² devant y être expropriée se situe dans un marécage;

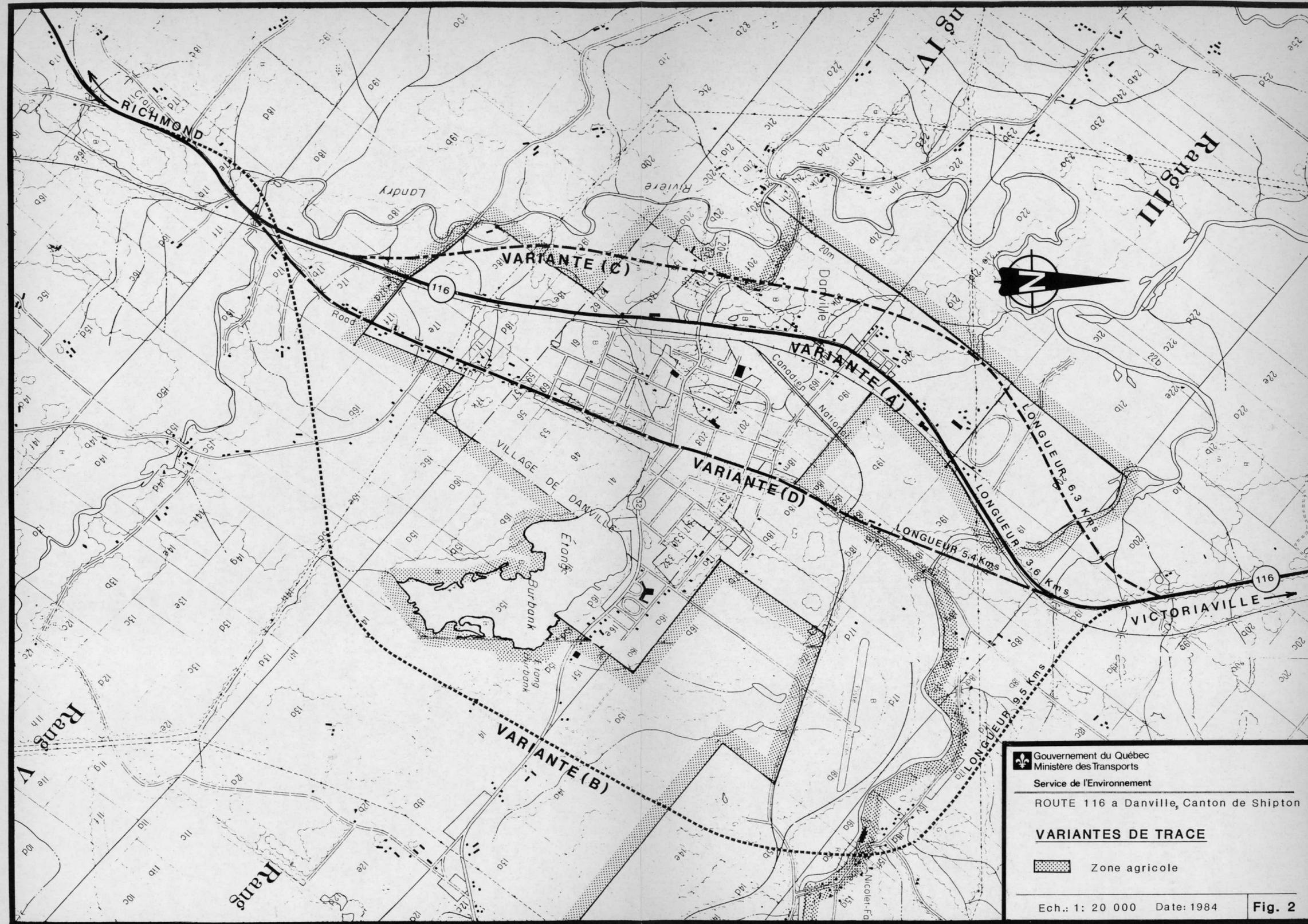


Fig. 2

- Minimisation des dommages à la propriété et des coûts d'expropriation;
- Rentabilisation maximale du réseau actuel;
- Des coûts de construction réduits.

INCONVENIENTS

- Traversée d'une zone urbaine;
- Réduction de la vitesse de roulement.

Le coût de réalisation de ce projet, d'une longueur moyenne de 3,6 kilomètres, s'élève à environ 2 100 000\$, montant auquel il faut ajouter le coût minime qu'impliquent les expropriations.

1.3.2 VARIANTE B: VOIE DE CONTOURNEMENT EST

La variante B est basée sur une section de profil en travers D-2301, type B, ce qui correspond à la norme d'une route principale en milieu rural. La longueur de cette variante est de 9,5 kilomètres et son alignement présente plusieurs courbures. Sa situation géographique lui confère les avantages et désavantages suivants:

AVANTAGES

- Permet une vitesse de roulement plus élevée;
- Offre un écoulement plus fluide de la circulation;
- Permet une desserte plus rapide de la ville d'Asbestos;
- Devrait éliminer le trafic de transit sur la route 116 actuelle, dans la zone urbanisée de Danville;
- Procure un meilleur confort à l'utilisateur, en plus de lui permettre une liberté de manoeuvre plus sécuritaire.

INCONVENIENTS

- Présente une longueur de voie de contournement qui, selon nous, s'avère excessive;
- Traverse le village de Nicolet Falls;
- Montre un profil longitudinal nécessitant d'importants remblais et déblais;
- Implique la construction de deux (2) ponts sur les rivières Landry et Nicolet sud-ouest et trois (3) structures pour la traverse de chemins de fer;
- Est située presque entièrement à l'intérieur de la zone verte protégée, soit sur plus de 85% de son tracé;
- Sectionne plusieurs terres agricoles et traverses de grandes zones boisées.

Selon la Section vérification et estimation du ministère de Transports du Québec, le coût de réalisation de ce projet, incluant la route et les structures, s'élèvent à 8 800 000\$, sans compter le coût des expropriations.

1.3.3 VARIANTE C: VOIE DE CONTOURNEMENT OUEST

La variante C, d'une longueur de 6,3 kilomètres, est également basée sur une section de profil en travers D-2301, type B. Son alignement est plus rectiligne que celui de la variante A; il suit parallèlement l'axe de la route 116 actuelle. Cette troisième solution présente les avantages et désavantages suivants:

AVANTAGES

- Sa longueur est plus courte que celle de la variante B; mais plus longue que la variante A;
- Permet une vitesse de roulement plus élevée que pour la route actuelle;

- Présente un profil longitudinal acceptable;
- Permet un écoulement plus fluide de la circulation;
- Devrait diminuer le trafic de transit sur la route 116 actuelle;
- Offre une meilleure liberté de manoeuvre et une plus grande sécurité à l'utilisateur de la route.

INCONVENIENTS

- Dessert un faible pourcentage de circulation;
- Ne favorise pas, à cause de sa situation géographique, une desserte régionale adéquate;
- Traverse la zone verte protégée sur plus de 36% de son tracé;
- Sectionne des terres agricoles;
- Traverse plusieurs zones boisées;
- Implique la construction d'un pont sur la rivière Nicolet sud-ouest;
- Traverse une zone marécageuse, à proximité de cette rivière;
- Nécessite l'expropriation de plusieurs bâtiments.

Selon l'évaluation de la Section vérification et estimation, le coût de réalisation de cette variante, comprenant route et structures, s'élève à 4 850 000\$, le coût des expropriations étant exclu.

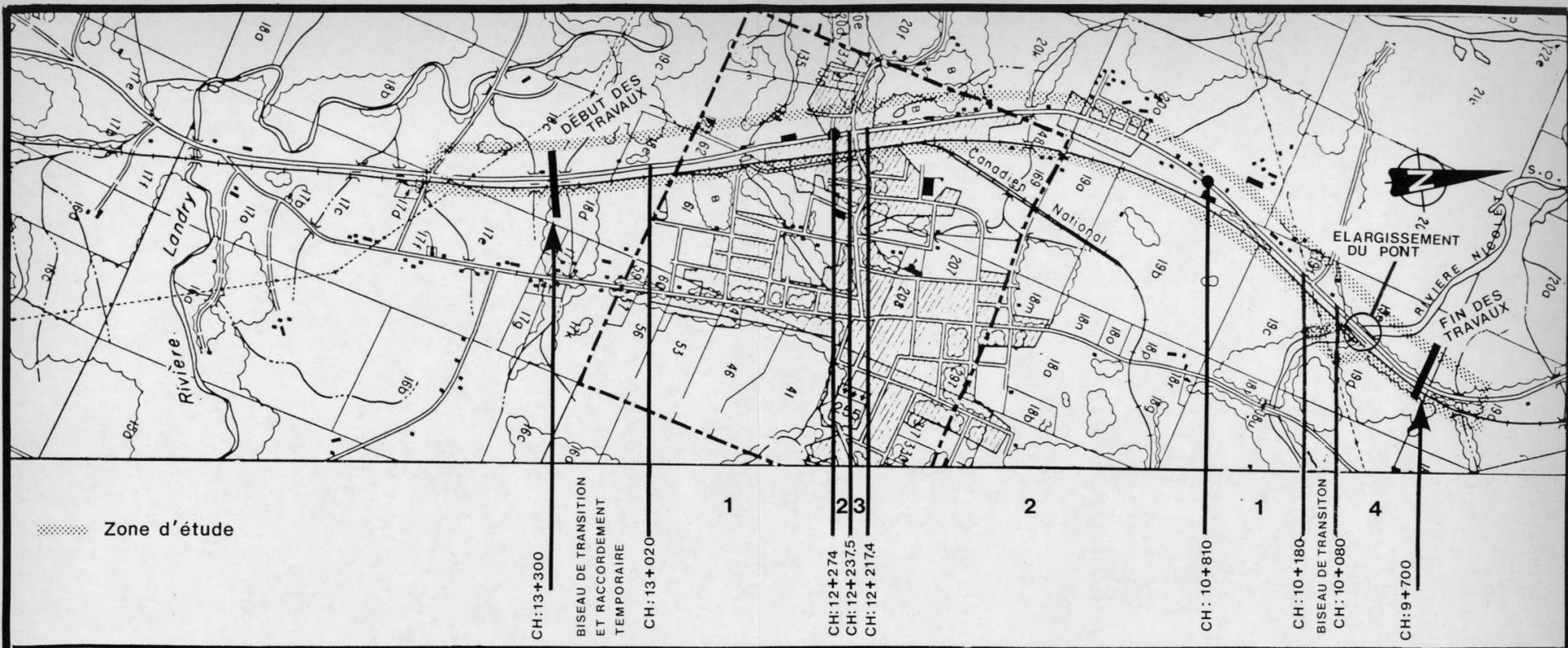
1.3.4 SOLUTION RETENUE

Compte tenu des critères environnementaux et économiques, les variantes B et C ne peuvent être envisagées comme des solutions acceptables à la poursuite des objectifs visés par ce projet. La proposition de réaménagement à quatre voies de la route 116 actuelle s'avère donc être la seule solution à retenir, puisqu'en plus de répondre à l'ensemble des besoins routiers du milieu, elle occasionne peu d'impacts sur le plan environnemental, tout en constituant la variante la moins coûteuse. De plus, elle n'handicape aucunement un contournement éventuel de la ville d'Asbestos qui est envisagé à long terme.

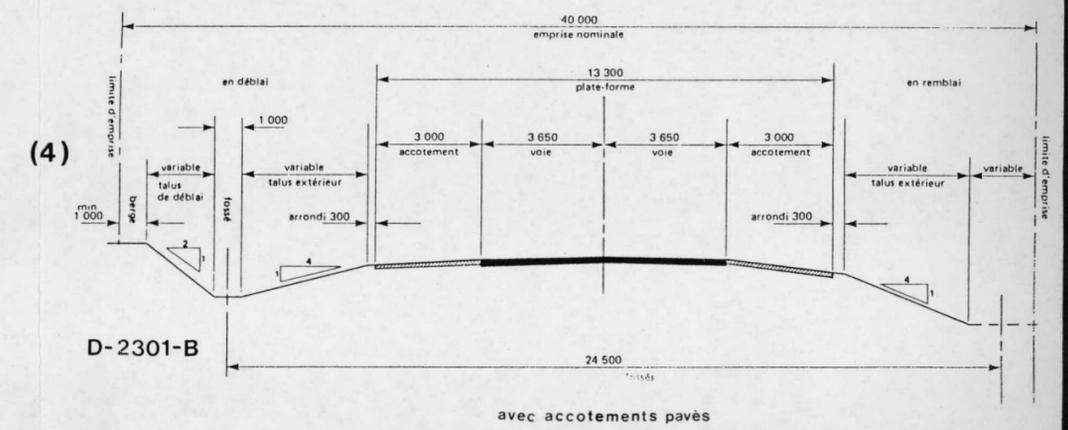
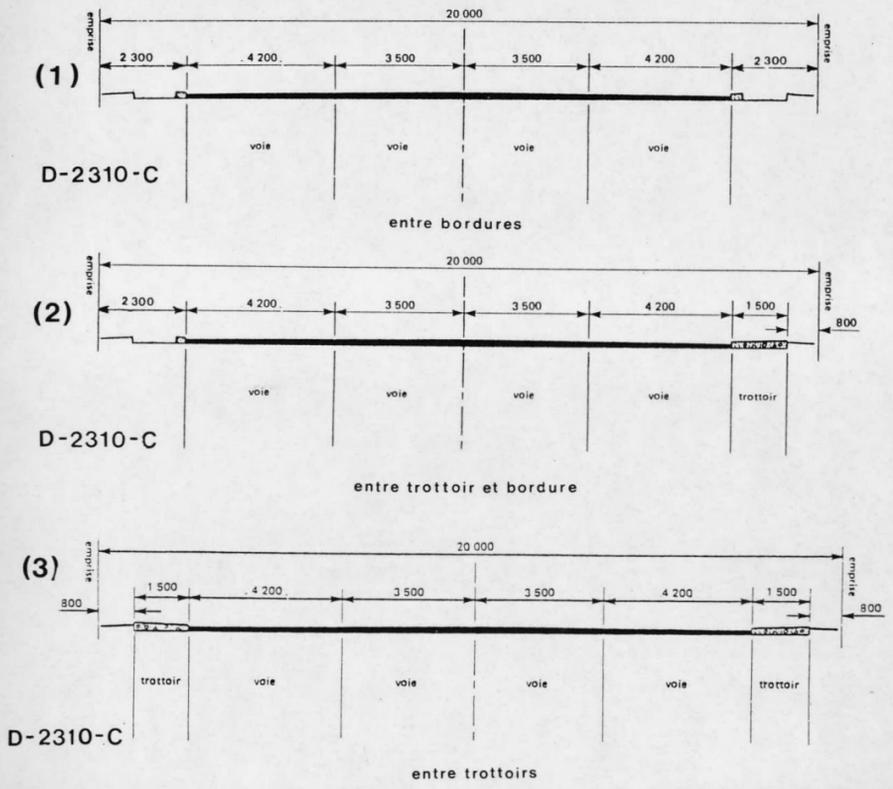
1.4 DESCRIPTION DU PROJET

La solution retenue pour le tronçon de route # 116-02-03, à Danville, consiste en un réaménagement de la route actuelle à quatre voies contiguës. (voir figure 3). Ce projet implique:

- du chaînage 13+300 au chaînage 13+020, un biseau de transition de 280 mètres de long, à partir des deux (2) voies avec accotements existants, aux quatre (4) voies proposées (section de profil en travers numéro D-2310, type «C»);
- du chaînage 13+020 au chaînage 12+274, un réaménagement à quatre (4) voies contiguës entre bordures (section de profil en travers numéro D-2310, type «C»);
- du chaînage 12+274 au chaînage 12+237,5, un réaménagement à quatre (4) voies contiguës, avec trottoir du côté gauche et bordure du côté droit (section de profil en travers numéro D-2310, type «C»);
- du chaînage 12+237,5 au chaînage 12+217,4, un réaménagement à quatre (4) voies contiguës entre trottoirs (section de profil en travers numéro D-2310, type «C») incluant le réaménagement de l'intersection avec la route 255;
- du chaînage 12+217,4 au chaînage 10+810, un réaménagement à quatre (4) voies contiguës, avec trottoir du côté gauche et bordure du côté droit (section de profil en travers numéro D-2310, type «C»);
- du chaînage 10+810 au chaînage 10+180, un réaménagement à quatre (4) voies contiguës entre bordures (section de profil en travers numéro D-2310, type «C»);
- du chaînage 10+180 au chaînage 10+080, un biseau de transition de 100 mètres de long entre les quatre (4) voies contiguës (section de profil en travers, numéro D-2310, type «C») et le réaménagement à deux (2) voies plus accotements pavés avec bordures (section de profil en travers, numéro D-2301, type «B»);
- du chaînage 10+080 au chaînage 10+010, un réaménagement à deux (2) voies avec accotements pavés entre bordures (suivant la section de profil en travers, numéro D-2301, type «B»);



COUPES TRANSVERSALES-TYPES; 1-2-3-4



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

ROUTE 116, DANVILLE CANTON DE SHIPTON

LOCALISATION DE LA ZONE D'ETUDE ET DESCRIPTION TECHNIQUE DU PROJET DE REAMENAGEMENT DE LA RTE 116

Echelle: 1:20 000 Date: 1984 Fig, 3

- du chaînage 10+010 au chaînage 9+940, l'élargissement du pont (suivant la section de profil en travers, numéro D-2301, type «B»);
- du chaînage 9+940 au chaînage 9+700, un réaménagement à deux (2) voies (suivant la section de profil en travers, numéro D-2301, type «B», rurale);

Les largeurs de l'emprise nominale pour les sections de profil en travers D-2301, type «B» et D-2310, type «C» sont respectivement de 40 et 20 mètres de largeur. Etant donné la présence en nombre suffisant de stationnements privés, le projet de réaménagement n'en prévoit aucun au niveau de la route 116.

Compte tenu de la libération du corridor nécessaire à l'exécution des travaux donc, des différentes autorisations nécessaires, nous espérons que les travaux débuteront durant l'automne 1984, par l'exécution des ouvrages sans conséquence pour la chaussée actuelle qui sera maintenue pendant la période hivernale.

La reprise se fera au printemps afin de permettre l'exécution de la majorité des travaux durant les mois de juin à août inclusivement, pour finalement se compléter durant l'automne 1985.*

Aucune excavation de roc n'est prévue pour les travaux et par conséquent aucun recours au dynamitage n'est nécessaire.

D'autre part, dans un rayon de dix (10) kilomètres du chantier, se localisent plusieurs sources possibles d'approvisionnement pour les matériaux d'emprunt, la plupart en règle avec le ministère de l'Environnement du Québec et la Commission de protection du territoire agricole. En raison du fait que la fourniture de ces matériaux sera sous la responsabilité de l'entrepreneur, on ne peut en prévoir la provenance, puisqu'il lui appartiendra de la déterminer.

La liste des lots touchés par le projet et le cheminement des procédures d'expropriation sont présentés aux annexes 2 et 3.

* Information obtenue de la Région en date du 1983-07-29.

CHAPITRE 2

ANALYSE DU MILIEU

2- ANALYSE DU MILIEU

2.1 IDENTIFICATION DE LA ZONE D'ETUDE

Comme le projet consiste essentiellement en un réaménagement de la voie routière dans son axe existant, et que l'analyse d'autres solutions est rejetée par des critères d'ordre technico-économique, la délimitation de la zone d'étude tient nécessairement compte de la faible ampleur de ce projet au niveau des impacts environnementaux appréhendés.

La majeure partie du réaménagement se fait à l'intérieur de l'emprise existante: seules quelques intersections et de minces sur-largeurs, à quelques endroits le long de la route doivent être expropriées.

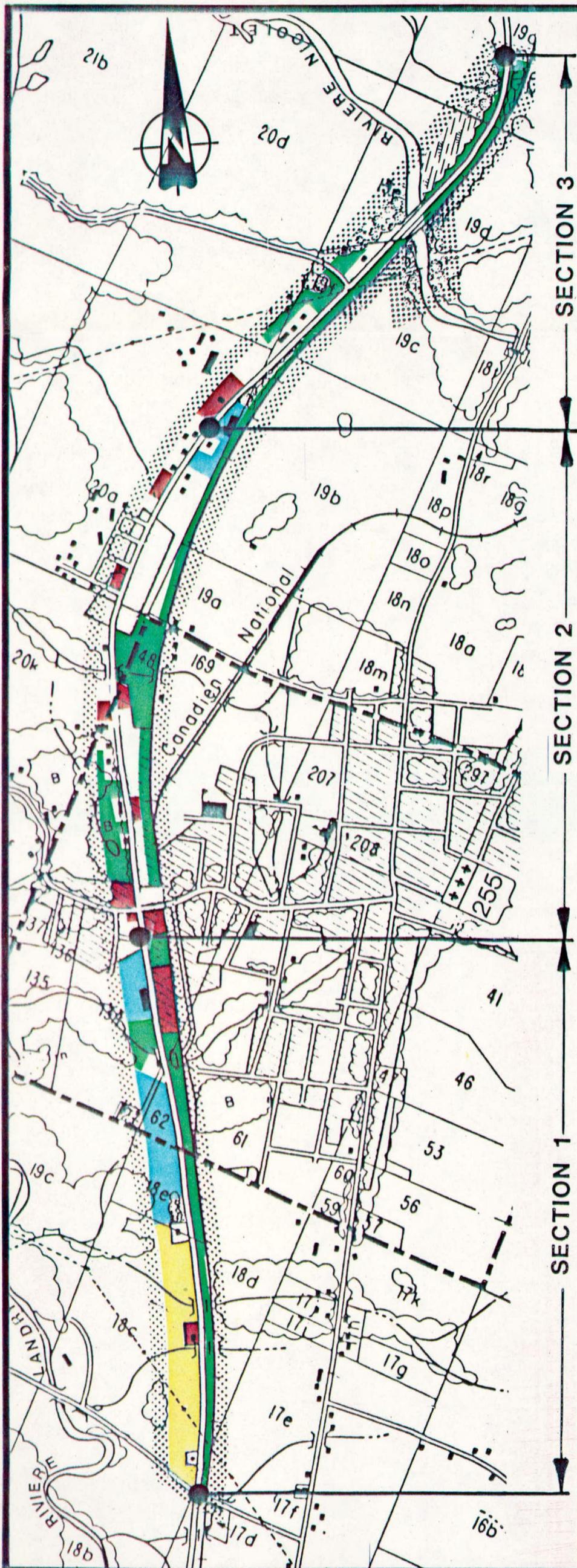
La zone d'étude se confine donc à un espace restreint, délimité à l'ouest par une bande de 80 mètres longeant la route 116, au sud par les chemins Nobel et Bennett, au nord par un point situé à 400 mètres au nord de la rivière Nicolet Sud-Ouest, et à l'est par l'élément anthropique que constitue le chemin de fer. De ce côté, la zone d'étude inclut une bande de 80 mètres au niveau de la rivière Nicolet Sud-Ouest (voir figure 3).

La dimension de cette zone est jugée suffisamment grande pour qu'on puisse définir tous les effets directs et indirects du projet.

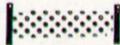
2.2 DESCRIPTION GENERALE

Afin de faciliter la description de la zone d'étude, trois sections ont été délimitées, selon le type de développement rencontré. (voir figure 4). La section II, au centre du tronçon, présente une organisation spatiale urbaine reposant principalement sur une utilisation domiciliaire et commerciale.

Au sud et au nord, les sections I et III offrent un développement d'aspect rural. Ce milieu se compose en grande partie de terrains en friche, entrecoupés de secteurs boisés et d'un marécage. On y retrouve également quelques industries, commerces et résidences.



LEGENDE

-  Aire d'étude
-  Terrain commercial
-  Terrain industriel
-  Terrain en friche
-  Terrain résidentiel
-  Prairie
-  Boisé
-  Marécage

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement

**ROUTE 116 DANVILLE
 CANTON DE SHIPTON**

UTILISATION DU SOL

Échelle 1: 10 000 Date 1984 Fig. 4

2.3 MILIEU HUMAIN

2.3.1 CARACTERISTIQUES SOCIO-ECONOMIQUES

Danville constitue la deuxième municipalité d'importance dans la municipalité régionale de comté de l'Or Blanc. Pour des raisons de situation géographique, Danville est une des plus anciennes municipalités de la région. D'ailleurs, l'une des particularités de la ville réside dans la grande valeur architecturale et patrimoniale de plusieurs de ses immeubles.

Comme une bonne partie de la population active travaille à la Canadian Johns Manville Cie Ltée à Asbestos, Danville joue, en quelque sorte, le rôle d'une municipalité «dortoir».

Tel que présentée au tableau I, l'économie de Danville paraît surtout axée vers le secteur tertiaire. D'autre part, le secteur secondaire de cette municipalité comprend huit (8) entreprises manufacturières qui employaient, en 1981, 98 personnes(1).

TABLEAU I - REPARTITION DE LA POPULATION ACTIVE PAR SECTEUR D'ACTIVITÉS EN 1971

	PRIMAIRE	SECONDAIRE	TERTIAIRE
Secteur d'activités	(%)	(%)	(%)
Municipalité de Danville	22,8	23,4	52,6
Municipalité de canton de Shipton	29,5	24,5	33,9

Source: Statistiques Canada, 1981

(1) Selon le document de travail sur les entreprises manufacturières de l'Estrée de la Maison régionale de l'Estrée - 1981.

Estimée à 2 367 personnes en 1976, la population de Danville est passée, en 1981 à 2 200, subissant ainsi une diminution de 7,1%.

Pour sa part, la population du canton de Shipton a augmenté de 19,3%, passant de 2 915 personnes en 1976 à 3 478 en 1981. Autrefois composée d'une population essentiellement anglophone, la municipalité compte maintenant 80% de francophones.

Hormis le développement linéaire des zones adjacentes aux périmètres urbains des villes de Danville et Asbestos, le canton de Shipton est caractérisé par un milieu essentiellement rural, ponctué, en quelques endroits, de résidences secondaires.

2.3.2 ORGANISATION SPATIALE

De multiples et complexes opérations en milieu urbain génèrent fréquemment un processus qui affecte la structure urbaine. Compte tenu de leurs interrelations, il est difficile de les identifier intégralement.

Cependant, il est acquis que la planification et la réalisation d'un réseau routier intervient comme un élément décisif des conditions de l'occupation spatiale et que celles-ci jouent un rôle déterminant sur la dynamique de la structure urbaine. Bien que l'organisation spatiale obéisse à nombre de facteurs tels que l'application des instruments de planification et des outils de contrôle, la pression des promoteurs, les politiques gouvernementales, et autres, il risque fort que l'implantation d'un réseau routier, dans un milieu donné, crée des pressions de développement autour ou près de son emplacement. Dans le cas qui nous intéresse, comparativement à la création d'un nouvel axe, la réfection d'un lien routier, tel que la route 116 à Danville, possède l'avantage de conserver la même répartition spatiale du flux de trafic et permet de préserver le modèle d'occupation spatiale actuel.

Le projet de réaménagement, au chapitre des activités commerciales rattachées au trafic routier implantées à proximité de la route 116 à Danville et dans le canton de Shipton, ne modifie en rien les avantages qu'ils peuvent en tirer et leur permet de continuer à desservir leur marché respectif.

En somme, ce réaménagement favorise la consolidation du domaine résidentiel et commercial le long de cette voie routière et s'inscrit dans la tendance et l'application des mesures, visant l'affermissement, la rentabilisation et la normalisation des structures et équipements existants, développées par les ministères et organismes impliqués dans l'aménagement du territoire.

Parmi les nombreux facteurs régissant le choix d'un lieu d'implantation commercial ou industriel, il est reconnu que le système de transport, notamment le réseau routier, intervient comme un élément important. Evidemment, des facteurs extra-économiques (cadre de vie, et autres), prennent de plus en plus de prépondérance et diminuent le rôle accordé au réseau routier comme critère de localisation industrielle.

Néanmoins, comme d'une part, la route 116 dessert les régions de l'Estrie et des Bois-Francs, et que, d'autre part, elle se veut une liaison entre ces régions et les régions limitrophes, ainsi qu'à des réseaux importants, tels que l'autoroute 20, il demeure que cette voie routière constitue un facteur de localisation intéressant et à considérer pour une industrie désireuse de s'implanter dans la région.

D'ailleurs, à ce propos, les plans de zonage projeté et effectif de la ville de Danville et de la municipalité du canton de Shipton, ainsi que le plan d'accompagnement du règlement de contrôle intérimaire de la municipalité régionale du comté de L'Or Blanc, dénotent l'importance accordée à cette artère, en termes d'implantation industrielle, puisque chacun d'eux canalise et privilégie le développement industriel en bordure de la route 116.

Le projet, tel qu'il se présente, permet aux industries déjà en place de conserver leur situation par rapport au lien routier régional et provincial.

2.3.3 PLANS ET REGLEMENTS DE ZONAGE ET REGLEMENT DE CONTROLE INTERIMAIRE

Municipalité de Danville

La municipalité de Danville ne possède actuellement aucun plan ou règlement de zonage. Seul un règlement de construction est appliqué, imposant une marge de recul avant de six (6) mètres.

Le seul document permettant de déterminer l'orientation que pourrait donner la municipalité à son territoire consiste en un plan de zonage projeté. Cependant, celui-ci date déjà de plusieurs années et n'a jamais été entériné par les instances décisionnelles. Ce document fait néanmoins appel à une certaine réalité spatiale et il fournit un jalon aux orientations pouvant éventuellement être proposées lors de la confection du plan d'urbanisme. Evidemment, ces informations ne sont intégrées à l'étude qu'à titre indicatif.

Tel que présenté sur la figure 5, le secteur de la zone d'étude confiné dans la partie sud de la ville de Danville, semble être dirigé vers une affectation industrielle. Cette orientation est d'ailleurs reprise par le plan d'accompagnement du règlement de contrôle intérimaire.

A l'exception de l'extrémité est de la municipalité pour laquelle le zonage projeté est résidentiel, la partie restante comprise à l'intérieur de la zone d'étude semble devoir être consacrée au développement commercial.

Municipalité du canton de Shipton

Depuis avril 1981, la municipalité du canton de Shipton possède et applique sur l'ensemble de son territoire, un règlement et un plan de zonage (voir figure 5).

Le règlement de zonage autorise la construction résidentielle sur une grande partie du territoire incluse à l'intérieur de la zone d'étude. Seulement deux secteurs localisés au sud de la rivière Nicolet Sud-Ouest, dont l'un est zoné industriel et l'autre affecté à des activités agricoles, sylvicoles, cynégétiques et halieutiques, ne le permettent pas. Plus spécifiquement, le secteur à l'extrême sud de la zone d'étude est zoné résidentiel, permettant toutefois la pratique de l'agriculture et de la sylviculture.

Hormis une bande réservée aux lignes de transport d'énergie, la partie restante du canton de Shipton au sud de la zone d'étude est vouée, à une utilisation mixte permettant les activités agricoles, sylvicoles, l'exploitation de carrières et sablières, de même que l'implantation de commerces de détail, de garages et autres services.

La portion de la zone d'étude se trouvant au nord de la limite de la ville de Danville est aussi réservée à une utilisation mixte comprenant, dans ce cas, des bâtiments publics, des commerces de détail et de gros, des services divers ainsi que des résidences unifamiliales ou bifamiliales.

Enfin, compris dans la zone agricole permanente, le secteur situé à l'extrême nord de la zone d'étude est principalement voué à des usages agricoles, sylvicoles, de chasse et de pêche.

La partie de la zone d'étude située immédiatement au sud de la rivière Nicolet Sud-Ouest est strictement réservée à ces activités, alors que la section au nord de la rivière autorise également l'implantation d'industries lourdes, de commerces de détail et de services divers, de résidences unifamiliales et bifamiliales, ainsi que de maisons mobiles.

Les usages autorisés pour cette parcelle du territoire deviennent en grande partie prohibés par l'application du règlement de contrôle intérimaire de la municipalité de l'Or Blanc, ce dont traite la prochaine section.

Partant de la limite nord de la ville de Danville, sur une distance de 700 mètres, de part et d'autre de la route 116, la marge de recul avant requise est de 7,5 mètres. Pour le reste du territoire du canton de Shipton compris dans la zone d'étude, la marge de recul avant en bordure de la route 116 est de 10 mètres. Appliquées à l'ensemble du territoire de la municipalité, les normes minimales, quant aux marges de recul arrière et latérales sont respectivement de 20 mètres et de 10 mètres.

Règlement de contrôle intérimaire de la M.R.C. de l'Or Blanc

Le Conseil de la municipalité régionale du comté de l'Or Blanc a adopté, le 9 décembre 1982, une résolution pour entreprendre l'élaboration d'un schéma d'aménagement, conformément à l'article 4 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. En janvier 1983, pour se soustraire au contrôle intérimaire appliqué lors de l'adoption de cette résolution, le Conseil de la municipalité adopta un règlement de contrôle intérimaire, qui comprend, entre autres, quelques articles affectant directement l'aménagement du territoire à l'intérieur de la zone d'étude. Ceux-ci sont présentés à l'annexe 3.

D'abord, l'article 4.2.6 de ce règlement stipule que la distance minimale à respecter entre l'emprise de la voie ferrée et le mur le plus rapproché d'un bâtiment résidentiel de moins de quatre (4) étages, est de 27 mètres. Cette disposition diminue les possibilités de développement résidentiel sur le côté est de la route 116, notamment dans la municipalité du canton de Shipton, entre la rue Pelchat et le secteur industriel, au nord de la limite de la ville de Danville.

D'autre part, l'interdiction générale de l'article 4.1.1 empêchant toute nouvelle utilisation, construction, opération cadastrale ou morcellement d'un lot par aliénation, ne peut être levée, tel que l'article 4.1.3 le prévoit, pour les parcelles du territoire affectées par des contraintes naturelles (article 4.1.4).

Or, tel qu'il apparaît sur la figure 5, le secteur de la zone d'étude compris entre sa limite nord et la rue Roux, dans le canton de Shipton est zoné aire soumise à des contraintes naturelles, selon le plan d'accompagnement du règlement de contrôle intérimaire de la municipalité régionale de comté.

La disposition de l'article 4.1.1 implique donc que l'interdiction générale, constituant à toute fin pratique un «gel» de ce milieu, ne peut être supprimée. Conséquemment, en regard du règlement de zonage en vigueur dans la municipalité du canton de Shipton, les usages permis nécessitant une opération de l'ordre du contenu des alinéas de l'article 4.1.1, deviennent prohibés par la mise en vigueur du règlement de contrôle intérimaire. C'est donc dire que le développement industriel, commercial et résidentiel de ce secteur est fortement compromis.

Le plan d'accompagnement de la municipalité régionale de comté de l'Or Blanc intègre également une aire industrielle à l'intérieur de la ville de Danville, dans sa partie sud à l'ouest de la route 116.

2.3.4 POTENTIEL PATRIMONIAL ET ARCHEOLOGIQUE

Bien que la ville de Danville possède plusieurs bâtiments présentant une grande valeur patrimoniale ou architecturale on ne retrouve, au niveau de la zone d'étude, aucun bâtiment ou site protégé en vertu de la Loi sur les biens culturels (voir l'annexe 5).

D'autre part, selon le Registre de l'inventaire des sites archéologiques du ministère des Affaires Culturelles du Québec, aucun site archéologique n'est localisé dans la zone d'étude ou à sa proximité. D'ailleurs l'importance des perturbations qui y ont été pratiquées annihilent le potentiel archéologique du milieu.

L'étude des documents concernant la pédologie, la géologie ainsi que la géomorphologie locale et régionale jointe à une inspection visuelle systématique de la zone d'étude confirment qu'aucun bâtiment ou élément d'ordre patrimonial n'est menacé par ledit projet et permettent de croire que le potentiel archéologique y est faible.

2.3.5 ACTIVITES AGRICOLES

Tel qu'indiqué à la Figure 4, l'activité agricole à l'intérieur de la zone d'étude est limitée à un petit secteur situé dans sa partie sud-ouest. On y retrouve des pâturages bordés du côté est par la route et la voie ferrée et du côté nord par une zone industrielle.

Au nord de la rivière Nicolet-Sud-Ouest, le territoire est inclus dans la zone agricole désignée bien qu'il ne fasse l'objet d'aucune exploitation actuellement.

Selon la classification du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation présentée à la Figure 6, les sols de la majeure partie de la zone d'étude comportent de graves limitations pour l'agriculture.

2.4 MILIEU BIOPHYSIQUE

2.4.1 PHYSIOGRAPHIE ET GEOLOGIE

Danville est située dans la zone de contact entre le bas plateau appalachien et ces hautes terres. La courbe de niveau de 500 pieds (152 mètres) correspond, d'une part, au rebord des hautes terres dirigées vers l'est et, d'autre part, à quelques collines de forme oblongues, s'orientant du nord-est au sud-ouest et qui dominent le paysage vers l'ouest. (voir figure 7)

La région de Danville, et particulièrement Asbestos, est reconnue pour ses ressources en amiante. Cette roche présente un faciès associé au complexe ophiolithique, mis en place dans le plan de cassure majeure séparant l'ancienne croûte océanique de la croûte continentale du géosynclinal appalachien.

**RTE 116 DANVILLE, CANTON SHIPTON
POTENTIEL DES TERRES POUR
L'AGRICULTURE, LA FAUNE-SAUVAGINE
ET LA RÉCRÉATION EXTÉRIEURE**

..... LIMITE DE LA ZONE D'ÉTUDE

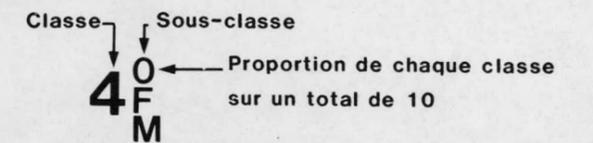
POTENTIEL AGRICOLES DES SOLS CLASSÉS

Classes:

- 3** Sols avec limitations modérément graves
- 4** Sols comportant de graves limitations
- 7** Sols inutilisables pour la culture

Sous-classes:

- F** Basse fertilité **T** Relief défavorable
- M** Manque d'humidité **W** Excès d'humidité



**POTENTIEL DES TERRES
POUR LA FAUNE-SAUVAGINE**

- Terres comportant de graves limitations
- Terres comportant des limitations assez graves pour rendre la production de sauvagine à peu près impossible

**POTENTIEL DES TERRES
POUR LA RÉCRÉATION EXTÉRIEURE**

- Terres offrant des possibilités modérément faibles
- Terres offrant de faibles possibilités

Sources: Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et
Alimentation du Québec, Classement des sols
selon leurs possibilités d'utilisation agricole
1969, 1 50 000, Carte 31 H/16

MEER, Possibilités des terres pour la récréation,
1971, 1 250 000, Carte 31 H

ARDA, Possibilités des terres pour la faune-
sauvagine, 1969, 1 250 000, 31 H

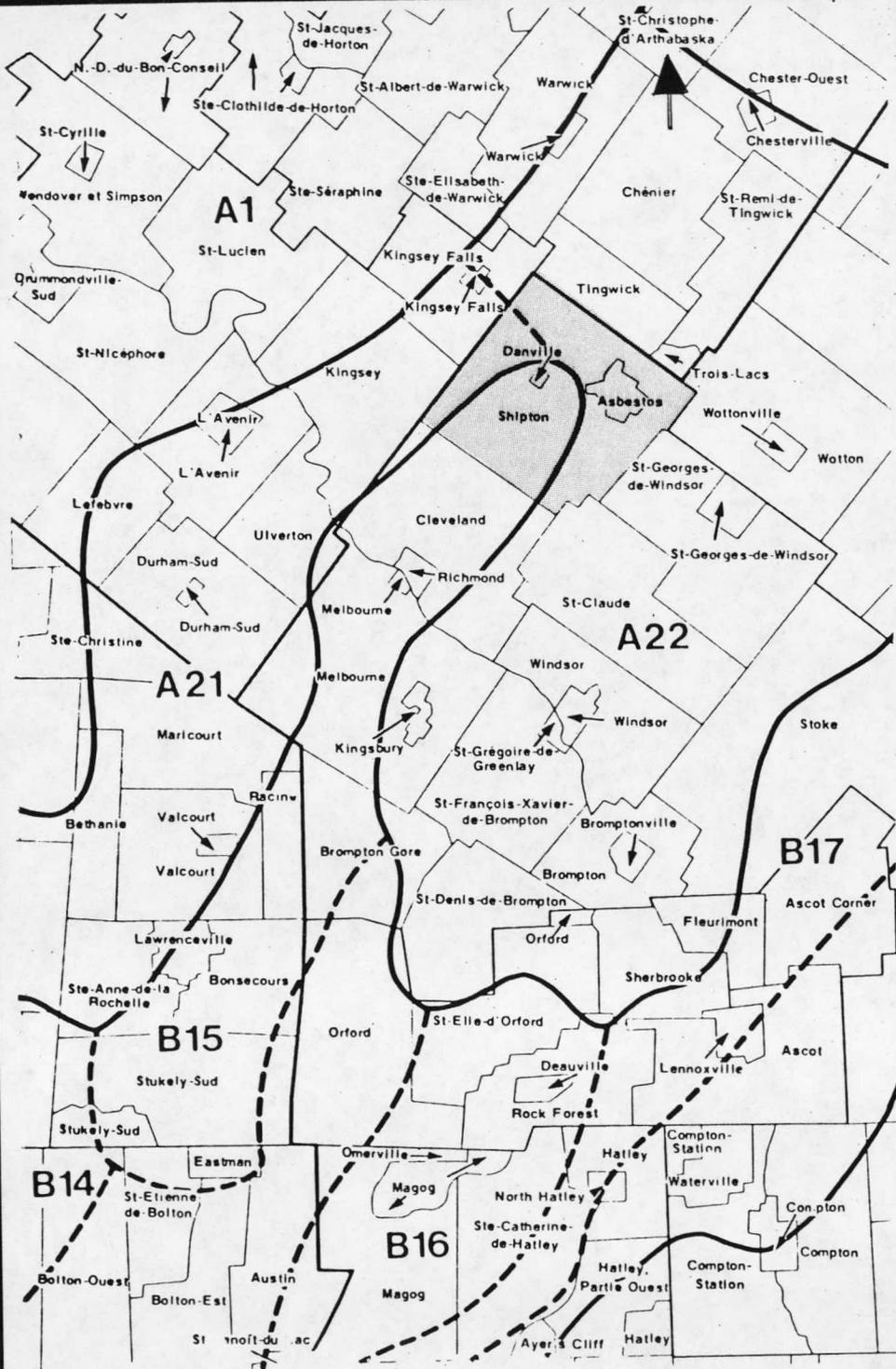
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Échelle: 1:20 000. Date: 1984. Fig. 6



ROUTE 116, DANVILLE CANTON DE SHIPTON

SUBDIVISIONS PHYSIOGRAPHIQUES DE L'ESTRIE



— LIMITES DES RÉGIONS ET SOUS-RÉGIONS
- - - LIMITES DES SECTIONS

PROVINCE

RÉGIONS

SOUS-RÉGIONS

SECTIONS

A Plate-forme appalachienne

A 1 Piémont appalachien

A 2 Bas-plateau appalachien

A 21 Section de Shefford

A 22 Section de Richmond

APPALACHES

B Montagnes Vertes

B 1 Monts Sutton

B 14 Cuvette du lac Brome

B 15 Collines de Richmond

B 16 Cuvette du lac Memphrémagog

B 17 Collines de Bunker Hill-Stoke

Source: J.M. Dubois, 1974, Université de Sherbrooke
compilation: OPDQ, 1977

 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement



Ech.: 1:500 000

Date: 1984

Fig. 7

D'après les délimitations et dénominations des unités physiographiques de l'Estrie définies par J.M. Dubois (1974), la zone d'étude est incluse dans la province des Appalaches constituée de collines anticlinales.

Plus particulièrement elle se situe dans la section des collines de Richmond appartenant à la sous-région des Monts Sutton, elle-même comprise dans la région des Montagnes Vertes, constituant le prolongement de la chaîne principale des montagnes du Vermont.

Les différents types de dépôts que l'on retrouve dans la région de Danville appartiennent à cinq séquences d'événements, correspondant respectivement à des formations glaciaires, fluvio-glaciaires, glacio-lacustres, marines et continentales.

Aujourd'hui, les aménagements humains autres qu'agricoles ont perturbés localement la couche superficielle du sol, à des profondeurs dépassant le mètre. A d'autres endroits, par contre, la perturbation peut se traduire par la formation de remblais. Les Figures 8 et 9 présentent la nature des dépôts superficiels tels qu'on peut les rencontrer actuellement. Elles font état des surfaces perturbées, en plus de différencier les surfaces d'origine morainique, deltaïque ou fluviale. Les paléorivages identifiés correspondent occasionnellement aux berges d'anciens chenaux deltaïques, et plus fréquemment, à la position d'escarpements d'origine fluviale.

2.4.2 PEDOLOGIE

Du point de vue pédologique, la zone d'étude est séparée en deux. Au sud, on retrouve la terre franche-sablonneuse de Shipton et au nord, la terre sablo-limoneuse de St-François (voir Figure 10). Ces deux séries de sols s'associent intimement, à un point tel qu'elles sont souvent difficiles à différencier l'une de l'autre. Ces sols sont développés sur des alluvions fluvio-glaciaires qui dans le cas de la série St-François proviennent de matériaux gréseux et ardoiseux, alors que ceux de la série de Shipton origine plutôt de matériaux granitiques avec un peu de calcaire impur et d'ardoise.

Au nord de la rivière Nicolet Sud-Ouest, on retrouve également une zone marécageuse s'étendant sur une longueur approximative de 300 mètres.



Escarpement d'origine fluviale



Remblais ou autres perturbations d'origine anthropique



Sédiments fluviaux



Sables et graviers littoraux et deltaïques



Silt et argile



Sables et graviers fluvio-glaciaires



Till



Roc



Coupe stratigraphique A-A'
(voir figure 9)

SOURCE: Warren B. et M. Bouchard, M,R,N,Q., 1976

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

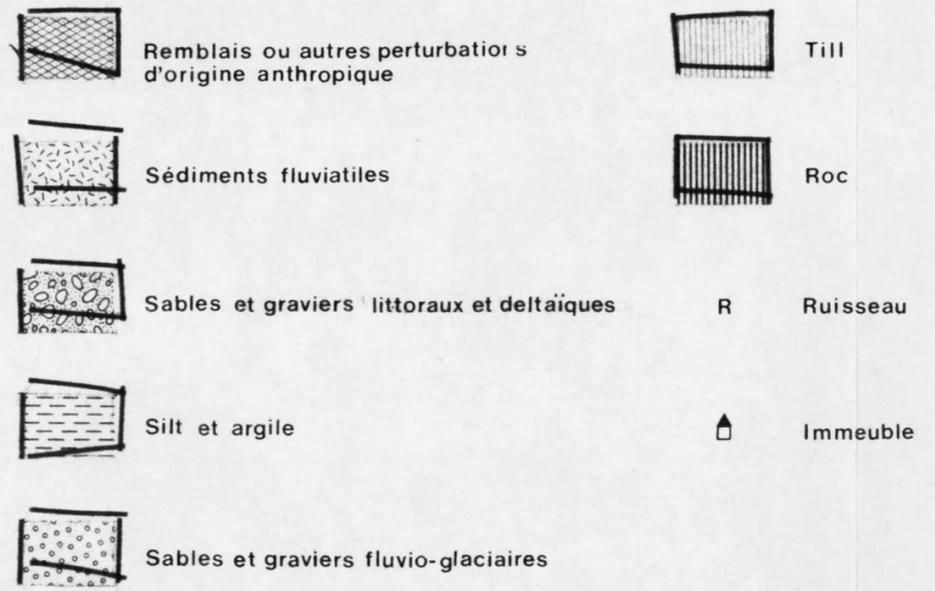
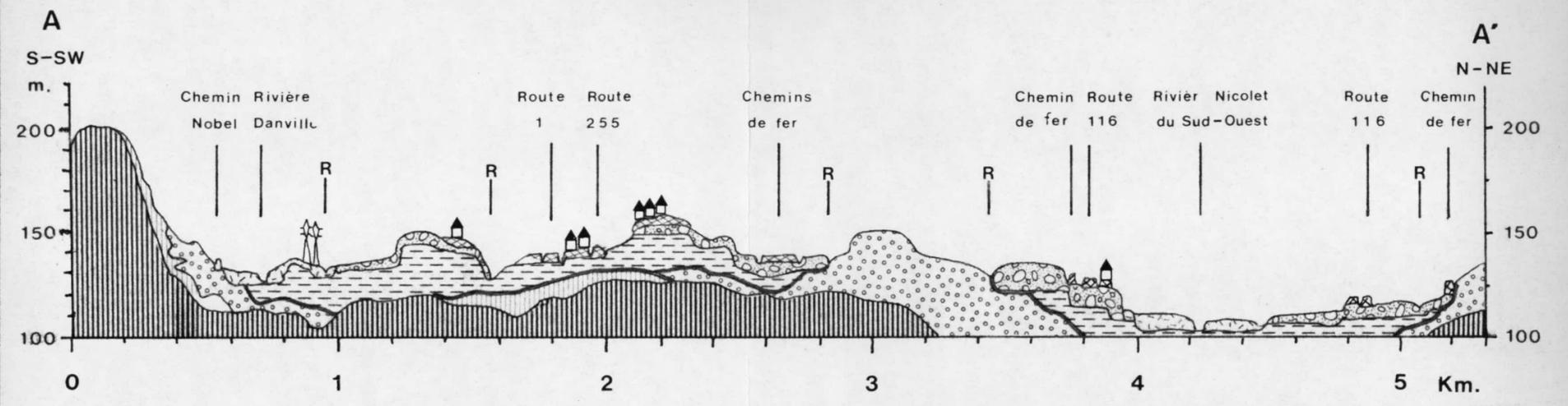
ROUTE 116, DANVILLE
CANTON DE SHIPTON

GEOLOGIE SUPERFICIELLE

Échelle: 1:20 000

Date: 1984

Fig. 8



Exagération verticale: 8X (topographie)
 16X (épaisseur approximative des formations)

SOURCE: Warren B. et M. Bouchard, M.R.N.Q., 1976

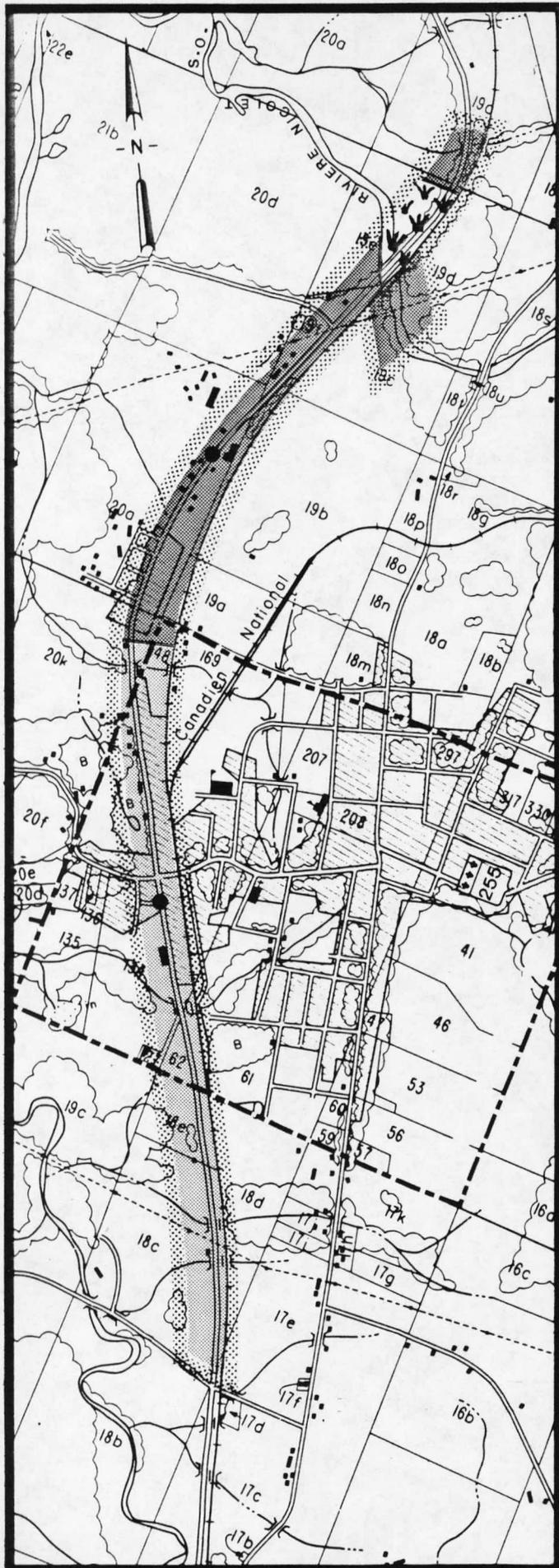
Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement

ROUTE 116, DANVILLE
 CANTON DE SHIPTON

PROFIL STRATIGRAPHIQUE

Date: 1984

Fig. 9



-  Limite de la zone à l'étude
-  Terre franche-sablonneuse de Shipton
-  Sable limoneux de St-François
-  Marécage

Source: Ministère de l'Agriculture du Canada
 Etude des sols des comtés de Stanstead,
 Richmond, Sherbrooke et Compton,
 mars 1983, 63 p.



 Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement

ROUTE 116, DANVILLE
 CANTON DE SHIPTON

PEDOLOGIE

2.4.3 MILIEU AQUATIQUE

- La rivière Nicolet Sud-Ouest

La rivière Nicolet Sud-Ouest passe immédiatement au nord de Danville et coule selon la pente régionale, inclinée vers le nord-ouest. Elle prend sa source dans les montagnes de Ham, qui dominent le paysage régional à des altitudes d'environ 700 mètres.

Sur le cours de la rivière Nicolet Sud-Ouest, on retrouve des chutes et rapides d'une dénivellation de 50 mètres, entre Danville et Asbestos. Vers l'aval, la pente est très faible, de même que vers l'amont, jusqu'à la confluence des bras Centre et Sud-Ouest de la rivière Nicolet. A partir de ce point de confluence, les rapides sont nombreux et la largeur de la rivière se trouve réduite de moitié. La pente des tributaires augmente vers l'amont, ce qui confère aux rivières et ruisseaux de cette région un régime d'écoulement torrentiel.

L'ensemble des trois lacs situés à 7 kilomètres en amont du pont de la route 116 constituent le plus important plan d'eau de cette région. A l'aval du pont de la route 116, les caractéristiques de la rivière Nicolet Sud-Ouest permettent une bonne navigabilité pour des petites embarcations. Du côté amont, la navigabilité demeure bonne jusqu'à la confluence des bras du Sud-Ouest et Centre, alors que plus à l'amont, elle devient sérieusement entravée par de nombreux rapides.

Au niveau du pont de la route 116, la rivière Nicolet Sud-Ouest est large de 57 mètres. La pente des rives varie de moyenne à forte, tandis que celle des berges est faible. Ces dernières sont recouvertes en grande partie d'une végétation dense de graminées. En amont du pont, l'écotone riverain est, en général, peu développé. La végétation herbacée y domine suivie d'une strate arborescente dense composée principalement d'érables à giguère (Acer negundo). On y retrouve également une petite zone de prés humides recouvertes de graminées.

A l'aval du pont de la route 116, la rive est du cours d'eau présente un écotone, composé de végétation herbacée, d'une largeur variant de 0 à 2 mètres. Celui-ci est suivi d'un marécage dans lequel on retrouve une population d'érables à giguère de petite taille. Quant à la rive ouest, elle abrite une strate arborescente plus développée et le drainage y est meilleur.

Dans le lit de la rivière, on retrouve, de ce côté, des hauts fonds de sable et de gravier qui peuvent être exondés en période d'étiage (voir photo 1). Un petit îlot, d'une superficie d'environ 150 mètres carrés, se retrouve au centre de la rivière, dans l'axe d'un pilier du pont (à 10 mètres de celui-ci). On y retrouve une végétation herbacée et arbustive, où cohabitent graminées et saules (Salix spp.).

Tel que l'indique la Figure 6, les terres, au niveau de la rivière Nicolet Sud-Ouest, offrent de faibles possibilités pour la récréation extérieure et montrent de graves limitations pour la faune-sauvagine.

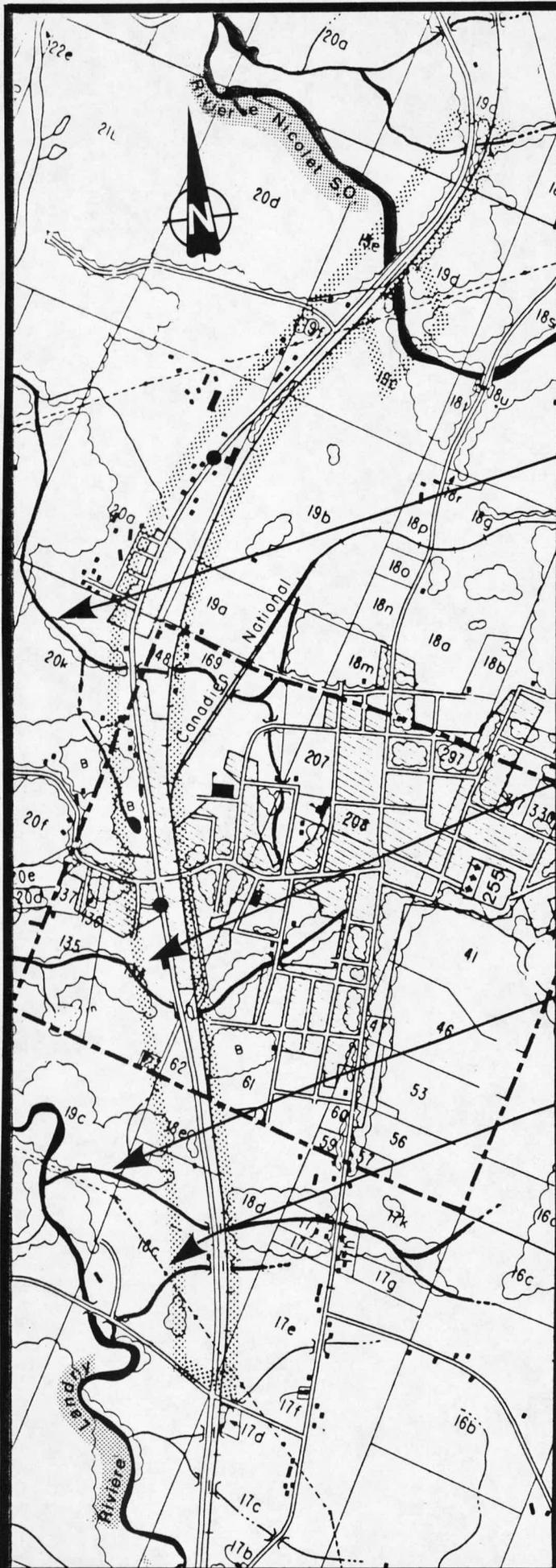
Le rapport de consultation, préparé par le Service de l'aménagement et de l'exploitation de la faune du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (présenté à l'annexe 5), fait mention d'ensemencements de truites arc-en-ciel (Salmo gairdneri) depuis 1978, en amont des Trois Lacs. On évoque dans ce rapport, la possibilité de rencontrer cette espèce dans la région à l'étude. De plus, on y relate la présence de frayère potentielle, soit des plages de gravier, entre le pont de la route 116 et les Trois Lacs plus en amont. Des sites semblables se retrouvent également sur 150 mètres immédiatement à l'aval du pont.

L'utilisation du milieu par le rat musqué, (Ondatra zibethicus), a été observé à l'aval du pont, ainsi que dans un marais situé au bord de la route 116, à environ 100 mètres au nord de la rivière Nicolet Sud-Ouest. La photo 1 montre une hutte de rats musqués, construite dans ce marais à l'automne 1980 avec, en arrière-plan, la route 116.

- Les tributaires de la rivière Landry

Tel qu'indiqué à la Figure 11, quatre ruisseaux traversent la zone d'étude d'est en ouest. Ceux-ci sont tous tributaires de la rivière Landry qui se jette dans la rivière Nicolet-Sud-Ouest en aval du pont de la route 116.

Le ruisseau no 1 est le plus important d'entre eux. Il prend sa source dans l'étang Burbank, situé à l'est de la ville de Danville et il reçoit les égouts pluviaux de la partie sud de celle-ci. (voir figure 2)



RUISSEAU 2

RUISSEAU 1

RUISSEAU 3

RUISSEAU 4


 Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement

ROUTE 116, DANVILLE
 CANTON DE SHIPTON

RESEAU HYDROGRAPHIQUE

Échelle: 1:20 000 Date 1984

Fig. 11

Ce ruisseau permanent reçoit, à environ 400 mètres en aval de la route, les eaux d'égouts sanitaires d'une grande partie de la ville de Danville. Les photos 2 et 3 montrent ce ruisseau vu de part et d'autre de la route 116.

De l'émissaire des égouts sanitaires jusqu'à la voie ferrée, on retrouve une eau peu turbide, coulant sur un fond de gravier variant de fin à grossier. L'écoulement de l'eau y est très rapide, dû à la forte dénivellation qui prévaut.

Entre la route 116 et la voie ferrée, la végétation aux abords du ruisseau consiste essentiellement en un tapis de graminées accompagné d'arbustes bas. A l'aval de la route, le ruisseau devient légèrement encaissé. Sur la berge nord du ruisseau, on retrouve une ancienne prairie en friche, tandis que du côté sud, la pente de la berge, très prononcée, est recouverte de végétation arbustive et arborescente dominée par le bouleau blanc (Betula papyrifera) et l'aulne rugueux (Alnus rugosa).

A l'aval de l'émissaire de l'égout sanitaire, le ruisseau a fait l'objet d'un creusage récent, dont le but était d'améliorer le drainage de la terre agricole adjacente. Les rives y sont abruptes et dépourvues de végétation. A cet endroit, l'eau devient plus turbide et chargée de déchets provenant de l'égout sanitaire.

Le ruisseau no 2 possède un bassin de drainage restreint, ce qui lui confère un écoulement intermittent en période d'étiage. Une conduite d'égout sanitaire desservant la partie nord de la ville de Danville s'y déverse à environ 220 mètres à l'aval de la route.

Dans la zone située entre la route 116 et la voie ferrée, on retrouve au niveau de ce ruisseau, un marais constitué principalement de quenouilles (Typha latifolia) et de graminées. Tel qu'on peut le voir sur la photo 4, le terrain situé juste au sud du ruisseau, a fait l'objet de remblayage.

A l'aval de la route, le ruisseau a été canalisé sur une distance d'environ 20 mètres. La photo 5 montre les travaux de remblayage effectués à cet endroit, vu de la route, tandis que la photo 6 montre l'embouchure de cette conduite. A partir de ce point, le ruisseau circule à travers une prairie et est recouvert d'une végétation arborescente dense.

Le ruisseau no 3, dont deux des branches traversent la route 116 à 42 mètres de distance, affiche un écoulement intermittent. Tel que le montre la photo 8, celui-ci offre l'aspect d'un fossé d'irrigation, dans lequel est amoncelé un tas de pneus. A l'aval de la route, le ruisseau traverse un pâturage.

Le ruisseau no 4, coulant au sud de la zone d'étude, est situé hors de la limite des travaux de construction. Il possède des caractéristiques semblables au ruisseau no 3.

A l'intérieur de la zone d'étude, le potentiel piscicole du ruisseau no 1 s'avère faible, alors que celui des ruisseaux 2, 3 et 4 est nul.

2.4.4 MILIEU TERRESTRE

On peut diviser la zone d'étude en trois sections, selon le type de développement rencontré. Tel qu'indiqué à la Figure 4, la section centrale de la zone d'étude (section II), est en majeure partie incluse dans les limites de la ville de Danville. On y trouve un développement de type urbain avec des zones résidentielles et commerciales où les terrains sont généralement gazonnés. On y retrouve également une industrie et des terrains en friche.

Les arbres de grande taille le plus fréquemment rencontrés sont l'érable à sucre (Acer saccharum) et le peuplier faux-tremble (Populus tremuloïdes), avec des diamètres-hauteur-poitrine (D.H.P.) pouvant atteindre jusqu'à 50 centimètres. Ces arbres sont cependant peu nombreux et certains d'entre eux ont fait l'objet d'un élagage assez important.

Outre quelques saules, érables à giguère et érables argentés (Acer saccharinum), aux D.H.P. supérieurs à 35 centimètres, les arbres rencontrés ont habituellement des D.H.P. inférieurs à 15 centimètres, et plusieurs n'ont que 4 centimètres et moins.

Les autres espèces d'arbres et arbustes rencontrées sont: le peuplier de Lombardie (Populus nigra italica), le sapin baumier (Abies balsamea), le mélèze laricin (Larix laricina), le pin rouge (Pinus resinosa), le lilas (Syringa spp.), le thuya (Thuja occidentalis) et le bouleau blanc.

Dans la section I (au sud de la zone d'étude), on retrouve un petit boisé de sapin baumier où figurent quelques pins rouges et érables à giguère. La photo 8 montre ce boisé avec, à l'avant-plan, le début de la sablière qui s'y trouve accolée.

Hormis quelques terrains résidentiels et commerciaux, le reste de cette section est occupé par des terrains en friche, des prairies et des industries.

Dans la section III, près de la rivière Nicolet-Sud-Ouest, on retrouve la zone boisée et le marécage que l'on a précédemment décrits. A l'extrémité nord de la zone d'étude, le boisé est semblable à celui situé juste au sud de la rivière Nicolet Sud-Ouest.

Des deux autres zones boisées de cette section, une première, composée d'érables argentés, est située à la limite extérieure de la zone d'étude, à plus de 60 mètres de la route 116. La deuxième, que l'on peut voir sur la photo 9, est sise entre les limites des emprises respectives de la route 116 et de la voie ferrée. Elle est composée principalement de peupliers faux-trembles accompagnés d'érables à giguère, dont les D.H.P. varient autour de 85 centimètres.

Le terrain du Motel Saint-Régis, qui a fait l'objet d'un aménagement paysager important est situé en face de l'usine de ciment Vaillancourt, seule industrie de cette section de la zone d'étude. On y retrouve plusieurs arbres de grande taille, tels le peuplier faux-tremble et l'épinette bleue (Picea pungens).

A l'exception de quelques peupliers faux-trembles, dont un avec 100 centimètres de D.H.P., les arbres rencontrés près des habitations et le long de l'emprise actuelle sont tous de très faible taille, soit avec des D.H.P. inférieurs à 6 centimètres. Le reste de cette section est recouvert de terrains en friche plus ou moins avancée, selon les endroits.

CHAPITRE 3

IDENTIFICATION ET EVALUATION DES IMPACTS

3- IDENTIFICATION ET EVALUATION DES IMPACTS

3.1 METHODOLOGIE

L'analyse de la nature du projet, de son mode de réalisation et de la sensibilité du milieu récepteur face aux modifications qu'il implique, permet l'identification et l'évaluation des impacts du réaménagement de la route 116 sur les composantes du milieu humain, visuel et biophysique.

Afin de faciliter l'analyse de l'évaluation des impacts des critères de durée, d'étendue et d'intensité des impacts sont utilisés.

Les impacts engendrés par les travaux ou par la présence de la route peuvent avoir une durée:

- TEMPORAIRE, soit pendant la période de construction et l'année suivante;
- A LONG TERME, soit quelques années suivant la construction de la route;
- PERMANENTE, lorsque les changements sont irréversibles.

L'étendue d'un impact peut être:

- PONCTUEL, lorsqu'il est localisé à un endroit donné de très faible superficie;
- LOCAL, lorsqu'il touche une partie seulement d'un écosystème ou d'une région;
- GENERAL, lorsqu'il affecte entièrement ou en grande partie un écosystème ou une région.

L'attribution du degré d'intensité est fait d'après l'importance de la perturbation au point de vue viabilité, valeur intrinsèque, niveau de production et incidence sur les composantes du paysage, d'une activité, d'un équipement, d'une exploitation ou d'un écosystème.

Trois classes d'intensité ont été retenues pour la mesure du degré d'affectation de la composante. L'intensité est:

- FAIBLE, lorsque la perturbation ne modifie pas l'équilibre du milieu;

- MOYENNE, lorsque la perturbation déséquilibre le milieu sans en menacer l'existence;
- FORTE, lorsque la perturbation affecte grandement l'équilibre du milieu et peut conduire à des modifications profondes et même à la destruction du milieu considéré.

En tenant compte de l'interrelation entre les critères de durée, d'étendue et d'intensité, on évalue l'impact appréhendé selon qu'il est faible, moyen ou fort. Lorsqu'il y a lieu la réalisation de mesures de mitigation modifie l'ampleur de l'impact appréhendé, l'impact résiduel pourra alors être nul, faible, moyen ou fort.

Afin de visualiser la situation, la figure 12 indique la localisation des impacts ponctuels et locaux identifiés. D'autre part pour chacun des impacts une fiche descriptive est remplie, on y retrouve les informations suivantes sur les différents impacts soit: sa localisation, sa description, son évaluation, lorsqu'il y a lieu la nature des mesures de mitigation à apporter ainsi que l'impact résiduel final, ce dont il est question dans la section suivante du présent rapport.

3.2 MILIEU HUMAIN

3.2.1 AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

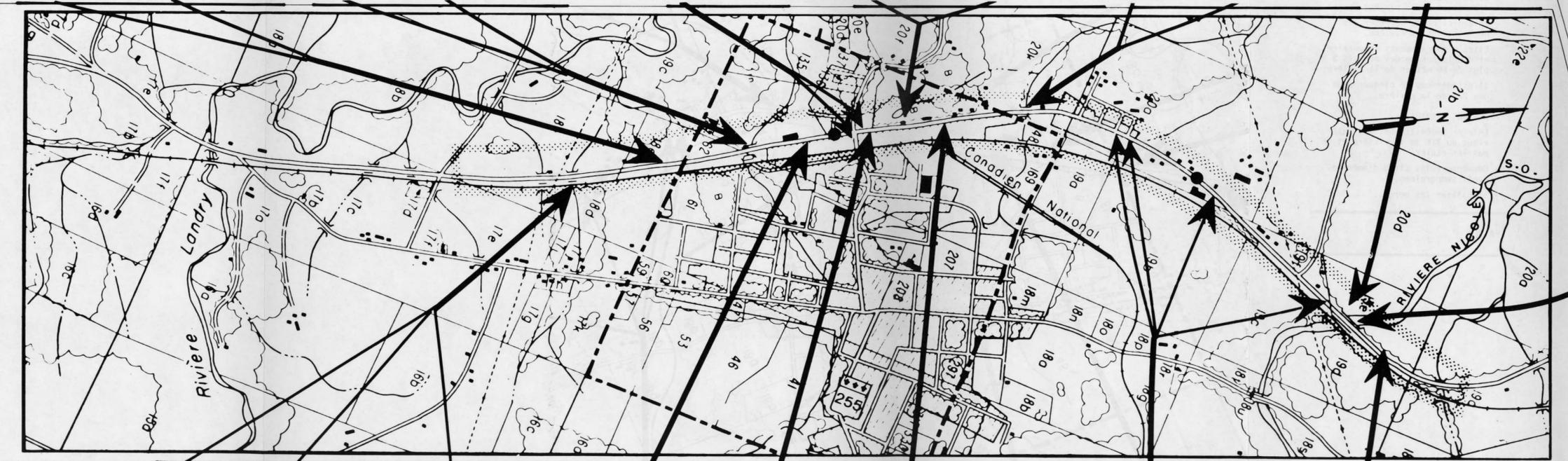
Le réaménagement de la route 116 permet de conserver l'organisation spatiale actuelle du milieu et consolide les orientations prévues par les plans de zonage effectif et projeté des municipalités concernées ainsi qu'à l'intérieur du règlement de contrôle intérimaire de la municipalité régionale de comté de l'Or Blanc. Dans l'esprit des tendances et mesures actuelles par lesquelles les ministères et organismes impliqués dans l'aménagement cherchent à raffermir les structures existantes, à rentabiliser et normaliser les équipements, à maîtriser le niveau et l'évolution des coûts urbains ainsi qu'à favoriser le mieux-être des citoyens, le projet s'inscrit comme étant un élément positif du développement de la région.

3.2.2 MILIEU BATI ET ACTIVITES RIVERAINES

Le projet de réaménagement de la route 116 à Danville ne nécessite aucune expropriation de bâtiments. De plus, l'expropriation de petites bandes de terrains en bordure de la route ne crée, en aucun cas, de rapprochements excessifs de la chaussée vers les bâtiments.

NUMERO DE FICHE:	2a	2b	3a	3b	5	7a	7b	9a	9b	14	15
TYPE D'IMPACT:	BIOPHYSIQUE	BIOPHYSIQUE	BIOPHYSIQUE	BIOPHYSIQUE	HUMAIN	BIOPHYSIQUE	VISUEL	BIOPHYSIQUE	BIOPHYSIQUE	BIOPHYSIQUE	BIOPHYSIQUE
LONGUEUR OU SUPERFICIE AFFECTEE:	1486,2 m ²		384,7 m ²			351,6 m ²	30 m	161,3 m ²		455,4 m ²	
DESCRIPTION DE L'IMPACT:	- Remblais et déblais dans une zone en friche.	- Erosion de la falaise.	- Remblais dans une zone en friche.	- Erosion des pentes au niveau du ruisseau.	- Relocalisation des pompes à essence.	- Remblais dans des terrains en friche et résidentiels.	Dégradation visuelle et coupe d'arbres	- Remblais dans un marais.	- Erosion des pentes au niveau du ruisseau.	- Remblais et coupe d'arbres au niveau d'un boisé.	
EVALUATION DE L'IMPACT:	faible	faible	faible	faible	faible	faible	moyen	faible	faible	faible	
MESURE(S) DE MITIGATION:	- Aucune	- Stabiliser le sol et renaturaliser.	- Aucune	- Stabiliser le sol.	- Aucune	- Aucune	- Ensemencer les talus.	- Aucune	- Stabiliser le sol.	- Aucune	

IMPACT RESIDUEL:	FAIBLE	NUL	FAIBLE	NUL	FAIBLE	FAIBLE	NUL	FAIBLE	NUL	FAIBLE	
------------------	--------	-----	--------	-----	--------	--------	-----	--------	-----	--------	--



NUMERO DE FICHE:	1a	1b	1c	4	6	8	10 11 12 13	16
TYPE D'IMPACT:	HUMAIN	BIOPHYSIQUE	BIOPHYSIQUE	BIOPHYSIQUE	BIOPHYSIQUE	BIOPHYSIQUE	BIOPHYSIQUE	BIOPHYSIQUE
LONGUEUR OU SUPERFICIE AFFECTEE:	300 m ²					264,3 m ²		1797,5 m ²
DESCRIPTION DE L'IMPACT:	Expropriation d'une parcelle de terrain dans un pâturage.	- Déviation de la branche sud du ruisseau.	- Erosion du lit et des berges du cours d'eau.	- Remblais dans une zone en friche.	- Remblais dans une zone en friche.	- Remblais dans un marais.	- Coupe d'arbres	- Remblais et coupe d'arbres au niveau d'un marécage et d'un marais.
EVALUATION DE L'IMPACT:	faible	faible	faible	faible	faible	faible	faible	faible
MESURE(S) DE MITIGATION:	- Aucune	- Aucune	- Stabiliser le sol.	- Aucune	- Aucune	- Aucune	- Aucune	- Aucune
IMPACT RESIDUEL:	FAIBLE	FAIBLE	NUL	FAIBLE	FAIBLE	FAIBLE	FAIBLE	FAIBLE

- RECONSTRUCTION DU PONT:
- Assèchement du lit de la rivière.
 - Rehaussement du niveau de l'eau.
 - Perturbation du site de fraie.
 - Mise en suspension de matières fines.
 - Erosion au niveau des berges.
- (faible)
- PENDANT LES TRAVAUX:
- Batardeau: matériaux avec moins de 10% de matières fines qui ne doivent pas provenir du lit ou des berges de la rivière.
 - Interdiction de déverser des déchets dans la rivière.
 - Sites d'aménagements temporaires et d'entreposage des déchets à plus de 60 mètres de la rivière.
 - Il est défendu de bloquer plus des 2/3 de la rivière.
- APRES LES TRAVAUX:
- Enlever immédiatement les matériaux du lit de la rivière et ne pas les étaler.
 - Réaménager les sites d'aménagements temporaires.
 - Stabiliser les berges.

FAIBLE

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ROUTE 116
DANVILLE, CANTON SHIPTON

LOCALISATION DES IMPACTS ET
MESURES DE MITIGATION

A l'intersection des routes 255 et 116, les pompes à essence des deux garages localisés à cet endroit doivent être déplacées aux frais du ministère des Transports. Ceci n'entraînant aucune conséquence négative sur l'activité économique de ces commerces, l'impact est faible.

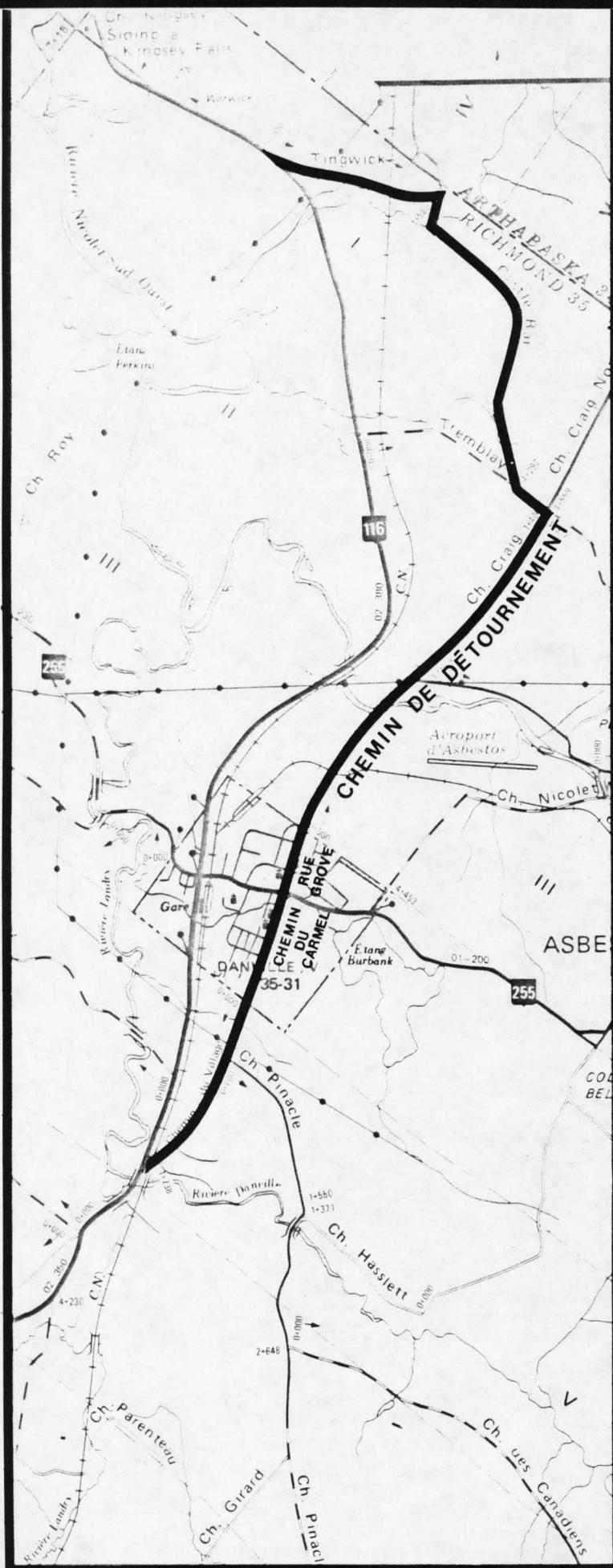
EFFETS APPREHENDÉS DE LA VOIE DE DETOURNEMENT PENDANT LA CONSTRUCTION

Il est possible que la circulation en transit doive emprunter durant les mois de juin, juillet et août 1985, une voie de détournement empruntant les rues du Carmel, Grove, le chemin Craig et le chemin Castle Bar (voir figure 13). L'augmentation de la distance à parcourir serait alors de 1,5 à 2,0 kilomètres. La circulation locale serait toutefois maintenue sur le chantier.

Advenant la déviation du trafic en transit par la voie de détournement, quelques commerçants (5), dont une partie de la clientèle provient de la circulation en transit (stations-service, casse-croûte, restaurant, motel, bar laitier), pourraient subir une diminution de leur chiffre d'affaires durant cette période. Cependant devant l'impossibilité d'obtenir des données exactes quant aux revenus provenant des ventes totales aux marges de rentabilité (confidentialité de ces renseignements par le ministère du Revenu du Québec), à l'importance relative de la clientèle potentielle (les commerçants ne tiennent pas de statistiques déterminant si un client est local ou transitaire) et l'impossibilité de comparer des cas similaires parce que trop temporaire, il nous est donc difficile de mesurer, même grossièrement, l'importance des effets engendrés par ce possible détournement.

Toutefois certaines extrapolations basées sur des hypothèses de comportement et sur des catégories de clientèle de transit peuvent nous permettre d'élaborer des scénarios envisageables, mais sans pour autant prévoir quelles sont les probabilités qu'ils se produisent. Cependant deux scénarios n'ont aucune chance de se produire puisqu'ils sont irréalistes dans le cas des commerces qui nous préoccupent:

- il y a d'abord le cas où la clientèle est uniquement constituée de transitaires c'est-à-dire que chaque automobiliste est un client permanent pour chaque commerçant qu'il arrête et effectue donc un achat chez chacun d'eux lorsqu'il emprunte la route 116. Ainsi notre automobiliste ferait le plein d'essence à la fois chez Pétro Canada et BP, passerait une nuit au motel, prendrait un repas au restaurant et au casse-croûte et finalement une collation au bar laitier.



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

ROUTE 116, DANVILLE
CANTON DE SHIPTON

**CHEMIN
DE DETOURNEMENT**

Échelle: 1:50 000

Date: 1984

Fig. 13

Dans ce cas, comme le transitaire n'est pas uniquement un client potentiel mais bien un client habituel, le fait de détourner toute cette circulation aurait un impact extrême sur les commerces de transit puisqu'ils verraient leur niveau de ventes passer à zéro;

- le deuxième cas improbable serait que toute la clientèle est constitué uniquement par la population locale, mais alors ces commerces ne seraient pas classés comme offrant des services à la circulation en transit. Evidemment ceux-ci ne subiraient aucun impact.

De ces deux scénarios nous pouvons donc déduire, sans l'ombre d'un doute, que ces commerces présentent une situation mi-toyenne basée sur une clientèle à la fois locale et de transit. En ce qui concerne le comportement de la clientèle locale nous pouvons émettre l'hypothèse que leurs habitudes d'approvisionnement et d'achat ne seront pas modifiées, du simple fait des travaux de réaménagement de la route 116, puisque cette clientèle pourra toujours emprunter cette route durant cette période. Par contre qu'en sera-t-il du comportement des automobilistes en transit? Il faut d'abord, avant d'élaborer d'autres scénarios, catégoriser ces automobilistes; nous pouvons rencontrer le transitaire habituel (commis voyageur, camionneur) ou passager (touriste durant la période estivale), celui qui emprunte la route en matinée, en après-midi, en soirée ou de nuit celui qui prévoit consommer (ex.: besoin d'essence) ou qui ne prévoit pas consommer et finalement le transitaire effectuant un court, moyen ou long parcours; à partir de ces classes nous pouvons effectuer certaines permutations qui nous conduisent à trouver 48 cas différents de clients; à titre d'exemples il serait possible de rencontrer l'automobiliste habituel en transit, du matin, qui prévoit consommer durant son trajet qui sera de courte durée, ou le transitaire passager (touriste), de soirée qui ne prévoit pas consommer durant son déplacement de moyenne durée. Evidemment ces cas sont minimum et pourraient être encore plus désagrégés; ainsi si pour le transitaire du matin nous scindions cette catégorie en: matin entre 6 heures et 10 heures et entre 10 heures et midi et que ces distinctions s'appliquaient aussi pour l'après-midi, pour la soirée et pour la nuit; le nombre de cas seraient portés à 84. Une autre distinction augmenterait le nombre de cas à 168 si par exemple nous distinguons entre le transitaire seul ou avec famille.

Toute cette gymnastique démontre qu'à la limite si nous voulons mesurer adéquatement les effets du détournement temporaire de la circulation nous devons d'abord trouver toutes les combinaisons possibles de clientèle et effectuer ensuite une analyse du comportement de chaque voyageur puisque chacun peut réagir différemment devant une telle situation, et ce, évidemment sans faire

intervenir d'autres facteurs exogènes. Or il faut être conscient que dans la réalité ces facteurs peuvent avoir une importance capitale. Ainsi, prenons le cas où un automobiliste transitaire empruntant habituellement la route 116 en matinée, entre 10 heures et 12 heures, connaissant les sites d'approvisionnement le long de cette route et désirant faire le plein d'essence (transitaire avec besoin), est dévié temporairement de son parcours habituel. Nous pouvons dans ce cas supposer que son comportement sera d'emprunter le chemin de détour jusqu'à l'intersection de la route 255 et de là il se rendra jusqu'à l'intersection des routes 255 et 116 où sont localisés les stations-service; il n'y aurait donc pas d'effet négatif sur le commerçant puisque le client n'a pas modifié ses habitudes. Par contre, si le long de cette voie de détour, il existe une autre station-service offrant le même produit à un prix inférieur (la loi de concurrence étant ce qu'elle est), notre transitaire pourrait bien modifier son idée première et décider de s'y approvisionner; il y aurait donc un effet négatif sur le premier commerçant mais qui sera compensé, en terme de ventes globales (revenus de taxation pour la municipalité) par l'achat effectué à la seconde station-service, d'où un impact global nul sur l'activité commerciale. Devant une telle situation, il nous est impossible d'intervenir du niveau du comportement du client puisque nous vivons dans une économie essentiellement basée sur le libre choix et par ce fait, le consommateur opte de préférence pour la solution la plus avantageuse pour lui.

En somme, l'enchevêtrement de paramètres endogènes et exogènes, nous empêche de déceler parmi tous les scénarios possibles celui pouvant particulièrement s'appliquer au cas étudié. Par le fait même, nous nous trouvons devant l'impossibilité de spécifier de façon précise les effets anticipés sur les commerces. La seule incidence que nous sommes en mesure d'évaluer se rapporte à l'impact sur l'ensemble des activités commerciales. En effet, comme sur l'ensemble des commerces implantés en bordure de la route 116, peu d'entre eux dépendent de la circulation de transit, l'impact global occasionné s'avère faible.

UTILISATION D'ABAT-POUSSIÈRE

La réalisation des travaux de construction entraîne un dégagement de poussière dans l'atmosphère ce qui pourrait porter préjudice au bien-être et à la santé du personnel de chantier et des résidents habitant en bordure du projet. L'impact est moyen.

Les effets des sels utilisés comme abat-poussière et pour le déglacage des routes, sur les eaux de surface et souterraines sont difficiles à prédire. Toutefois, il est possible grâce à un modèle de prédiction mis au point par le Federal Highway Administration des Etats-Unis d'Amérique (FHWA) en 1977, d'identifier des zones problématiques potentielles pour les sources d'eau potable.

A la lumière des résultats obtenus, suite à l'application des équations de ce modèle, il appert que la majorité des puits sont en sécurité. Les puits des résidences situés vis-à-vis les chaînages 10+670, 10+880, 10+960, 11+130, 11+424 et 11+616 ont un danger de contamination peu élevé tandis que pour ceux aux chaînages 11+055, 11+080, 11+095, 11+440 et 11+615, une contamination est peu probable. Compte tenu de ces résultats, l'impact est faible.

3.2.3 AGRICULTURE

Le réaménagement de la route 116 amène, au sud de la zone d'étude, l'expropriation d'une bande de terrain de 300 mètres carrés présentement utilisée pour l'agriculture, plus spécifiquement comme pâturage.

En regard de la faible superficie touchée et du faible potentiel agricole de cette bande de terrain dû à la forte pente rencontrée et à la nature du sol, l'activité agricole de l'exploitation attenante est très perturbée par le projet. L'impact est faible.

Tel qu'indiqué précédemment, on retrouve au nord du tronçon une zone agricole désignée (voir figure 2). Une bande de terrain d'une superficie de 1797,5 m² doit être expropriée entre les chaînages 9+700,18 et 9+940. Cette bande de terrain, recouvert en grande partie de quenouilles, est située dans la plaine de débordement de la rivière Nicolet-Sud-Ouest.

Elle possède un potentiel agricole faible et tel que corroboré par la Commission de protection du territoire agricole du Québec dans sa décision rendue en faveur du ministère des Transports en date du 6 juin 1983, (voir l'annexe 6) les travaux d'élargissement de la route peuvent y avoir lieu sans qu'il en résulte d'impact négatif sur l'agriculture.

Aucune autre entrave aux activités agricoles, tel l'accès aux bâtiments, circulation des animaux, n'est occasionnée par le réaménagement de la route.

3.2.4 CLIMAT SONORE

Afin de déterminer le niveau sonore occasionné par la nouvelle route 116 à Danville, une simulation par ordinateur a été effectuée. La méthode de calcul utilisée est le programme STAMINA 1,0 du Federal Highway Administration (FHWA) des Etats-Unis d'Amérique.

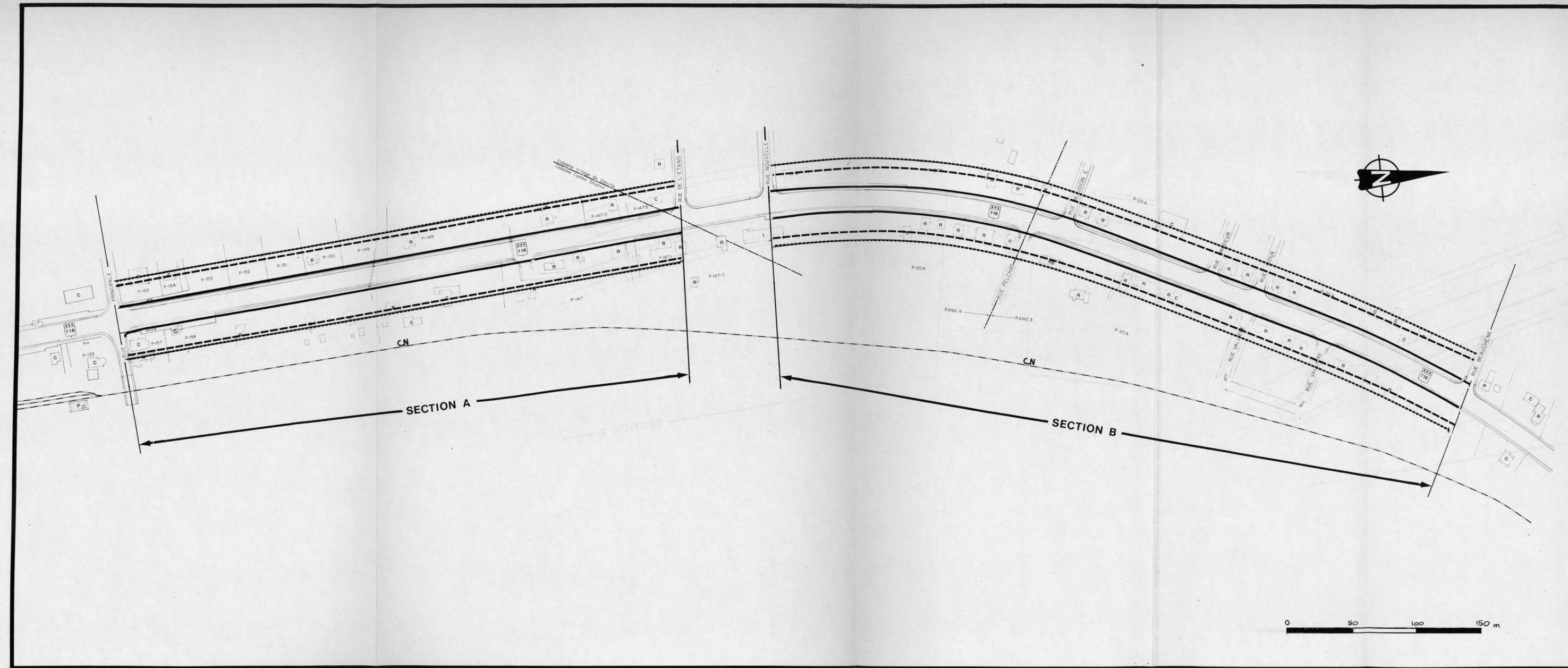
Les résultats sont basés sur des comptages de débits de circulation effectués entre 17h00 et 18h00, le 19 août 1982. A cette date, le débit pour un jour moyen annuel était d'environ 3900 véhicules/jour. Une augmentation du débit estimée à 2,5% par année a été utilisée pour évaluer le bruit en 1995.

On retrouve les résultats des simulations à la Figure 14. Les résultats y sont exprimés en décibels avec pondération du type «A» (dB(A)) selon des niveaux équivalents pour une heure ($L_{eq}(h)$). Sur cette figure, l'emprise dessinée est celle de l'emprise projetée du nouveau projet.

Pour les deux sections étudiées, le bruit constitue actuellement une gêne, l'isophone 67 dB(A) se situant actuellement sur la propriété des résidents. En 1995, l'augmentation prévue du débit viendra augmenter la gêne créée par le bruit. L'isophone 67 dB(A) se situera alors au niveau des résidences.

Cependant, puisque le réaménagement de la route 116 de deux à quatre voies se fait à l'intérieur de l'emprise actuelle et dans l'axe de la route existante, le projet comme tel ne crée aucun impact sonore permanent.

D'autre part, durant les travaux, un certain accroissement du bruit est occasionné par l'équipement stationnaire utilisé et par l'augmentation du trafic lourd. La perturbation étant d'une durée temporaire, l'impact est faible.



ETUDE D'IMPACT SONORE
ROUTE 116, DANVILLE
CANTON SHIPTON

DONNÉES DE CIRCULATION

Le 19 août 1982 entre 17 et 19 heures

ROUTE	TYPE DE VEHICULE	VOLUME V.P.H.	%	VITESSE km/h
116	285	légers lourds	90 10	50

LEGENDE :

- Isophone { L eq 67dB(A) 1982 ———
- L eq 70dB(A) 1995 ———
- Isophone L eq 60dB(A) 1982 - - - - -
- Isophone L eq 60dB(A) 1995 - - - - -

Observateurs situés à 5pi (1.5m) au-dessus du sol
 Modèle de simulation utilisé : F.H.W.A. STAMINA 1.0

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement

Technicien :
 Chargé de projet :
 Approuvé par le chef de service :
 Échelle : Date : 1984 Fig. 14

3.3 MILIEU VISUEL

Le milieu visuel s'avère peu touché par le réaménagement de la route 116. Le seul impact négatif identifié a lieu entre les chaînages 12+020 et 12+060 où pour des fins de remblayage on élargit l'emprise au niveau d'une résidence unifamiliale. A cet endroit, la route est surélevée de plusieurs mètres, par rapport à la maison (voir photo 11). Ceci ainsi que la coupe de deux arbres localisés entre la route et la maison créent un impact visuel moyen pour les résidents.

3.4 MILIEU BIOPHYSIQUE

3.4.1 MILIEU AQUATIQUE

- La rivière Nicolet-Sud-Ouest

Les principales perturbations occasionnées par les travaux d'élargissement du pont au-dessus de la rivière Nicolet-Sud-Ouest proviennent de l'élargissement des piles et culées. A cet effet, on procède à l'assèchement de certaines parties de la rivière au moyen de batardeaux temporaires, ce qui a comme conséquences:

- de nécessiter la coupe d'arbres et d'arbustes aux abords du pont pour d'une part permettre l'érection et l'enlèvement des batardeaux et d'autre part pouvoir élargir les culées du pont. Etant donné l'étendue locale de la perturbation ainsi que la faible dimension des arbres touchés (D.H.P. 20 centimètres), l'impact est faible;
- d'entraîner l'érosion des berges et la mise en suspension de matières dans l'eau lors de l'érection et de l'enlèvement des batardeaux. Ceci pourrait perturber de façon temporaire la frayère potentielle de truites arc-en-ciel, située à moins de 150 mètres à l'aval du pont. En regard de la durée temporaire de la perturbation et de la présence de plusieurs sites semblables en amont, l'impact est faible.

- Les tributaires de la rivière Landry

Le réaménagement à quatre voies, de la route 116 à Danville, au niveau des ruisseaux 1, 2 et 3 localisés respectivement aux chaînages 11+550, 12+650 et 13+200, implique l'allongement des ponceaux existants ce qui entraîne la perte de la portion canalisée du ruisseau et des risques d'érosion.

Au ruisseau 1, le ponceau est rallongé des deux côtés de la route sur une longueur totale de 11 mètres. De plus, en amont de la route le lit et les berges du ruisseau sont enrochés sur 15 mètres de longueur afin de réduire l'érosion. Le faible potentiel piscicole du ruisseau, la faible valeur écologique ainsi que la faible superficie touchée engendrent un impact faible.

Le ponceau du ruisseau 2 doit être prolongé de 5 mètres du côté est de la route, dans un marais présentant peu d'intérêt au point de vue faunique. L'impact est faible.

Au niveau du ruisseau 3 où actuellement deux ponceaux traversent la route à 43 mètres de distance, le réaménagement prévoit, l'obstruction du ponceaux de la branche sud du côté est de la route et la déviation de la branche sud du ruisseau, vers le ponceau de la branche nord. A cet endroit le ponceau sera rallongé de chaque côté de la route d'une longueur totale de 9,5 mètres. En regard du potentiel piscicole nul de ce ruisseau, de son cours intermittent, de sa faible valeur écologique et de la faible superficie de terrain touché l'impact s'avère faible.

3.4.2 MILIEU TERRESTRE

- Section 1

Dans cette section, le projet implique des remblais et déblais au niveau de terrains généralement en friche. Ceux-ci sont composés de végétation herbacée et arbustive à valeur écologique faible. De plus, la superficie touchée par le projet s'avère très faible soit 2495,6 mètres carrés dont 300 mètres carrés sont situés dans un pâturage. En regard de la nature des interventions et du milieu récepteur l'impact est faible.

- Section 2

Tel qu'indiqué précédemment, la section 2, au centre du tronçon à l'étude, présente un développement domiciliaire et commercial de type urbain. Sauf de rares exceptions, la végétation arborescente de cette section est en général constituée d'arbres de faible taille. Les terrains résidentiels et certains

terrains commerciaux sont en grande partie gazonnés avec des aménagements paysagés plus ou moins élaborés selon les endroits. Le reste du terrain est recouvert de végétation en friche avec des zones de marais. Au point de vue écologique, la valeur du milieu touché, par le projet est faible.

Les seules conséquences sur le milieu terrestre, au niveau de cette section, sont occasionnées par du remblai sur de faibles superficies de terrain en friche et de marais de valeur écologique faible. De plus, la surlargeur d'emprise occasionne la perte de quelques arbres.

D'autre part, de petites superficies au niveau de certaines intersections, recouvertes de gazon ou de végétation en friche, sont requises.

A la lueur de l'intensité des perturbations et de la faible superficie du milieu perturbé, l'impact général pour la section 2 est jugée faible.

- Section 3

Outre des perturbations engendrées au niveau de terrains en friche ou gazonnés, le projet comprend des remblais dans un boisé, un marécage et un marais nécessitant à certains endroits la coupe de quelques arbres. Le peu de superficies touchées, soit 2991 mètres carrés, et la faible valeur écologique du milieu engendrent un impact faible.

CHAPITRE 4

MESURES DE MITIGATION ET IMPACTS RESIDUELS

4- MESURES DE MITIGATION ET IMPACTS RESIDUELS

4.1 MILIEU HUMAIN

En ce qui a trait au milieu humain, les mesures de mitigation à apporter concernent principalement la phase de construction. Les bruits engendrés par les travaux doivent déranger le moins possible les populations avoisinantes. A cet effet, les travaux bruyants doivent être exécutés entre 7 et 23 heures, tel que stipulé dans le règlement de la municipalité de Danville. L'impact résiduel est faible.

D'autre part, afin de protéger le personnel des chantiers et les habitants de la région contre les désagréments causés par la poussière, le chargé de projet pour le ministère des Transports du Québec verra, lorsqu'il le jugera nécessaire, à l'utilisation d'abat-poussière à base de chlorure de calcium. Il est à noter que le détournement de la circulation de transit en limitera l'utilisation. L'impact résiduel est faible.

En regard des risques de contamination de certains puits, il est recommandé que ceux-ci soient échantillonnés avant la date prévue pour le début des travaux. Si des échantillonnages subséquents révèlent une concentration en chlorure supérieure à 250 mg/l, des mesures devront être prises afin de relocaliser ces puits. De plus, les recommandations pour l'utilisation d'abat-poussière sont:

- la période d'épandage doit se situer entre le 1er mai et le 1er novembre, les jours où on ne prévoit pas de pluies;
- on verra à interrompre l'épandage à au moins 75 mètres de part et d'autre de la rivière Nicolet-Sud-Ouest;
- l'épandage ne doit s'effectuer qu'à l'aide de l'équipement spécialisé approprié.

L'impact résiduel est nul.

Concernant la perte de terrain et d'arbres ainsi que le déplacement des pompes à essence, le Service de l'expropriation verra à conclure des ententes avec les propriétaires affectés afin que ceux-ci soient compensés pour les dommages ou les pertes encourues.

L'impact résiduel est donc faible, voire négligeable.

4.2 MILIEU VISUEL

Afin de mitiger l'impact visuel rencontré entre les chaînages 12+020 et 12+060 la mesure à apporter est d'ensemencer le talus extérieur de la route.

L'impact résiduel est faible.

4.3 MILIEU BIOPHYSIQUE

4.3.1 MILIEU AQUATIQUE

Les mesures de mitigation concernant les travaux à effectuer au pont au-dessus de la rivière Nicolet-Sud-Ouest sont:

- 1) si les batardeaux sont en terre, aucun matériau contenant plus de 10% de matières fines passant le tamis de 75 micro-mètres ne doit être utilisé, à moins qu'il ne soit confiné à l'intérieur du massif au moyen d'une toile filtrante ou d'un filtre naturel granulaire;
- 2) en aucun cas, les matériaux constituant les batardeaux ne doivent provenir du lit ni des berges du cours d'eau. De plus, ils ne devront pas y être étalés lors de la démolition de ces ouvrages;
- 3) l'entrepreneur doit libérer le lit de la rivière de tous les matériaux provenant des travaux, immédiatement après la réalisation de ces derniers;
- 4) tel que stipulé à l'article 26.04.9 du cahier des charges et devis généraux, les rebuts doivent être déposés à plus de 60 mètres d'un cours d'eau et à plus de 300 mètres d'un lac. De plus, le site de dépôt doit être accepté par le ministère de l'Environnement du Québec;

- 5) les sites d'aménagements temporaires nécessaires aux travaux de construction (route d'accès, aires d'entreposage, aires de stationnement, etc...) doivent être situés à au moins 60 mètres de la rivière et réaménagés à la fin des travaux de façon à rendre au sol sa stabilité naturelle et à prévenir l'érosion aux abords de la rivière;
- 6) les berges et les talus affectés par le projet devront être protégés le plus possible contre l'érosion à l'aide de techniques adéquates durant les travaux de construction et devront être stabilisés de façon permanente à la fin de ceux-ci;
- 7) il est interdit de déverser dans tout cours d'eau, des déchets provenant du chantier de construction. Que ces déchets soient organiques, inorganiques, chimiques, pétrochimiques, toxiques ou pouvant le devenir; l'entrepreneur doit en disposer selon les lois et règlements en vigueur;
- 8) durant les travaux, la libre circulation des eaux doit être assurée sans créer d'impact inacceptable au point de vue hydraulique et environnemental. En aucun cas, il n'est permis de bloquer plus des deux tiers de la largeur du cours d'eau.

L'impact résiduel est très faible.

Pour les tributaires de la rivière Landry les mesures de mitigation à apporter, à l'aide des techniques adéquates, sont:

- 1) stabiliser le nouveau lit et les nouvelles berges de la portion détournée de la branche sud du ruisseau 3;
- 2) empêcher l'érosion des pentes situées de part et d'autre de l'entrée et de la sortie des ponceaux. L'application de ces mesures de mitigation annule l'impact.

L'impact résiduel est nul.

4.3.2 MILIEU TERRESTRE

Pour l'ensemble du projet, on doit porter une attention particulière aux arbres en bordure de l'emprise. Lorsqu'il y a lieu, les arbres susceptibles d'être endommagés lors des travaux doivent être protégés selon les techniques décrites au paragraphe 6.6.2 du cahier des normes (annexe 8).

Au niveau des talus situés entre les chaînages 12+778 et 12+990, assurer à l'aide des techniques adéquates, une bonne stabilité au sol et renaturaliser les pentes perturbées lors des travaux.
L'impact résiduel est nul.

CHAPITRE 5

MESURES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

5- MESURES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

L'ingénieur résident en charge du projet pour le Ministère des Transports voit à ce que toutes les mesures environnementales prévues dans l'étude d'impacts et incluses aux plans et devis, soient respectées.

CHAPITRE 6

CONCLUSION

6- CONCLUSION

Dans le but de répondre aux objectifs du ministère des Transports du Québec, en ce qui a trait à la route provinciale dans la municipalité de Danville et du canton de Shipton, trois solutions ont été envisagées. A la lumière de la présente étude, il appert que le réaménagement de la route actuelle, tout en répondant au besoin routier du milieu aux meilleurs coûts, entraîne le moins de répercussions négatives au point de vue environnemental.

En fait, le réaménagement de la route 116 requiert de minces sur-largeurs d'emprise afin de réaliser principalement des remblais ainsi que pour imposer des servitudes de non-accès. Les petites superficies à exproprier sont surtout composées de terrains en friche et de terrain aménagés. Les impacts créés, de faibles à moyens, deviennent, suite à l'application des mesures de mitigation, faibles ou nuls.

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

Cleveland, E., rev., 1858. A sketch of the early settlement and history of Shipton, Canada east. Ed. S.C. Smith, 78 p.

Conseil régional de développement des Cantons de l'Est, 1976. Le plan de développement et d'aménagement de l'Estrie, cahier 9, zone Asbestos, Document préliminaire, 49 p.

Corporation municipale du canton de Shipton, 1981. Plan de zonage de la municipalité du canton de Shipton, Danville, 59 p.

Frère Fabien, s.c., 1977. Asbestos, 326 p.

Ministère des Affaires Culturelles, 1980. Comté de Richmond, Analyse du paysage architectural. Montréal, 138 p.

Ministère de l'Agriculture du Canada, 1983. Etude des sols des comtés de Stanstead, Richmond, Sherbrooke et Compton. 63 p.

Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec, 1969. Classement des sols selon leurs possibilités d'utilisation agricole. Carte 31H/16, échelle 1: 50 000.

Ministère de l'Environnement, Direction générale des inventaires et de la recherche, 1981. Eaux de surface, bassin versant de la rivière Nicolet, Québec, 91 p.

Ministère de l'Environnement, Direction générale des inventaires et de la recherche, 1981. Etude hydrogéologique, bassin versant de la rivière Nicolet. Québec, 106 p.

Ministère de l'Expansion Economique Régionale du Canada, Aménagement Rural et Développement Agricole, 1969. Possibilité des terres pour la faune-sauvagine. Carte 31H, échelle 1: 250 000.

Ministère de l'Expansion Economique Régionale du Canada, 1971.
Possibilité des terres pour la récréation. Carte 31H,
échelle 1: 250 000.

Municipalité régionale de comté de l'Or Blanc, 1983. Règlement de
contrôle intérimaire d'aménagement. Asbestos, 29 p.

Municipalité régionale de comté de l'Or Blanc, 1982. Perspectives
d'aménagement dans la M.R.C. de l'Or Blanc. Asbestos,
47 p.

Office de planification et de développement du Québec, 1978.
La problématique de l'Estrie. Les schémas régionaux,
Québec, 295 p.

Office de planification et de développement du Québec, 1977.
L'espace rural de l'Estrie. Les schémas régionaux,
Québec, 408 p.

Office de planification et de développement du Québec, 1978.
Orientations de développement de l'Estrie. Les schémas
régionaux, Québec, 131 p.

S.B.C.S. Inc., 1974. Plan directeur, ville de Danville; 14 feuillets.

Village de Danville. Plan de lotissement, village de Danville,
comté de Richmond, 1 feuillet.

ANNEXE 1

**NORMES DU MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC
POUR LES ROUTES PRINCIPALES EN MILIEUX URBAIN ET RURAL**

NORMES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

PROFILS EN TRAVERS TYPES

- Route principale en milieu urbain

En milieu urbain, la route principale dessert le trafic local et de transit.

La chaussée est toujours limitée par des trottoirs ou des bordures et les emprises sont variables.

En relation avec les besoins de circulation estimés, la chaussée peut avoir deux ou quatre voies contiguës (plans-types D-2309 et D-2310), ou quatre ou six voies séparées par un terre-plein central (plans-types D-2311 et D-2312). Une étude permet d'analyser les disponibilités des terrains, les espaces de stationnement existants et la présence de commerces, afin que le choix du type de route soit fait après une analyse de toutes les conditions existantes.

Si la plate-forme inclut en sur largeur une aire de stationnement latérale sur un seul côté ou sur les deux côtés, elle doit être située près du trottoir ou de la bordure.

Dans le cas de chaussées séparées, le terre-plein central a une largeur minimale de 5 mètres dépourvu de barrière infranchissable.

La largeur des voies est de 3,5 mètres.

Près du terre-plein central et du trottoir ou de la bordure, on ajoute 0,7 mètre à la largeur de la voie, afin de dégager cette dernière de l'obstacle que constitue le trottoir ou la bordure.

Le trottoir a généralement une largeur de 1,5 mètre.

Pour compléter la plate-forme, une banquette est ajoutée de chaque côté à l'extérieur du trottoir ou de la bordure; la largeur de la banquette peut varier de 0,8 à 1,5 mètre.

- Route principale en milieu rural

La route principale en milieu rural dessert un fort transit sur de longues distances.

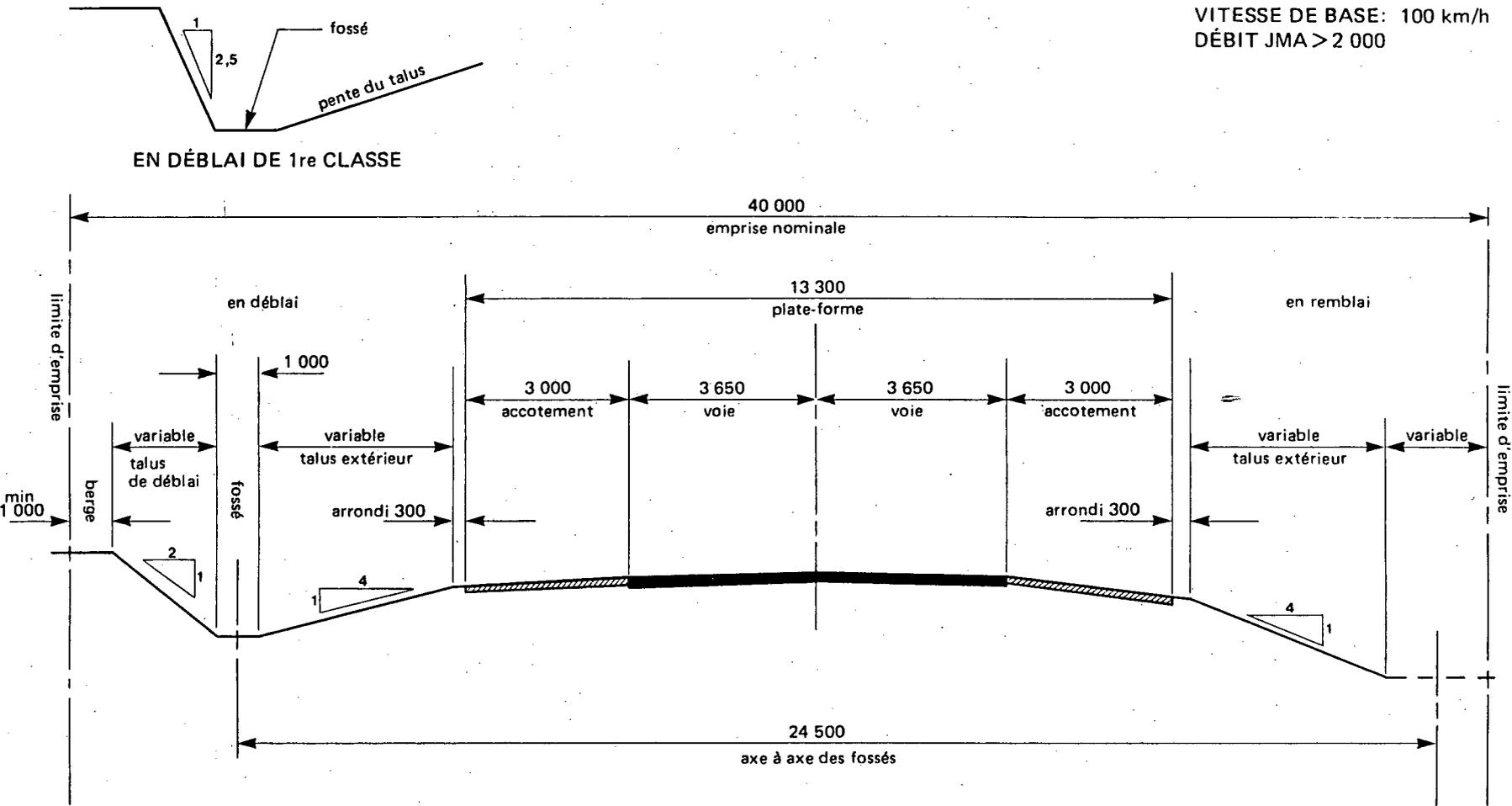
Selon le débit de service estimé, la route est à chaussée unique ou à chaussées séparées (plans-types D-2301, D-2302, D-2303 ou D-2306).

La largeur des voies est de 3,25 mètres pour un débit de 750 véhicules (J.M.A.) ou moins (plan-type D-2303), de 3,5 mètres pour un débit de 750 à 2 000 véhicules (J.M.A.) (plan-type D-2302) et de 3,65 mètres pour un débit supérieur à 2 000 véhicules (J.M.A.) (plan-type D-2301).

L'accotement peut avoir 2 mètres, 2,5 mètres ou 3 mètres.

NORMES

VITESSE DE BASE: 100 km/h
 DÉBIT JMA > 2 000



TYPE B- ROUTE PRINCIPALE

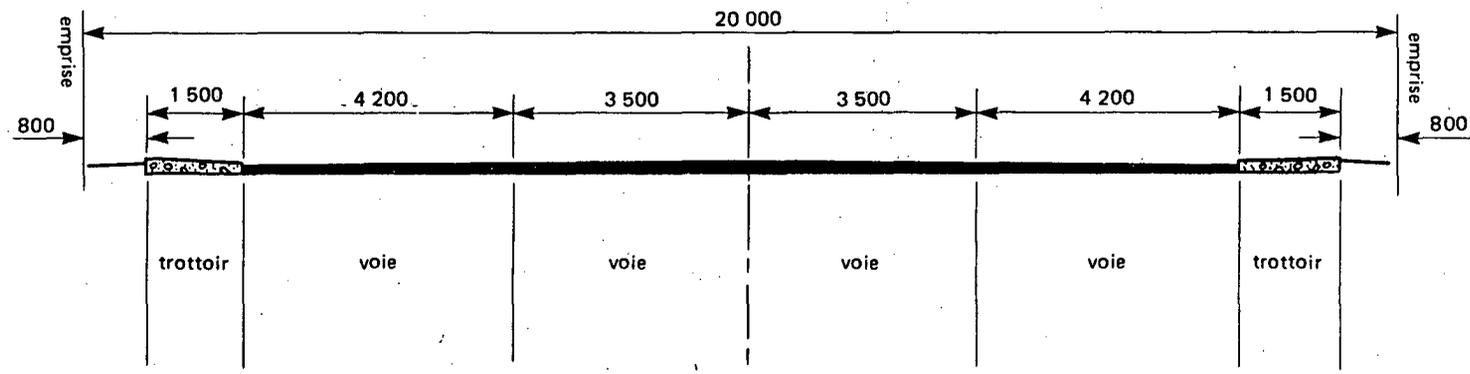
NOTES: -Lorsqu'on prévoit une glissière de sécurité, une berge de 1 m est requise en surlargeur à l'accotement.
 -Pour des remblais jusqu'à 2 m de hauteur, on conserve la même emprise et la même distance des fossés en faisant varier la pente du talus extérieur; pour des hauteurs supérieures à 2 m, la distance des fossés varie de manière que la pente du talus extérieur n'excède pas 1V:2H et l'emprise est élargie au besoin.

PROFIL EN TRAVERS
 ROUTES NUMÉROTÉES
 EN MILIEU RURAL (TYPE B)

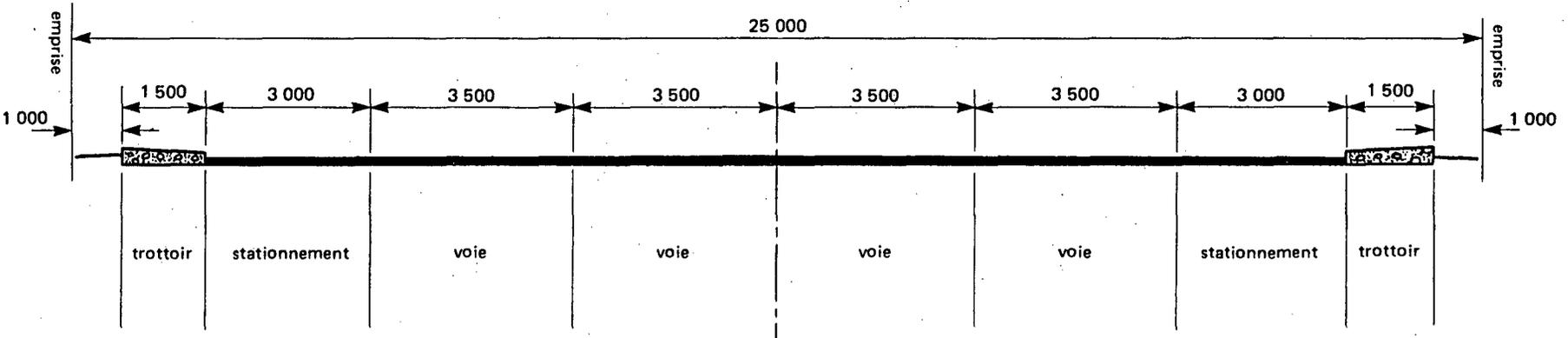
D-2301
 2.3.2
 80-06-01

NORMES

VITESSE DE RÉFÉRENCE: 80, 70, 60 OU 50 km/h



C- QUATRE VOIES SANS STATIONNEMENT



D- QUATRE VOIES AVEC STATIONNEMENT

NOTE: -Les voies de stationnement ne sont pas recommandées pour des vitesses de 60 km/h et plus.

ROUTE PRINCIPALE
À VOIES CONTIGUES
EN MILIEU URBAIN

80-06-01

2.3.6

D-2310

ANNEXE 2

LISTE DES LOTS TOUCHES, MUNICIPALITES
DE DANVILLE ET DU CANTON DE SHIPTON

LISTE DES LOTS TOUCHES, MUNICIPALITES DE DANVILLE ET DU CANTON
DE SHIPTON

Danville

Numéro des lots

Partie 62 n.s.
Partie 62-1
Partie 128
Partie 131 n.s.
Partie 132
Partie 133
Partie 134 n.s.
Partie 134-23-1
Partie 134-29
Partie 134-43
Partie 134-44
Partie 147 n.s.
Partie 147-5
Partie 147-6
Partie 147-9
Partie 149
Partie 150
Partie 151
Partie 152
Partie 155
Partie 157
Partie 158
Partie 159
Partie 335

Canton de Shipton

Numéro des lots

Partie 18C
Partie 18E n.s.
Partie 19D
Partie 19E n.s.
Partie 19F n.s.
Partie 19F-1
Partie 19F-2 n.s.
Partie 19F-2-1-1 n.s.
Partie 19F-2-1-2 n.s.
Partie 19F-2-2
Partie 19F-6
Partie 19F-7
Partie 19F-8
Partie 19F-9
Partie 20A n.s.
Partie 20A-15
Partie 20A-20
Partie 20A-21
Partie 20A-26
Partie 20A-54
Partie 20A-112
Partie 20A-192
Partie 20A-194
Partie 20A-205
Partie 20A-207
Partie 20K n.s.
Partie 20K-3
Partie 20K-14
Partie 20K-28
Partie 30

ANNEXE 3

CHEMINEMENT D'UN DOSSIER D'EXPROPRIATION
AU MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC



CHEMINEMENT D'UN DOSSIER D'EXPROPRIATION AU MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

Voici énumérées dans l'ordre chronologique les différentes étapes que traverse un dossier d'expropriation depuis le moment où la Direction des Acquisitions reçoit de la Direction générale de la Construction la demande d'acquisition jusqu'à la phase finale, soit le paiement de l'indemnité et des intérêts qui s'ensuivent.

- 1- Réception d'une demande d'acquisition dûment autorisée.
- 2- Réception du plan d'expropriation.
- 3- Demande de Décret.
- 4- Réception du Décret approuvé.
- 5- Ouverture des dossiers individuels pour chacun des propriétaires, des titulaires de droits réels et locataires.
- 6- Désignation et mandat au notaire.
- 7- Préparation du rapport général et évaluation individuelle des propriétés affectées.
- 8- Réception de l'étude des titres préparée par le notaire désigné.

2 .../

Ici, se situe le début proprement dit du processus de l'expropriation.

- 9- Désignation du huissier.
- 10- Préparation et expédition de l'avis d'expropriation.
- 11- Préparation et expédition de l'offre détaillée.
- 12- Retour du rapport de signification par l'huissier.
- 13- Expédition au bureau d'enregistrement de l'avis d'expropriation dûment signifié, la loi ayant prévu un délai maximum de quinze (15) jours entre la signification de l'avis et son enregistrement.
- 14- Au retour de l'enregistrement, ouverture du dossier au Tribunal de l'Expropriation. Un délai maximum de quinze (15) jours doit être respecté entre l'enregistrement et l'ouverture de ce dossier au Tribunal.
- 15- Début des négociations à partir des rapports d'évaluation qui ont été préparés.
- 16- Simultanément, recommandation au service comptable d'une indemnité provisionnelle représentant 20% de l'offre détaillée ou de l'évaluation municipale, la plus élevée des deux. S'il y a déplacement de bâtiment (s), 50% du coût estimé du déplacement doit être versé à l'exproprié avant le début des travaux.
- 17- Réception et expédition du chèque d'indemnité provisionnelle au notaire mandaté pour remise à l'exproprié.
- 18- Réception de la quittance partielle.

.../3

- .../
- 19- Expédition des avis de prise de possession une fois tous les pré-requis prévus par la loi respectés.
 - 20- Prise de possession. Quatre-vingt-dix (90) jours au moins doivent s'être écoulés depuis la signification de l'avis d'expropriation.
 - 21- Libération des emprises pour début des travaux.
 - 22- Si les négociations aboutissent à un règlement à l'amiable, recommandation au service comptable du paiement final et préparation de la déclaration de règlement hors le tribunal à être déposée au greffe.
 - 23- Réception et expédition du chèque de l'indemnité finale au notaire mandaté.
 - 24- Signature de la quittance finale chez le notaire et remise du chèque à l'exproprié.
 - 25- Sur réception de la quittance finale, calcul et paiement des intérêts.
 - 26- S'il n'y a pas entente, inscription au rôle du Tribunal de l'Expropriation.
 - 27- A la demande d'une des deux parties, le Tribunal peut tenir une conférence préparatoire pour concilier les deux parties.
 - 28- Si le geste précédent ne donne pas de résultat, enquête et audition devant le Tribunal de l'Expropriation.
 - 29- Sur réception de l'ordonnance et du jugement en homologation, recommandation du paiement de l'indemnité finale au service comptable.
 - 30- Réception et expédition du chèque au notaire mandaté.

- 31- Signature de la quittance finale et remis du chèque à l'exproprié.
- 32- Sur réception de la quittance finale, calcul et paiement des intérêts.

Ceci complète les étapes et la procédure en vigueur à la Direction des Acquisitions pour tous les dossiers sous la nouvelle loi. Toutefois, il faut se rappeler que l'exproprié peut contester le bien-fondé de l'expropriation, le montant de l'indemnité provisionnelle, la date de prise de possession ou peut demander que la prise de possession soit différée.

Evidemment, devant une telle éventualité, si elle s'applique, des délais importants peuvent être envisagés.

Il est bon ici d'ajouter que la loi de la Voirie, chapitre 135, article 21, paragraphe 6, permet au Ministre des Transports, lorsque la construction ou la reconstruction d'une route a été ordonnée par décret du lieutenant-gouverneur en conseil, d'acquérir également à l'amiable tout immeuble jugé nécessaire à ces fins. Ceci veut donc dire que, pour des raisons d'urgence, le ministère procède également par acquisition à l'amiable.

Voici donc, lorsque cela se produit, les étapes parcourues.

A partir de la réception de la demande d'acquisition dûment autorisée, la même procédure s'applique que précédemment décrite dans les articles 1 à 8 inclusivement.

- 9- Négociation.
- 10- S'il y a entente, recommandation au service comptable pour le paiement du coût d'acquisition et libération de l'emprise.
- 11- Réception et expédition du chèque au notaire mandaté.
- 12- Signature de l'acte de vente et remise du chèque à l'exproprié.

4.../

- 13- Sur réception de l'acte de vente, calcul et paiement des intérêts.

Il faut comprendre que, si un ou des propriétaires s'objectent sur un projet donné à cette acquisition de gré à gré, il faut alors procéder par expropriation, tel qu'il a été décrit précédemment.

Il faut également ajouter que ces acquisitions de gré à gré se limitent habituellement aux projets secondaires et de moindre importance.

ANNEXE 4

SECTIONS 4,1 ET 4,2 DU REGLEMENT DE CONTROLE INTERIMAIRE
DE LA MUNICIPALITE REGIONALE DE COMTE DE L'OR BLANC

CHAPITRE 4MESURES GENERALES DE CONTROLE INTERIMAIRESECTION 4.1CONDITIONS GENERALES ET SPECIALES

ARTICLE 4.1.1

INTERDICTION GENERALE

A compter de l'entrée en vigueur du présent règlement et jusqu'à la date de délivrance du dernier certificat de conformité à l'égard du plan et des règlements d'urbanisme d'une municipalité, est interdite dans le territoire de cette municipalité, sauf pour les fins agricoles sur des terres en culture:

- a) toute nouvelle utilisation du sol ou nouvelle construction à l'exception de celles requises pour des réseaux d'électricité, de gaz et de télécommunication et pour des réseaux de cablodistribution;
- b) toute nouvelle opération cadastrale ainsi que le morcellement d'un lot fait par aliénation à moins qu'une telle action rencontre les conditions prévues au présent règlement.

ARTICLE 4.1.2

MESURES CONCERNANT LES PERMIS EN VIGUEUR

Malgré l'article 4.1.1, l'interdiction d'ériger une nouvelle construction dans le territoire d'une municipalité est levée, moyennant la délivrance d'un permis par l'inspecteur en bâtiment lorsque la construction projetée y compris ses dépendances, a déjà fait l'objet, avant l'entrée en vigueur de la résolution décrétant l'élaboration du schéma, de toutes les autorisations requises par la municipalité et qu'elle débute dans les six (6) mois de l'entrée en vigueur de ladite résolution.

ARTICLE 4.1.3

CONDITIONS GENERALES POUR LEVER L'INTERDICTION

Malgré l'article 4.1.1, l'interdiction d'ériger une nouvelle construction est levée lorsque sont réunies les quatre (4) conditions suivantes:

- 1^o le terrain sur lequel doit être érigée la construction projetée, y compris ses dépendances, forme un ou plusieurs lots adjacents distincts aux plans officiels du cadastre;
- 2^o a) dans les municipalités de l'annexe A, les services d'aqueduc et d'égout ayant fait l'objet d'une autorisation ou d'un permis délivré en vertu de la loi sont déjà installés dans la rue en bordure de laquelle la construction est projetée ou le règlement décrétant leur installation est en vigueur;
- ou
- b) dans la municipalité de l'annexe B, le service d'égout ayant fait l'objet d'une autorisation ou d'un permis délivré en vertu de la loi est déjà installé dans la rue en bordure de laquelle la construction est projetée ou le règlement décrétant son installation est en vigueur;
- ou
- c) dans les municipalités de l'annexe C, les projets d'alimentation en eau potable et d'épuration des eaux usées de la construction à être érigée sur le terrain sont conformes à la Loi sur la qualité de l'environnement et aux règlements édictés sous son empire;
- 3^o le terrain sur lequel doit être érigée la construction projetée est adjacent à une rue publique ou à une rue privée conforme, s'il y a lieu, aux exigences de lotissement de la municipalité locale concernée;
- 4^o le terrain sur lequel doit être érigée la construction projetée et le bâtiment en question respectent les normes prévues à la section 4.2 du présent règlement.

Les paragraphes 1^o, 2^o(a), 2^o(b), 2^o(c) et 3^o du premier alinéa ne s'appliquent pas aux constructions pour fins agricoles sur des terres en culture.

ARTICLE 4.1.4

MESURES APPLICABLES DANS LES AIRES SOUMISES A DES CONTRAINTES NATURELLES

Malgré les articles 4.1.2 et 4.1.3, l'interdiction générale de l'article 4.1.1 ne peut être levée dans le territoire d'une aire soumise à des contraintes naturelles.

Pour les fins du présent règlement, est considérée comme aire de contraintes naturelles toute partie de territoire identifiée comme représentant un danger pour la sécurité et la santé publique, telle les aires de mouvement du sol et les aires d'inondation.

Les aires soumises à des contraintes naturelles apparaissent sur le plan d'accompagnement.

SECTION 4.2

NORMES APPLICABLES A LA CONSTRUCTION, AU ZONAGE ET AU LOTISSEMENT

ARTICLE 4.2.1 DIMENSION DES LOTS PARTIELLEMENT DESSERVIS

La superficie minimale d'un lot desservi soit par l'aqueduc ou soit par l'égout doit être de 1500 mètres carrés (ce qui équivaut à environ 16,144 pi.²). La largeur mesurée sur la ligne avant doit être de 25 mètres minimum (ce qui équivaut à environ 82 pi.).

ARTICLE 4.2.2 DIMENSION DES LOTS NON DESSERVIS

La superficie minimale d'un lot non desservi, ni par l'aqueduc, ni par l'égout, doit être de 3000 mètres carrés (ce qui équivaut à environ 32,289 pi.²). La largeur mesurée sur la ligne avant doit être de 50 mètres minimum (ce qui équivaut à environ 164 pi.).

ARTICLE 4.2.3 LOTS A PROXIMITE D'UN COURS D'EAU OU D'UN LAC

- a) tout lot desservi par l'aqueduc et l'égout et situé à proximité d'un cours d'eau ou d'un lac, doit avoir une profondeur moyenne minimale de 45 mètres (ce qui équivaut à environ 147 pi.);
- b) tout lot desservi soit par l'aqueduc ou soit par l'égout et situé à proximité d'un cours d'eau ou d'un lac doit avoir une superficie minimale de 2000 mètres carrés (ce qui équivaut à environ 21526 pi.²), une largeur minimale mesurée sur la ligne avant de 30 mètres (ce qui équivaut à environ 98 pi.) et une profondeur moyenne minimale de 75 mètres (ce qui équivaut à environ 246 pi.);
- c) tout lot non desservi, ni par l'aqueduc, ni par l'égout et situé à proximité d'un cours d'eau ou d'un lac doit avoir une superficie minimale de 4000 mètres carrés (ce qui équivaut à environ 43,053 pi.²), une largeur minimale mesurée sur la ligne avant de 50 mètres (ce qui équivaut à environ 164 pi.) et une profondeur moyenne minimale de 75 mètres (ce qui équivaut à environ 246 pi.);

- d) à l'exception d'une voie d'accès d'au plus 5 mètres (ce qui équivaut à environ 16 pi.) de largeur aménagée pour prévenir l'érosion, des quais et abris pour embarcations sur pilotis, sur pieux ou fabriqués de plates-formes flottantes, aucun ouvrage, ni fosse ou installation septique n'est permis sur une bande de 15 mètres (ce qui équivaut à environ 49 pi.) en bordure d'un cours d'eau ou d'un lac.

Pour les fins du présent article, un lot situé à proximité d'un cours d'eau ou d'un lac signifie tout lot situé à moins de 100 mètres (ce qui équivaut à environ 328 pi.) d'un cours d'eau ou à moins de 300 mètres (ce qui équivaut à environ 984 pi.) d'un lac.

ARTICLE 4.2.4

DISTANCE ENTRE UNE ROUTE ET UN COURS D'EAU OU UN LAC

Sauf pour les chemins publics conduisant à des débarcadères ou permettant la traversée d'un cours d'eau ou d'un lac, toute nouvelle route doit être située à au moins 45 mètres (ce qui équivaut à environ 147 pi.) de tous les lacs, de tous les marécages et de tous les cours d'eau dans les municipalités de l'annexe A et à 75 mètres (ce qui équivaut à environ 246 pi.) dans les municipalités de l'annexe B et de l'annexe C.

ARTICLE 4.2.5

MARGE DE REcul LE LONG DES CHEMINS PUBLICS

La marge de recul, le long des chemins publics, doit être de 10 mètres minimum (ce qui équivaut à environ 32 pi.) et pour un terrain situé au croisement de deux voies, 10 mètres (ce qui équivaut à environ 32 pi.) pour chacune des voies.

Cet article ne s'applique qu'aux municipalités de l'annexe E.

ARTICLE 4.2.6

DISTANCE ENTRE UNE VOIE FERRÉE ET UN BÂTIMENT RESIDENTIEL

Lorsqu'un talus, une dénivellation de terrain ou une construction projetée une ombre sonore, une résidence peut être disposée n'importe où sur le terrain, pour autant qu'elle soit en conformité avec les autres exigences du règlement (voir figure 1).

Si aucune ombre sonore n'est engendrée, la distance minimale entre l'emprise de la voie ferrée et le mur le plus rapproché du bâtiment résidentiel de moins de quatre (4) étages est de 27 mètres (ce qui équivaut à environ 88 pi.). La distance est de 60 mètres minimum (ce qui équivaut à environ 196 pi.) dans le cas d'un bâtiment résidentiel de plus de quatre (4) étages (voir figure 2).

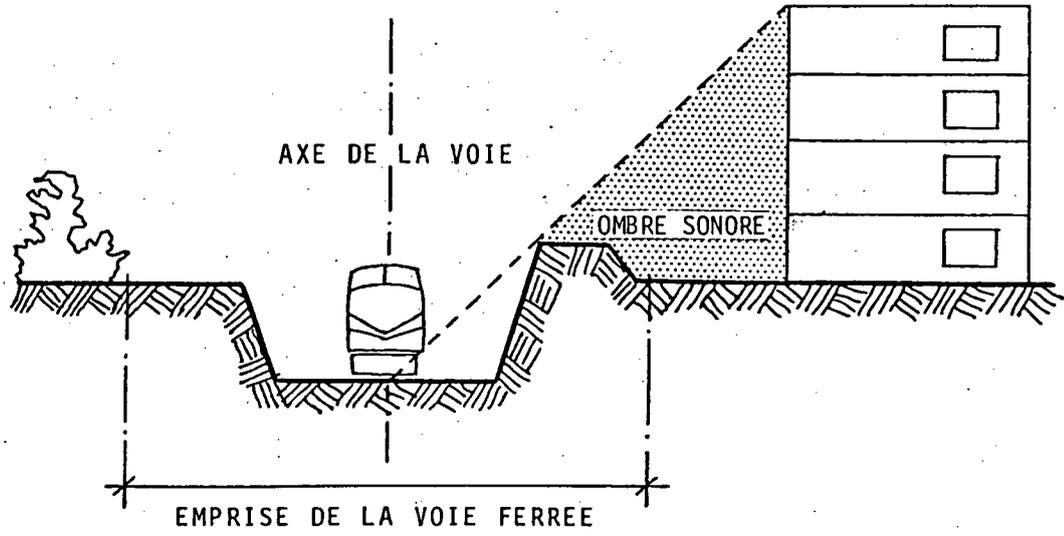


FIGURE 1

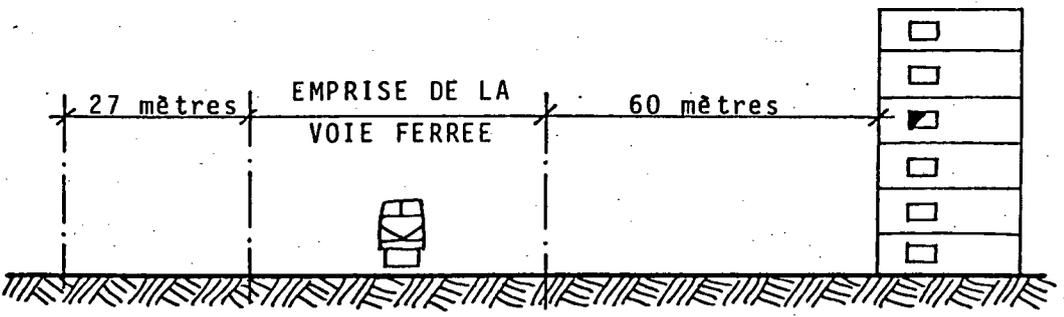


FIGURE 2

ARTICLE 4.2.7

ENTREPOSAGE EXTERIEUR

Tout entreposage extérieur, complémentaire à l'usage principal ou employé comme usage principal d'un lot, devra être entouré complètement d'une haie ou clôture ornementale d'une hauteur minimale de deux mètres et quatre dixièmes (2.4 m.) (ce qui équivaut à environ 8 pi.). Ces clôtures devront être implantées dans les marges et/ou le long des lignes de lots et devront respecter les prescriptions suivantes:

- a) aucune haie ou clôture ornementale visée par le présent article ne peut être implantée à moins de un mètre et cinq dixièmes (1.5 m.) (ce qui équivaut à environ 5 pi.) de l'emprise d'une rue;
- b) pour les lots de coin, un triangle de visibilité exempt de tout obstacle plus haut que six dixièmes de mètre (0.6 m.) (ce qui équivaut à environ 2 pi.) devra être respecté. Ce triangle doit avoir neuf mètres (9 m.) (ce qui équivaut à environ 30 pi.) de côté, mesuré à partir du point d'intersection des deux lignes de rue ou de leur prolongement.

ARTICLE 4.2.8

TYPES DE CONSTRUCTION PERMIS

Dans les municipalités de l'annexe D, seuls peuvent être émis des permis aux fins de construction d'une résidence unifamiliale isolée d'un chalet ou d'un bâtiment agricole.

Le présent article ne s'applique pas aux aires industrielles apparaissant au plan d'accompagnement.

ARTICLE 4.2.9

TYPES DE CONSTRUCTION PERMIS DANS LES AIRES INDUSTRIELLES

Dans les aires industrielles apparaissant au plan d'accompagnement, seuls peuvent être émis des permis aux fins de construction d'une industrie dont l'usage projeté répond aux conditions suivantes:

1. l'usage ne cause, en tout temps, aucune vibration, émanation de gaz ou de senteurs, éclat de lumière, chaleur, fumée, poussière ou bruit à l'extérieur du local où est exercée l'activité;
2. toutes les opérations sont tenues à l'intérieur d'un bâtiment, y compris l'entreposage des produits et le remisage des déchets.

ARTICLE 4.2.10

NORMES D'IMPLANTATION DANS LES AIRES INDUSTRIELLES

Sous réserve de toutes les dispositions du présent règlement, les normes suivantes s'appliquent dans les aires industrielles apparaissant au plan d'accompagnement:

- a) la marge de recul le long des chemins publics doit être de 10 mètres minimum (ce qui équivaut à environ 32 pi.) et pour un terrain situé au croisement de deux voies, 10 mètres (ce qui équivaut à environ 32 pi.) pour chacune des voies;
- b) la hauteur maximale de tout bâtiment doit être de 12 mètres (ce qui équivaut à environ 40 pi.);
- c) l'aire libre de tout terrain doit être de trente pour cent minimum (30%).

ARTICLE 4.2.11

UTILISATIONS PROHIBÉES DANS LES AIRES DE VILLEGIATURE ET RECREATION

Pour les fins du présent article, seules les aires de villégiature et récréation apparaissant au plan d'accompagnement sont considérées.

Dans les aires de villégiature et récréation, les utilisations spécifiques et usages suivants sont prohibés:

- a) toute exploitation forestière, sauf celle soumise à un plan d'aménagement autorisé par un ingénieur forestier;
- b) les centres d'équitation;
- c) les chenils;
- d) les exploitations de carrières, sablières et gravières;
- e) l'exploitation porcine;
- f) les dépotoirs.

ARTICLE 4.2.12

UTILISATIONS PROHIBÉES DANS LES AIRES D'INTERET PATRIMONIAL ET ESTHETIQUE

Pour les fins du présent article, seules les aires d'intérêt patrimonial et esthétique apparaissant au plan d'accompagnement sont considérées.

Dans les aires d'intérêt patrimonial et esthétique, les utilisations spécifiques et usages suivants sont prohibés:

- a) tout nouveau bâtiment principal;
- b) toute opération forestière, sauf celle soumise à un plan d'aménagement autorisé par un ingénieur forestier;
- c) les centres d'équitation;
- d) les chenils;
- e) les exploitations de carrières, sablières et gravières;
- f) l'exploitation porcine;
- g) les dépotoirs.

L'agrandissement, la rénovation ou tout autre intervention pouvant avoir comme effet l'altération de l'apparence extérieure d'un bâtiment situé dans une aire d'intérêt patrimonial et esthétique doit se produire dans le respect du cachet architectural du bâtiment de même que dans l'esprit d'une intégration au milieu bâti existant.

ARTICLE 4.2.13

OCCUPATION D'UN LOT

Il ne peut y avoir qu'un usage principal par terrain bâtissable conformément au présent règlement. Ce bâtiment ou cet usage principal peut cependant être accompagné d'usages complémentaires, à condition qu'il soient situés sur le même lot que cet usage principal. Si ces conditions ne sont pas remplies, ce qui selon ce règlement était un usage complémentaire devient un usage principal.

Un usage principal peut être multiple lorsque le règlement municipal prévoit, dans une zone, diverses utilisations.

ANNEXE 5

CORRESPONDANCE ENTRE LE MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES
DU QUÉBEC ET LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Gouvernement du Québec
Ministère des Affaires culturelles
Direction générale du patrimoine
225 Grande-Allée est
QUEBEC (Québec)
G1R 5G5

Québec, le 5 novembre 1982

Monsieur France Serge Julien
Division des études d'impact
Service de l'environnement
Ministère des transports
255 est, boul. Crémazie (9e)
MONTREAL (Québec)
H2M 1L5

OBJET: Réaménagement de la route 116 à Danville -
Etude d'impact sur l'environnement

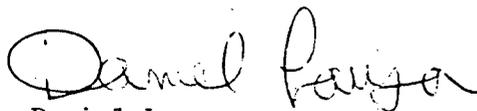
Monsieur,

Conformément à la demande que vous m'adressiez le 28 octobre 1982, vous trouverez ci-après des informations concernant les biens culturels dotés d'un statut juridique dans le secteur à l'étude pour le projet en titre.

Suite à une vérification des registres d'inventaire, il ne se trouve aucun bâtiment ou site protégé en vertu de la Loi sur les biens culturels dans le secteur à l'étude. Soulignons cependant que ce dernier coïncide avec un ancien axe de peuplement et de circulation dans les Cantons-de-l'Est et qu'il est susceptible d'abriter un patrimoine archéologique, bâti et paysager intéressant. Nous recommandons de porter une attention particulière à cette dimension patrimoniale dans l'étude d'impacts environnementaux que vous entreprenez.

Tel que convenu lors de notre conversation téléphonique du 4 novembre 1982, je vous fais parvenir le répertoire des biens culturels du Québec (dossier 50) ainsi qu'une mise à jour au 1er octobre 1982.

Je vous prie d'agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments meilleurs.



Daniel Lauzon
Service des études et expertises

c.c. Marie-Claire Lévesque, directrice
Service de l'aide à la mise en valeur - régions
André Côté, directeur
Bureau régional de l'Estrie

ANNEXE 6

CORRESPONDANCE ENTRE LE MINISTÈRE DU LOISIR,
DE LA CHASSE ET DE LA PÊCHE DU QUÉBEC
ET LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC



DESTINATAIRES: Service de l'environnement et Service de
l'hydraulique - Ministère des Transports

SOURCE: Pierre Demers, biologiste

DATE: Le 8 avril 1983

SUJET: Reconstruction du pont de la route 116
Danville
Dossier: PO - 06339

Tel que convenu dans la procédure de consultation concernant les
projets, du Ministère des Transports d'aménagements routiers, vous
trouverez ci-joint un feuillet informatif résumant les aspects
faunique et écologique ainsi que des recommandations pertinentes
au sujet en rubrique.

J'espère que ces informations vous seront utiles.

Veuillez agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Le Service de l'Aménagement et de
l'Exploitation de la Faune

Pierre Demers
Biologiste

PD/dr

pièces jointes

Première approximation

FORMULE DE CONSULTATION PRÉLIMINAIRE

Description du projet

Numéro de référence de la structure DOSSIER : PO-06339

Municipalité ou ville DANVILLE Région administrative 05

Cours d'eau NICOLET SUD-OUEST Carte topographique 31 H/16

Localisation EN AMONT DU CONFLUENT Coordonnées géographiques 45°48'04" N
DE LA RIVIÈRE LANDRY 72°00'24" W

Autres informations _____

Description du projet RECONSTRUCTION DU PONT DE LA ROUTE 116

Ordre de priorité d'analyse _____

Description du site

1- Informations fauniques disponibles:

- A- Piscicole B- Avienne C- Terrestre

2- Visite du site:

Oui Non

Si oui; date approximative: _____

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

3- Importance du site concerné (pour la faune ou la récréation par rapport au ZAC): MOYEN

4- Renseignements disponibles:

- A- Inventaire B- Consultation C- Autres (précisez)
DIVERSES INFORMATIONS VERBALES

A. Inventaire

A.1 Inventaire réalisé par _____ date _____

A.2 Description de la zone ou secteur inventorié (localisation): _____

A.3 Type d'inventaire réalisé (technique ou type de matériel utilisé lors de cet inventaire): _____

A.4 Habitats fauniques rencontrés près du site (frayère, aire de nidification, ravage, etc)

Type	Localisation (Distance approximative du site)
_____	_____
_____	_____
_____	_____

A.6 Espèces dont la présente est présumée (à une autre période de l'année qu'au moment de l'inventaire):

Espèces	Périodes critiques

B. Consultation

B.1 Consultation (personnes consultées)

Nom	Service	Date
PIERRE LEVESQUE	S.A.E.F.	1983/04/05

B.2 Espèces fauniques, éventuellement présentes sur ce site:

POSSIBILITES DE TRUITES ARC-EN-CIEL ENTRE DANVILLE ET KINGSEY FALLS

Observation _____ date _____

B.3 Habitats fauniques mentionnés à proximité du site:

Type	Localisation (Distance approximative du site)

C. Autres informations disponibles

Précisez: DES ENSEMENCEMENTS DE TRUITES ARC-EN-CIEL DEPUIS 1978 EN AMONT DES TROIS-LACS
- DANS LE SECTEUR AVAL DU SITE ON NOTE (DE MEMOIRE) LA PRESENCE DE SAUVAGINE ET DE RATON-LAVEUR
- IL EXISTE DES GRAVIERES (PLAGE DE GRAVIER) EN AMONT DU SITE

5. Recommandations

Résumé des contraintes rencontrées et des mesures de mitigation envisagées (les périodes de contraintes doivent être reportées au calendrier en 6)

- BIEN QUE NOUS N'AYONS PAS D'OBJECTION A LA REALISATION DE CES TRAVAUX NOUS ESPERONS QUE LES NORMES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT SERONT RESPECTEES.

Signature: Clive Lemire Date: 03/01/06

Section réservée au Groupe de recherche d'impact sur la faune

Projet reçu le _____ Personne responsable (MTQ) _____
Consultation préliminaire expédiée le _____ Personne contactée (MLCF) _____

Réponse reçue de la région le: _____

Demande d'informations supplémentaires en région MLCF: _____

Remarques additionnelles: _____

ANNEXE 7

AUTORISATION DE LA COMMISSION DE LA PROTECTION
DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUEBEC

PROVINCE DE QUEBEC

DOSSIER NUMERO: 3529D - 061605

LONGUEUIL, 1e 06 JUIN 1983

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUEBEC

(SIEGEANT EN DIVISION)

MINISTERE DES TRANSPORTS
a/s Mme Andrée Lehmann
255, boul. Crémazie est
9e étage
Montréal, Québec
H2M 1L5

Demandeur

- et -

WILBROD ROY
R. R. no 4
Danville, Québec
JOA 1A0

CORPORATION MUNICIPALE
DU CANTON DE SHIPTON
52, rue Principale
C. P. 209
Danville, Québec
JOA 1A0

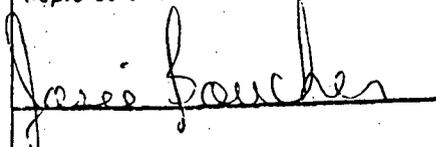
Mis-en-cause

ETAIENT PRESENTS:

MME HELENE THIBAULT, vice-présidente
M. ARMAND GUERARD, commissaire

Commission de Protection du
Territoire Agricole du Québec

Copie certifiée conforme par: DECISION



... 2/

REÇU

JUN 8 1983

SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT

Le ministère des Transports s'adresse à la Commission pour obtenir l'autorisation d'utiliser à des fins autres que l'agriculture une partie du lot 19D, du rang 3, du cadastre du Canton de Shipton, contenant une superficie de 1 797,5 mètres carrés.

Le ministère des Transports veut procéder à l'aménagement d'un certain tronçon de la route 116, en élargissant le pont ainsi que les approches de ce pont.

Cette superficie est actuellement partiellement boisée et plus de la moitié serait recouverte de quenouilles et fait partie de la plaine d'inondation de la rivière Nicolet.

La Commission est d'opinion qu'elle peut accorder l'autorisation demandée, sans qu'il n'en résulte d'impact négatif sur l'agriculture.

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

AUTORISE le lotissement et l'aliénation en faveur du ministère des Transports, ainsi que l'utilisation par celui-ci à des fins autres que l'agriculture, soit spécifiquement pour des travaux d'élargissement de la route 116, d'une partie du lot 19D, du rang 3, du cadastre du Canton de Shipton, décrite comme suit:

Cette partie du lot dix-neuf D (ptie lot 19D), rang trois, de figure irrégulière, est bornée et décrite comme suit: au nord-est par une autre partie dudit lot, mesurant le long de cette limite quatre mètres et soixante-cinq centièmes (4,65); au sud-est par une autre partie dudit lot, emprise actuelle, mesurant le long de cette limite quatre-vingt-treize mètres et cinquante-sept centièmes (93,57) suivant un arc de cercle de quatre cent quatre-vingt-deux mètres et quatre-vingt-quatre centièmes (482,84) de rayon et cent quarante-cinq mètres et trente-neuf centièmes (145,39); à l'ouest par la rivière Nicolet sud-ouest, mesurant le long de cette limite douze mètres et quatre-vingt-onze centièmes (12,91) et au nord-ouest par une autre partie dudit lot, mesurant le long de cette limite soixante-treize mètres et quatre-vingt-dix centièmes (73,90), vingt mètres et dix centièmes (20,10), cinquante-neuf mètres et quarante-six centièmes (59,46) et soixante-dix-sept mètres et soixante-et-un centièmes (77,61) suivant un arc de cercle de quatre cent soixante-et-onze mètres et quarante centièmes (471,40) de rayon, le tout d'une superficie de 1 797,5 mètres carrés.

Helène Thibault

Armand Guérard

HELENE THIBAUT, vice-présidente ARMAND GUERARD, commissaire

ANNEXE 8

FICHES D'IMPACT ET MESURES DE MITIGATION

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 1a

CADASTRE: Partie 18C

SUPERFICIE: 300 m²

CHAÎNAGE: 13+197,9 à 13+241,9

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

- expropriation d'une parcelle de terrain dans un pâturage.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

DURÉE : permanente

TYPE: humain (agricole)

ETENDUE: locale

INTENSITÉ: faible

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION:

- aucune

IMPACT RÉSIDUEL: faible

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 1b

CADASTRE: Partie 18C

SUPERFICIE: -

CHAÎNAGE: 13+197,6 à 13+245

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

- déviation de la branche sud du ruisseau 3 sur 43 mètres à l'est de la route 116 vers le ponceau de la branche nord;

- remblais dans un pâturage et sur des terrains en friche.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

DURÉE : permanente

TYPE: biophysique

ETENDUE: locale

INTENSITÉ: faible

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION:

- aucune

IMPACT RÉSIDUEL: faible

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 1c

CADASTRE: Partie 18C

SUPERFICIE: -

CHAÎNAGE: 13+197,6 à 13+245

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

- érosion et sédimentation au niveau du ruisseau 3 due à la dérivation de la branche sud et au rallongement du ponceau de la branche nord sur une longueur total de 9,5 mètres.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

DURÉE : temporaire / à long terme

TYPE: biophysique

ETENDUE: locale

INTENSITÉ: faible

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION:

- à l'aide des techniques adéquates empêcher:
 - l'érosion des pentes situées de part et d'autre de l'entrée et de la sortie du ponceau;
 - l'érosion du nouveau lit et des nouvelles berges du cours d'eau.

IMPACT RÉSIDUEL: nul

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 2a

CADASTRE: Partie 18E et 62 n.s.

SUPERFICIE: 1486,3 m²

CHAÎNAGE: 12+778 à 13+060

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

- remblais et déblais dans des terrains où l'on retrouve de la végétation herbacée et arbustive en friche.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

DURÉE : permanente

TYPE: biophysique

ETENDUE: locale

INTENSITÉ: faible

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION:

- aucune

IMPACT RÉSIDUEL: faible

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 2b

CADASTRE: Partie 18E et 60 n.s. SUPERFICIE: -

CHAÎNAGE: 12+778 à 12+900

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

- érosion du niveau d'un talus.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

DURÉE : à long terme / permanente

TYPE: biophysique

ETENDUE: locale

INTENSITÉ: moyenne

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION:

- à l'aide de techniques adéquates assurer une bonne stabilité au sol;
- renaturaliser les pentes du talus.

IMPACT RÉSIDUEL: nul

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 3a

Partie 62-1, 62 n.s., 128,
CADASTRE: 129, 134-43 et 134 n.s. SUPERFICIE: 384,7 m²

CHAÎNAGE: 12+512,4 à 12+793,4

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

- remblais dans des terrains recouverts de végétation arbustive et herbacée en friche.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

DURÉE : permanente

TYPE: biophysique

ETENDUE: locale

INTENSITÉ: faible

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION:

- aucune

IMPACT RÉSIDUEL: faible

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 3b

CADASTRE: Partie 62 n.s. et
134 n.s.
CHAÎNAGE: 12+627 à 12+660

SUPERFICIE: -

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

- érosion et sédimentation au niveau du ruisseau 1 occasionnées par le remblai et l'élargissement du ponceau sur une longueur totale de 11 mètres.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

DURÉE : temporaire / à long terme

TYPE: biophysique

ETENDUE: locale

INTENSITÉ: faible

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION:

- à l'aide des techniques adéquates empêcher l'érosion des pentes situées de part et d'autres de l'entrée et de la sortie du cours d'eau.

IMPACT RÉSIDUEL: nul

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 4

CADASTRE: Partie 131 n.s., 131-2,
134-29, 134-43 et 134-44

SUPERFICIE: 283,7 m²

CHAÎNAGE: 12+340 à 13+440

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

- remblais dans des terrains couverts de végétation herbacée et arbustive en friche.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

DURÉE : permanente

TYPE: biophysique

ETENDUE: locale

INTENSITÉ: faible

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION:

- aucune

IMPACT RÉSIDUEL: faible

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 5

CADASTRE: Partie 133 et 155

SUPERFICIE: -

CHAÎNAGE: 12+197 et 12+235

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

- déplacement des pompes à essence de deux stations-service.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

DURÉE : permanente

TYPE: humain

ETENDUE: locale

INTENSITÉ: faible

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION:

- aucune

IMPACT RÉSIDUEL: faible

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 6

CADASTRE: Partie 159

SUPERFICIE: 140,6 m²

CHAÎNAGE: 12+120 à 12+153

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

- remblais dans une zone en friche composée de végétation herbacée et arbustive.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

DURÉE : permanente

TYPE: biophysique

ETENDUE: locale

INTENSITÉ: faible

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION:

- aucune

IMPACT RÉSIDUEL: faible

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 7a

CADASTRE: Partie 149, 150, 151 et 152

SUPERFICIE: 351,6 m²

CHAÎNAGE: 11+940 à 12+105

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S): - remblais au niveau d'un terrain avec de la végétation herbacée et arbustive en friche ainsi qu'au niveau d'un terrain gazonné;
- coupe d'arbres: 1 érable à giguère (60 cm de D.H.P.)
1 saule (35 cm de D.H.P.)

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

TYPE: biophysique

DURÉE : permanente

ETENDUE: locale

INTENSITÉ: faible

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION:

- aucune

IMPACT RÉSIDUEL: faible

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 7b

CADASTRE: Partie 150 et 151

SUPERFICIE: -

CHAÎNAGE: 12+020 à 12+060

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

- Rapprochement important du talus extérieur de la route et dégradation de son aspect visuel dû au remblai. Coupe de deux arbres.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

TYPE: visuel

DURÉE : permanente

ETENDUE: locale

INTENSITÉ: forte

IMPACT: moyen

MESURE(S) DE MITIGATION:

- ensemercer le talus extérieur de la route.

IMPACT RÉSIDUEL: nul

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 8

CADASTRE: Partie 147 n.s.

SUPERFICIE: 264,3 m²

CHAÎNAGE: 12+812,4 à 12+700

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

- remblais dans un marais dont la végétation est composée principalement de quenouilles.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

TYPE: biophysique

DURÉE : permanente

ETENDUE: locale

INTENSITÉ: faible

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION:

- aucune

IMPACT RÉSIDUEL: faible

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 9a

CADASTRE: Partie 20K n.s.

SUPERFICIE: 161,3 m²

CHAÎNAGE: 11+520 à 11+567

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

- remblais dans un marais dont la végétation est composée principalement de quenouilles.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

TYPE: biophysique

DURÉE : permanente

ETENDUE: locale

INTENSITÉ: faible

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION:

- aucune

IMPACT RÉSIDUEL: faible

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 9b

Partie 20K n.s. et
CADASTRE: 20K-28

SUPERFICIE: -

CHAÎNAGE: 11+545

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

- érosion et sédimentation au niveau du ruisseau dû au rallongement du ponceau sur 5 mètres du côté est de la route et au remblai.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

DURÉE : temporaire / à long terme

TYPE: biophysique

ETENDUE: locale

INTENSITÉ: faible

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION:

- à l'aide des techniques adéquates empêcher l'érosion des pentes situées de part et d'autres de l'entrée du ponceau.

IMPACT RÉSIDUEL: nul

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 10

CADASTRE: Partie 20A-20

SUPERFICIE: -

CHAÎNAGE: 11+151

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

- coupe d'arbres: 2 érables à sucre (20 cm de D.H.P.) ayant fait l'objet d'un élagage important.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

DURÉE : permanente

TYPE: biophysique

ETENDUE: ponctuelle

INTENSITÉ: faible

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION:

- aucune

IMPACT RÉSIDUEL: faible

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 11

CADASTRE: Partie 20A-192

SUPERFICIE: -

CHAÎNAGE: 11+121

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

- coupe d'arbres: 1 bosquet de sorbier
(15 cm de D.H.P. au total)

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

DURÉE : permanente

TYPE: biophysique

ETENDUE: ponctuelle

INTENSITÉ: faible

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION:

- aucune

IMPACT RÉSIDUEL: faible

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 12

CADASTRE: Partie 20A n.s.

SUPERFICIE: -

CHAÎNAGE: 10+675

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

- coupe d'un arbre: 1 peuplier deltoïde (100 cm de D.H.P.)

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

DURÉE : permanente

TYPE: biophysique

ETENDUE: ponctuelle

INTENSITÉ: faible

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION:

- aucune

IMPACT RÉSIDUEL: faible

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 13

CADASTRE: Partie 19F-6

SUPERFICIE: -

CHAÎNAGE: 10+083

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

- coupe d'un arbre: 1 pin rouge (5 cm de D.H.P.)

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

TYPE: biophysique

DURÉE : permanente

ETENDUE: ponctuelle

INTENSITÉ: faible

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION:

- aucune

IMPACT RÉSIDUEL: faible

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 14

CADASTRE: Partie 19E n.s.

SUPERFICIE: 455,4 m²

CHAÎNAGE: 9+990 à 10+055

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

- remblais au niveau d'un boisé;
- coupe d'arbres dans un boisé composé principalement d'érables à giguère avec quelques saules dont les D.H.P. varient autour de 25 cm.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

TYPE: biophysique

DURÉE : permanente

ETENDUE: locale

INTENSITÉ: faible

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION:

- aucune

IMPACT RÉSIDUEL: faible

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 15

CADASTRE: -

SUPERFICIE: -

CHAÎNAGE: 9+940 à 10+010

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

- assèchement de certaines parties du lit de la rivière;
- rehaussement du niveau de l'eau en amont des travaux;
- perturbation du site potentiel de fraie pour la truite arc-en-ciel;
- mise en suspension de matières fines dans l'eau;
- érosion au niveau des berges perturbées lors des travaux.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

DURÉE : temporaire / à long terme

TYPE: biophysique

ETENDUE: locale

INTENSITÉ: moyenne

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION: pendant les travaux:

- si les batardeaux sont en terre utiliser des matériaux avec moins de 10% de matières fines (75 micromètres), ceux-ci ne doivent provenir ni du lit ni des berges de la rivière;
- les sites d'aménagements temporaires et d'entreposage des déchets doivent être situés à plus de 60 mètres de la rivière;
- il est défendu de bloquer plus des 2/3 de la rivière.

Après les travaux:

- enlever immédiatement les matériaux du lit de la rivière et ne pas les étaler;
 - réaménager les sites d'aménagements temporaires;
 - stabiliser les berges de la rivière.
- Interdiction en tout temps de déverser des déchets provenant du chantier dans la rivière.

IMPACT RÉSIDUEL: très faible

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 16

CADASTRE: partie 19D

SUPERFICIE: 1797,5 m²

CHAÎNAGE: 9+700 à 9+940

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

- remblais dans une zone de marais et de marécage;
- coupe d'arbres dans un marécage ou l'on retrouve principalement de l'érable à giguère et du saule de faible taille (D.H.P. 20 cm)

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

TYPE: Biophysique

DURÉE : permanente

ETENDUE: locale

INTENSITÉ: faible

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION:

- aucune

IMPACT RÉSIDUEL: faible

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 17

CADASTRE: -

SUPERFICIE: -

CHAÎNAGE: -

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

- déviation de la circulation en transit ce qui amène un allongement du trajet de 1,5 à 2 km et une réduction de la vitesse de roulement.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

TYPE: Humain

DURÉE : temporaire

ETENDUE: générale

INTENSITÉ: faible

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION:

- aucune

IMPACT RÉSIDUEL: faible

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 18

CADASTRE: -

SUPERFICIE: -

CHAÎNAGE: -

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

- baisse de l'activité commerciale à cause de la perturbation de la circulation locale et de la déviation de la circulation en transit.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

DURÉE : temporaire

TYPE: humain

ETENDUE: générale

INTENSITÉ: faible

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION:

- aucune

IMPACT RÉSIDUEL: faible

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 19

CADASTRE: -

SUPERFICIE: -

CHAÎNAGE: 9+700 à 13+300

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

- perturbation de la circulation locale

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

DURÉE : temporaire

TYPE: humain

ETENDUE: générale

INTENSITÉ: faible

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION:

- aucune

IMPACT RÉSIDUEL: faible

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 20

CADASTRE: -

SUPERFICIE: -

CHAÎNAGE: 9+700 à 13+300

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

Dégagement de poussières durant la phase de construction pouvant affecter le personnel de chantier et les résidants habitant en bordure du projet.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

DURÉE : temporaire

TYPE: humain

ETENDUE: générale

INTENSITÉ: moyenne

IMPACT: moyen

MESURE(S) DE MITIGATION:

Lorsque le chargé de projet pour le ministère des Transports du Québec le jugera nécessaire, utiliser un abat-poussière.

IMPACT RÉSIDUEL: faible

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°: 21

CADASTRE: -

SUPERFICIE: -

CHAÎNAGE: -

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

Augmentation du bruit durant la phase de construction

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

DURÉE : temporaire

TYPE: humain

ETENDUE: générale

INTENSITÉ: faible

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION:

Les travaux bruyants doivent être exécutés entre 7 h 00 et 23 h 000

IMPACT RÉSIDUEL: faible

FICHE D'IMPACT ET MITIGATION N°:

-22-

CADASTRE :

SUPERFICIE :

CHAÎNAGE : 10+670, 10+880, 10+960, 11+055, 11+080, 11+095, 11+130,
11+424, 11+440, 11+615 et 11+616

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

Danger de contamination peu élevé ou peu probable de 11 sources d'approvisionnement en eau potable durant les phases de construction (utilisation d'abat-poussière à base de chlorure de calcium) et d'entretien (sel de déglacage) de la route.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

DURÉE : temporaire

TYPE: humain

ETENDUE: locale

INTENSITÉ: faible

IMPACT: faible

MESURE(S) DE MITIGATION:

Concernant l'utilisation d'abat-poussière:

- la période d'épandage doit se situer entre le 1er mai et le 1er novembre, les jours où on ne prévoit pas de pluie;
- on verra à interrompre l'épandage à au moins 75 mètres de part et d'autre de la rivière Nicolet-Sud-Ouest;
- l'épandage ne doit s'effectuer qu'à l'aide de l'équipement spécialisé approprié.

Concernant les sources d'approvisionnement en eau potable:

- échantillonner les puits susceptibles d'être contaminés avant les travaux;
- si par la suite la concentration en chlorure dépasse 250 mg/l, on verra à relocaliser ces puits.

IMPACT RÉSIDUEL: nul

ANNEXE 9

**NORMES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
POUR LA PROTECTION DES ARBRES**

6.6 Sylviculture

Dans le domaine de la construction routière, la sylviculture consiste à entretenir les boisés existant dans l'emprise des routes. Pour ce qui est de la plantation des arbres, des études sont actuellement en cours pour connaître les essences les plus aptes à survivre sur nos routes et élaborer des normes.

Dans le cas où il y aurait des difficultés d'application des méthodes proposées, des conseils pertinents peuvent être obtenus au Service de la circulation et des aménagements.

6.6.1 Abattage sélectif

Normalement, les haltes routières et les belvédères sont situés en milieu boisé. La conservation des arbres sur ces terrains est de rigueur. Cependant, afin d'embellir ces sites, un abattage sélectif des arbres nuisibles à la pousse d'arbres sains est fait selon les «Notes relatives à l'aménagement d'une halte routière» préparées par la Division des aménagements connexes.

6.6.2 Protection des arbres

Durant la construction d'une route, on doit protéger les arbres isolés qui sont appelés à demeurer dans l'emprise. Le plan type D-6600 montre comment assurer cette protection.

Le plan type D-6601 est préférable parce qu'il assure la protection du tronc et des racines des arbres. Les distances pour la pose de la clôture apparaissent au plan type.

6.6.3 Chirurgie des arbres

Dans les lieux boisés, les arbres qui doivent demeurer à l'intérieur de l'emprise sont soigneusement examinés pour voir si l'écorce n'est pas blessée, ouverte ou atteinte de maladie. Le cas échéant, les plaies sont traitées conformément au plan type D-6602.

6.6.4 Plantation des arbres

Les plans types D-6603, D-6604 et D-6605, montrent comment planter des arbres selon leurs dimensions et leurs catégories.

Des études devant servir à l'élaboration de normes relatives aux essences et aux critères de choix ont été entreprises par le Service de la circulation et des aménagements.

6.6.5 Entretien de boisé

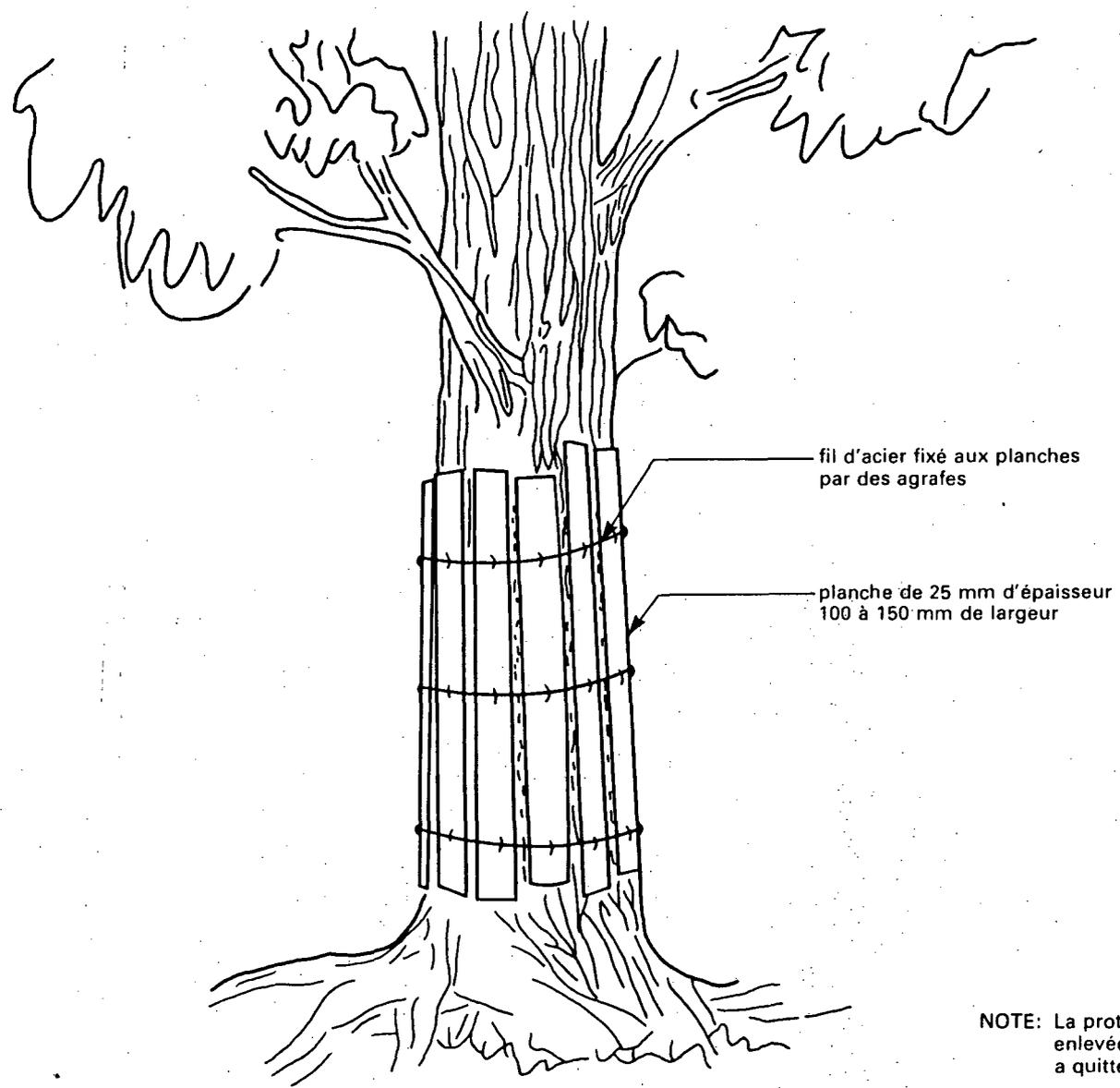
Dans le cas d'un boisé situé à l'intérieur de l'emprise des routes et autoroutes, il est souhaitable d'y faire un entretien minimum en abattant uniquement les arbres morts ou renversés par le vent, et cela sur une distance de 15 à 20 mètres.

Ces arbres morts peuvent être laissés sur place, à condition de n'être pas visibles de la route et doivent être ébranchés et sectionnés en longueur de 2 à 3 mètres afin qu'ils soient le plus possible en contact avec le sol pour permettre une décomposition plus hâtive.

Tous les arbres sains, indépendamment de l'essence ou du diamètre, doivent être laissés intacts.



NORMES



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

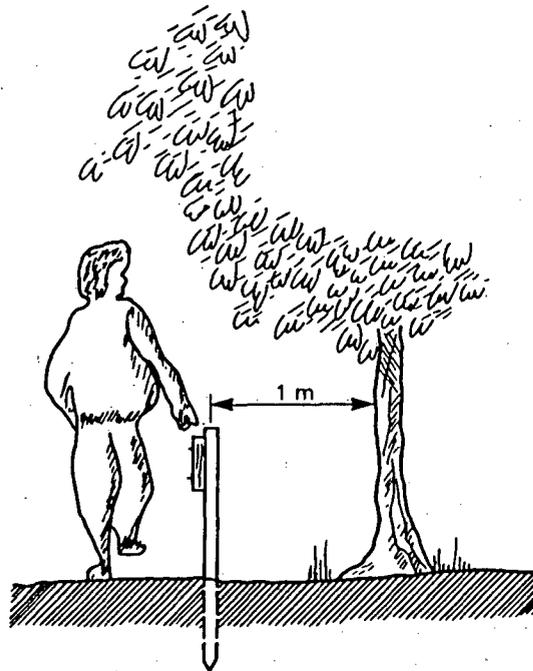
PROTECTION DES ARBRES PENDANT LA CONSTRUCTION

D-6600

6.6.2

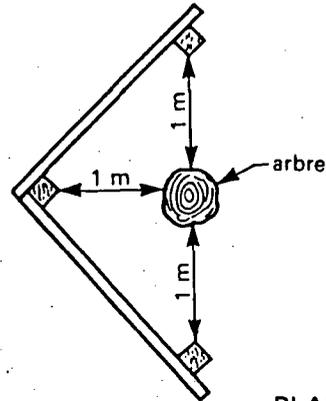
80-10-01

NORMES



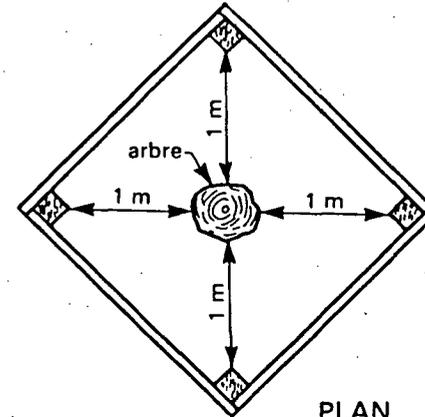
COUPE

TYPE 1
PROTECTION D'UN CÔTÉ

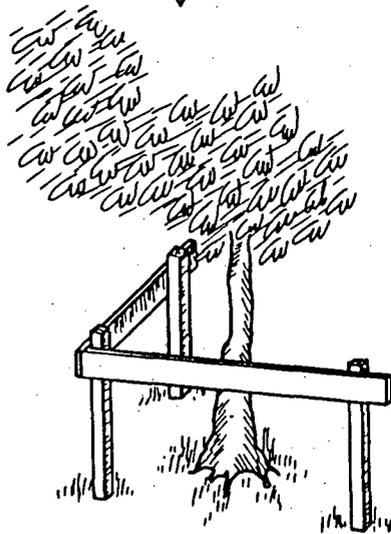


PLAN

TYPE 2
PROTECTION PÉRIPHÉRIQUE

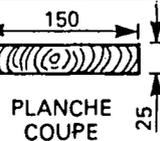
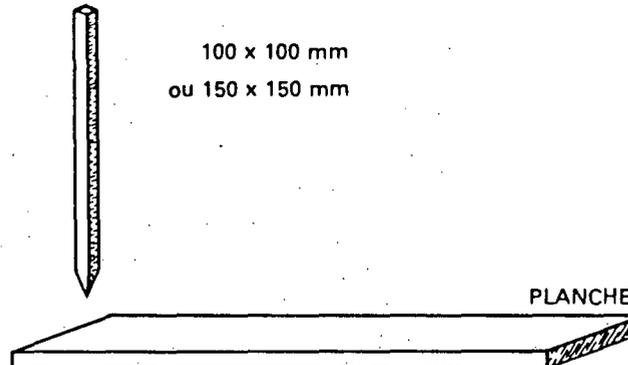


PLAN



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

PROTECTION DES ARBRES
PENDANT LA CONSTRUCTION
(protecteur de racines)

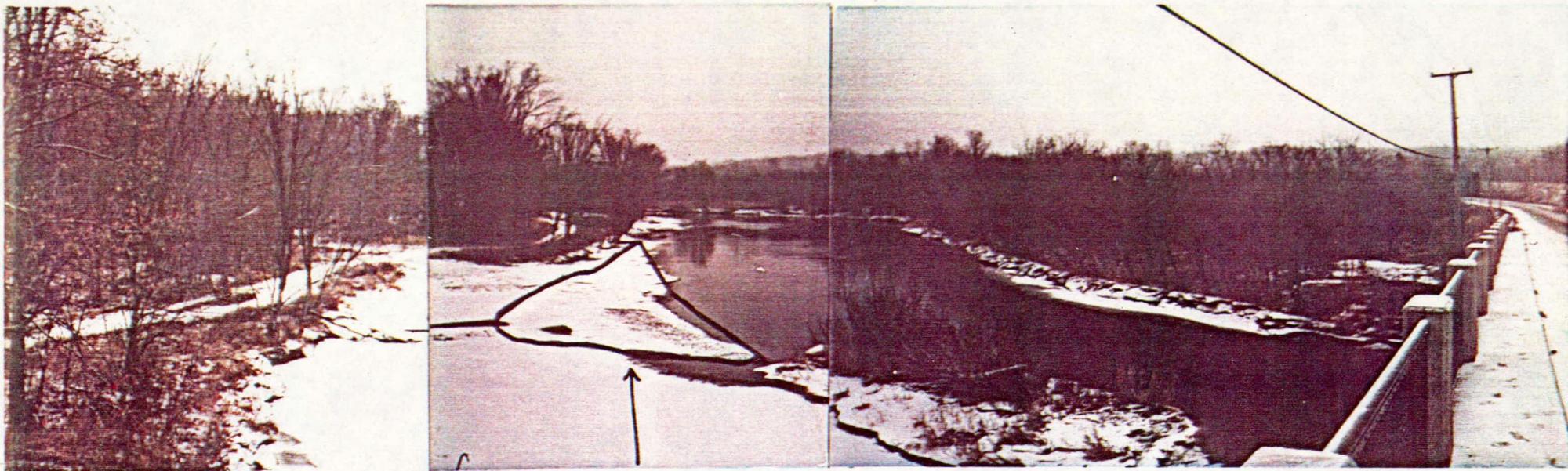
80-10-01

6.6.2

D-6601

ANNEXE 10

PHOTOGRAPHIES



Plage de gravier

PHOTO 1: Vue de la rivière Nicolet Sud-Ouest, aval de la route 116.



PHOTO 2: Vue d'une hutte de rat musqué dans un marais localisé entre les chaînages 9+780 à 9+880



PHOTO 3: Vue du ruisseau 1 du côté ouest de la route 116.



PHOTO 4: Vue du ruisseau 1 entre la route 116 et la voie ferrée.



PHOTO 5: Vue du ruisseau 2 à l'est de la route 116.

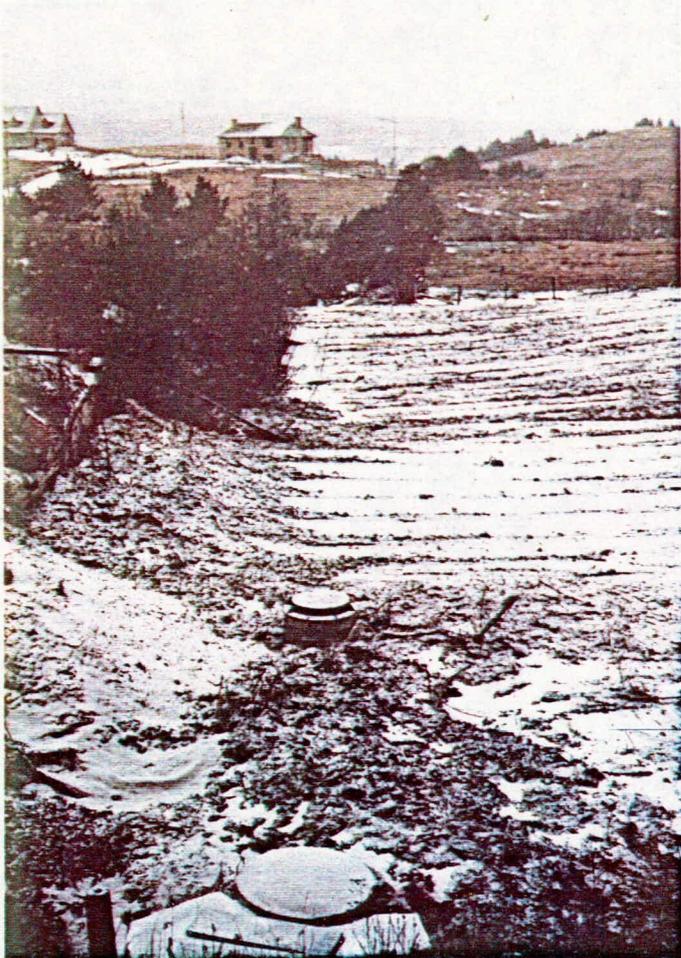


PHOTO 6: Vue du remblai au niveau de la portion canalisée du ruisseau 2, à l'ouest de la route 116.



PHOTO 7: Vue du ruisseau 2 avec, en arrière plan, la route 116.



PHOTO 8: Vue de la branche sud du ruisseau 3 à l'ouest de la route 116.

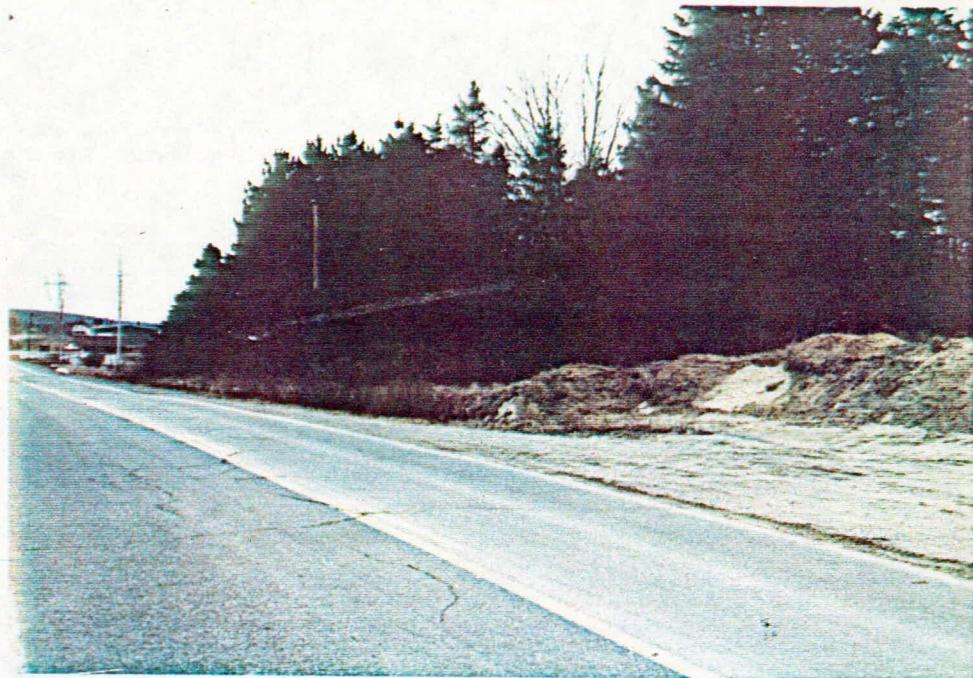


PHOTO 9: Vue d'un boisé de sapins baumiers situé entre les chaînages 13+023 et 13+103.



PHOTO 10: Vue d'un boisé de peupliers faux-trembles situé entre les chaînages 10+527 et 10+634.

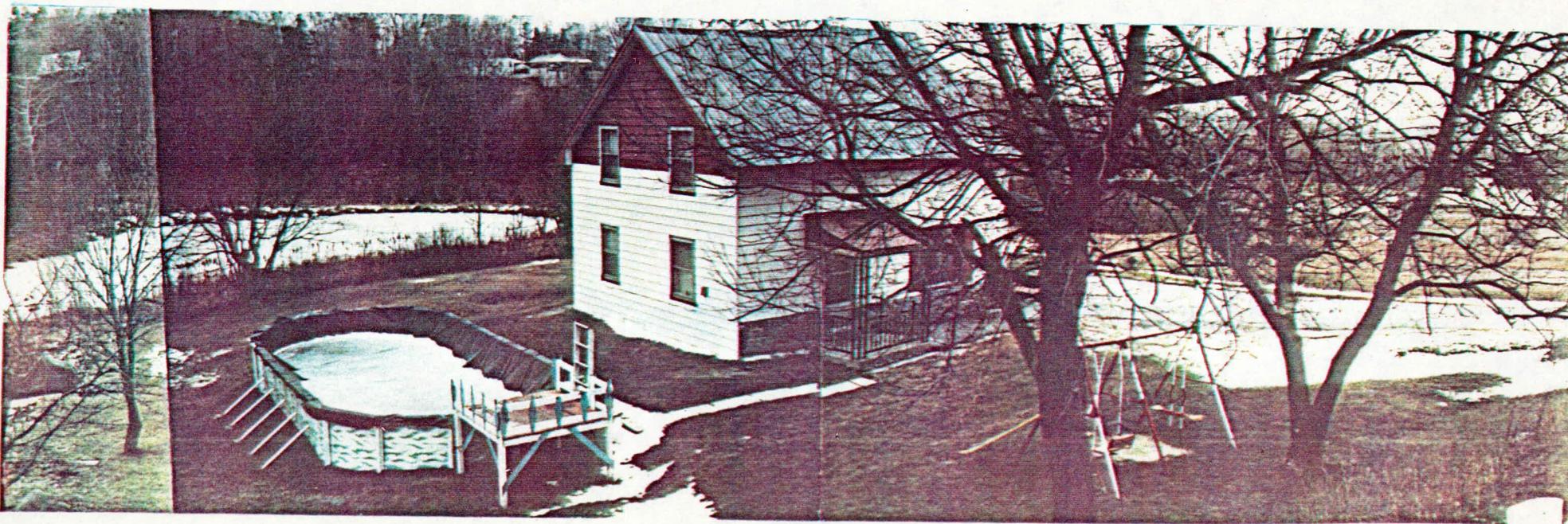


PHOTO 11: Vue du terrain, situé entre les chaînages 12+020 et 12+060, où l'élargissement du talus extérieur de la route engendre un impact visuel moyen pour les résidents.

ANNEXE 11

AVIS DE PROJET

IMPACT

 Gouvernement du Québec
Ministère de l'Environnement
Service d'analyses
des études d'impact

Avis de projet

Le processus
d'évaluation
et d'examen
des impacts
sur l'environnement

1. Promoteur Ministère des Transports

Adresse 255, Crémazie est (9e) Montréal, QC H2M 1L5

No de téléphone 873-4953

Responsable du projet pour le promoteur Claude Girard

2. Consultant du projet pour le promoteur _____

Adresse _____

No de téléphone _____

Responsable du projet pour le consultant _____

3. Titre du projet Réaménagement de la route 116 à Danville

C.O.P.I.: 0116-02-03

4. Localisation du projet

Mentionner l'endroit ou les endroits où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire les numéros cadastraux (lot et rang). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale localisant le projet (en quinze exemplaires)

Région: Sherbrooke

District: Richmond

Municipalités: Danville et Canton de Shipton

Comté: Richmond

Lots affectés par le réaménagement de la route 116 à Danville

Cad. et Mun.: Canton de Shipton

Rang III : P. 19E

P. 19F

P. 20A

Rang IV: P. 20K

(suite no 4)

Rang V: P. 18C
P. 18E

Cad. Village de Danville Mun.: Ville de Danville

P. 62
P. 128
P. 129
P. 130
P. 131
P. 132
P. 133
P. 134
P. 147
P. 149
P. 150
P. 151, P. 152, P. 153, P. 154, P. 155,
P. 156, P. 157, P. 158, P. 159, P. 334
P. 335

5. Propriété des terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue et mentionner depuis quand et dans quelles proportions ces terrains sont acquis (ex. propriété privée à 100 pourcent, terrains acquis à 75 pourcent suite aux expropriations, etc.). Ces renseignements pourraient apparaître sur une carte.

Le ministère des Transports n'est pas propriétaire des parties de lots affectées par l'élargissement de l'emprise.

6. Objectifs et justification du projet

Mentionner les objectifs du projet et indiquer la cohérence de ceux-ci avec les plans et programme de développement au niveau local, régional ou national. Faire ressortir la problématique qui est à l'origine du projet.

Le réaménagement de la route 116 à l'intérieur des limites urbaines de Danville s'inscrit dans un projet plus vaste qui comprend le réaménagement de la route 116 entre Richmond et Plessisville. L'objectif principal de cette réfection consiste à répondre aux besoins des populations concernées aux prises avec des problèmes de circulation locale (saturation de la circulation, manque de sécurité). Donc les améliorations prévues, tel le présent projet, seront de nature à augmenter la fluidité de la circulation et du même coup la sécurité des automobilistes.

7. Description du projet

(phase préparatoire, phase construction, phase exploitation)

Pour chacune des phases, décrire le projet selon les aménagements et constructions prévus (barrage, route, quai, etc.) en indiquant les principales caractéristiques de ceux-ci (superficie, dimensions, capacité, volume, etc.). Mentionner également les divers travaux s'y rattachant (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.) et, s'il y a lieu, les modalités d'opération ou d'exploitation. Ajouter en annexe tous documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (croquis, coupe transversale, etc.)

Ce projet a pour but l'élargissement de la route en 4 voies urbaines.

Sa longueur est de 3,2 km. La section de profil en travers est celle

du type C 2310, sans stationnement, ni-trottoir, d'une emprise de 20 m.

Le profil longitudinal demeure le même que celui de la route actuelle.

8. Projets connexes et phases ultérieures

Mentionner si le projet s'inscrit dans un programme à plus long terme où se rattachent certains projets connexes et où il pourrait éventuellement y avoir des phases ultérieures.

Comme il fut mentionné précédemment le projet s'intègre à un programme

de réaménagement de la route 116 entre Richmond et Plessisville. D'ailleurs,

certaines tronçons dont on entrevoit la réalisation durant la période 1983-84,

font présentement l'objet de la procédure conduisant à une demande de certi-

ficat d'autorisation auprès de votre Ministère.

9. Calendrier de réalisation du projet

(selon les différentes phases de réalisation)

Selon le plan d'équipement, ce projet devrait être réalisé en 1983-1984.

10. Description du milieu

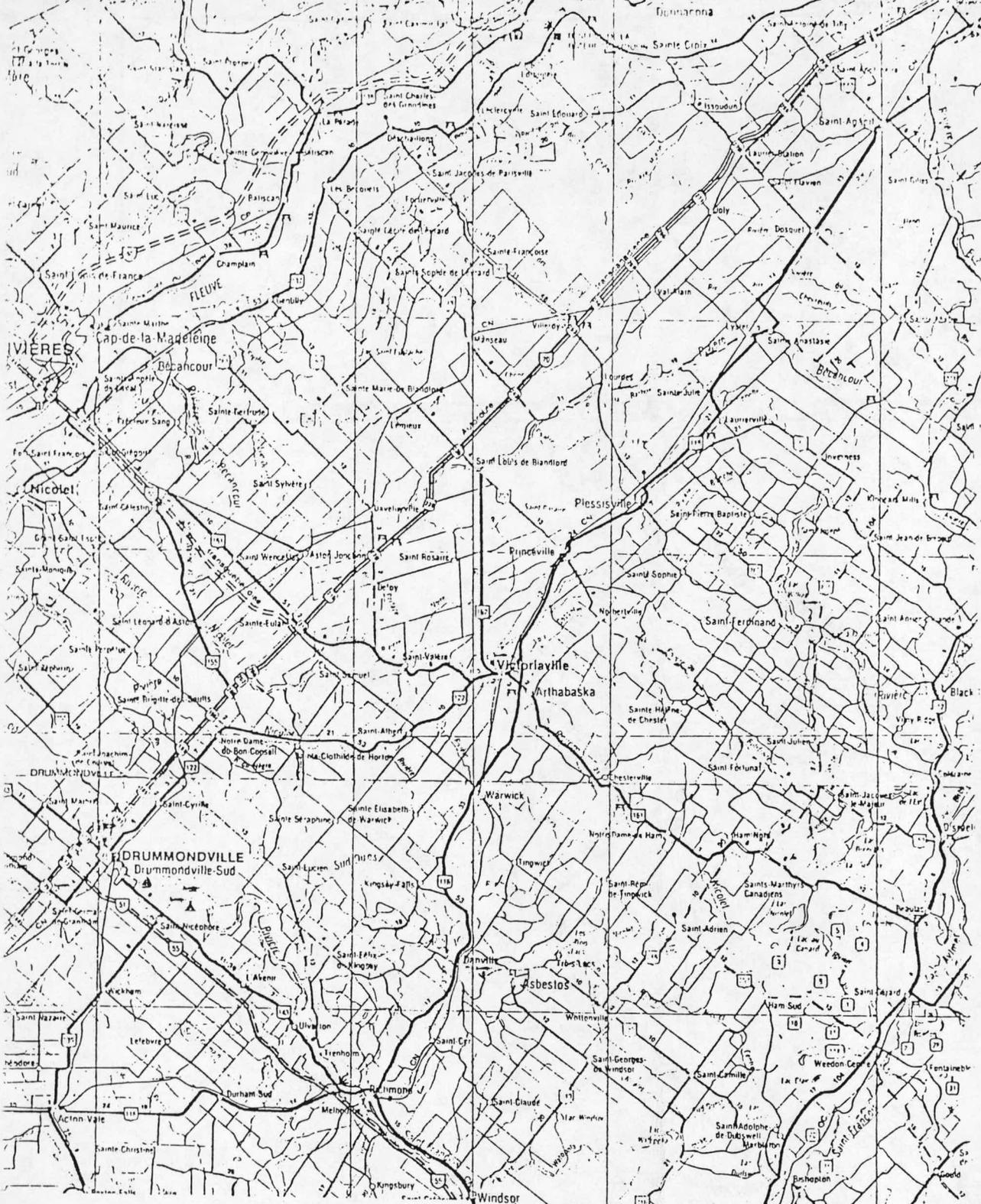
Écrire d'une part l'occupation actuelle du territoire (milieu aquatique, marécage, forêt, zone agricole, milieu urbain, etc.) et, d'autre part, les principales activités humaines (agriculture, récréation, villégiature, économie locale et régionale, etc.) telles qu'elles se présentent avant la réalisation du projet.

Le projet d'une longueur de 3,2 km se localise presque exclusivement en zone urbaine, et l'élargissement de la route se fait en majeure partie dans l'emprise actuelle.

Néanmoins, le réaménagement nécessite, en quelques endroits, l'élargissement de l'emprise qui se fait au dépend des milieux bâti et biophysique.

Ainsi au niveau urbain, 5 bâtisses sont touchées par le tracé. En ce qui concerne le milieu biophysique, le projet affecte quelques arbres de même que le milieu aquatique (remplacement de ponceaux).

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

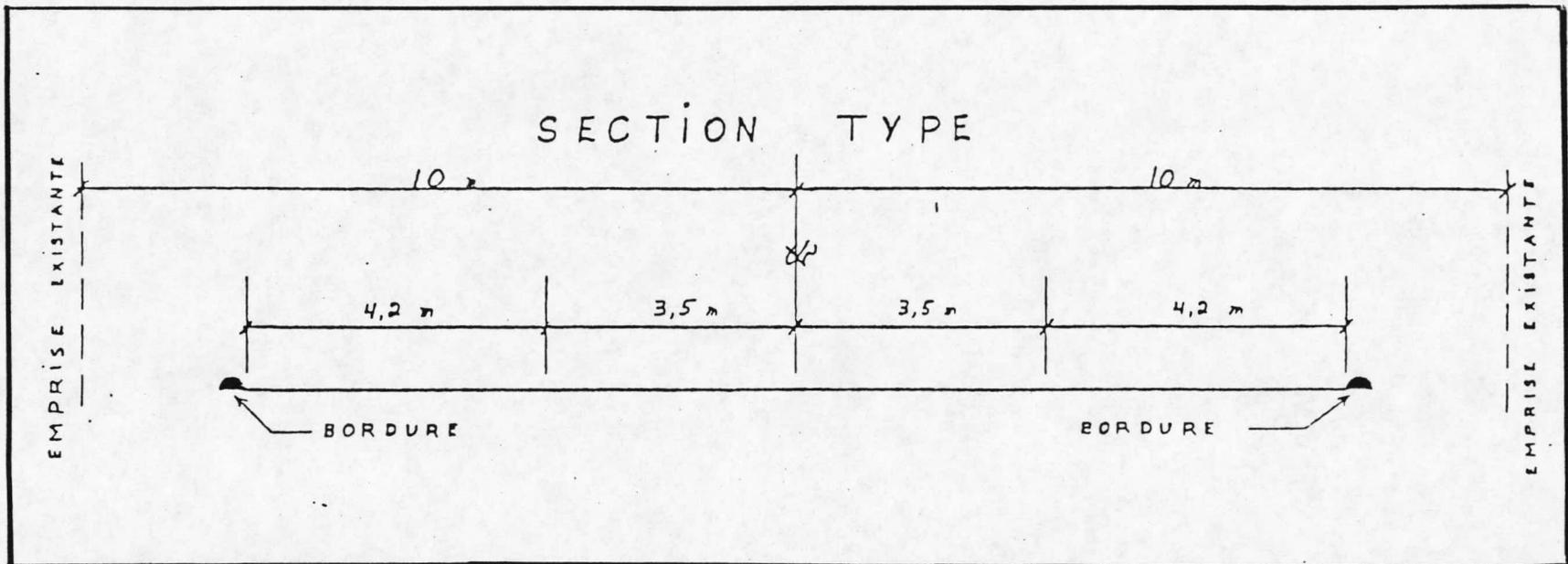


Plan de Localisation

Echelle 1:500 000



SECTION TYPE



ANNEXE 12

DIRECTIVE DU MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT

Le ministre de l'Environnement

Québec, le 18 novembre 1982

Monsieur Michel Clair
Ministre
Ministère des Transports
700, boulevard St-Cyrille Est
Québec, Qc
G1R 5H1

OBJET: Directive ministérielle pour le projet de
reconstruction de la route 116 à Danville
Dossier # 102-8213-51

Ministère des Transports Cabinet du Ministre		
DATE DE RÉCEPTION		
NOV 23 1982		
NIVEAU CLASSIFICATION		
6	6	0

R. 116

Cher collègue,

Vous trouverez annexé à la présente un document constituant la directive ministérielle visée à l'article 31.2 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Dans ce document, je vous indique la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que votre ministère devra effectuer pour le projet de reconstruction de la route 116 à Danville.

Je tiens à vous informer que lorsque mon ministère aura jugé votre étude conforme, c'est-à-dire répondant de façon adéquate et valable aux directives émises, je la remettrai au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour fins d'information et de consultation de la population pendant une période de 45 jours. Pendant cette période, des personnes, organismes ou municipalités pourront me demander la tenue d'une audience publique en invoquant des motifs non frivoles. Si une telle audience a lieu, une période de quatre mois doit être prévue avant que je transmette le dossier au Conseil des ministres pour qu'il se prononce par décret sur ce projet.

.../2

Monsieur Clair

Page 2

J'invite donc les responsables de ce projet pour votre ministère à travailler, en cours de réalisation de l'étude d'impact en étroite collaboration avec le Service d'analyse des études d'impact de mon ministère, pour assurer la conformité de ce document avec ma directive, et avec le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour la rédaction du résumé, document-clé de vulgarisation de l'étude.

Veillez agréer, cher collègue, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le ministre de l'Environnement



ADRIEN OUELLETTE

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC

Directive du ministre indiquant la nature, la portée et
l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement

Route 116 (Danville)

Dossier # 102-8213-51

Sainte-Foy, le 18 novembre 1982

INTRODUCTION

La présente directive a pour but d'indiquer à l'initiateur du projet les éléments importants de l'étude d'impact à réaliser dans le cadre du projet de reconstruction de la route # 116 à Danville.

Le contenu de l'étude d'impact doit se conformer à la section III du Règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement (décret 3734-80, 3 décembre 1980). Elle doit être conçue de façon à être un véritable outil de planification de l'utilisation du territoire, préparée selon une méthode scientifique et satisfaire les besoins du réviseur, du public et du décideur. Tout au long de sa réalisation, l'initiateur doit porter une attention particulière aux informations et préoccupations émanant des municipalités (locale ou régionale) et autres organismes du milieu touchés par le projet et fournir en annexe la liste des organismes contactés.

Cette directive est divisée en deux chapitres. Le premier présente la démarche générale d'une étude impliquant la reconstruction d'une route existante alors que le second précise les éléments plus particuliers au présent projet.

CHAPITRE 1: DEMARCHE GENERALE

1. JUSTIFICATION DU PROJET ET SOLUTIONS PROPOSEES

Cette étape vise la présentation des éléments de justification de ce projet. Ces derniers doivent être de nature à expliciter le cheminement suivi pour en arriver au choix d'une solution tout en démontrant l'opportunité de sa réalisation. Toutefois, le choix d'une solution n'implique pas une localisation précise des ouvrages.

1.1 Problématique

L'initiateur doit faire ressortir les raisons qui ont donné naissance au projet en présentant les conditions et problèmes identifiés dans le milieu. Dans ce contexte, la description du réseau routier actuel et l'identification des secteurs problématiques étayées sur la base de données relatives aux activités sises en bordure de la route et à la circulation (débit journalier, composition, origine et destination, sécurité, prévisions...) doivent être effectuées.

Cet exposé des éléments problématiques conduit l'initiateur à identifier clairement ses objectifs en termes de circulation compte tenu des normes actuelles de conception routière, des secteurs à relier ou à desservir et de la clientèle visée. Il doit également mentionner tout autre objectif qu'il cherche à atteindre localement et/ou régionalement.

1.2 Analyse de solutions

Compte tenu des problèmes identifiés et des objectifs poursuivis, l'initiateur doit évaluer la possibilité de reconstruire la route actuelle comparativement à l'opportunité de construire une nouvelle route. L'examen de la possibilité d'une reconstruction de la route actuelle peut inclure la construction de nouveaux tronçons ou de voies de contournement des secteurs critiques.

Cette analyse sommaire doit s'effectuer en considérant les impacts environnementaux appréhendés, les aspects technico-économiques et l'atteinte des objectifs déjà identifiés. Ceci implique que l'on tienne compte de l'utilisation actuelle et prévisible du territoire, incluant les effets d'entraînement sur le réseau actuel et projeté.

Suite à cette analyse et sur la base de motifs suffisamment étayés, une sélection peut être effectuée entre les diverses options mentionnées précédemment. De plus, comme certaines contraintes (budgétaires, conjoncturelles...) peuvent éventuellement retarder la réalisation du projet, l'initiateur doit examiner les conséquences de son report.

1.3 Description technique de la ou des solution (s) retenue (s) -

L'initiateur doit indiquer et illustrer les grandes caractéristiques techniques de la ou des solution (s) retenue (s) (largeur nominale de l'emprise, nombre de voies, présence de terre-plein...). De plus, il doit préciser les conditions d'accès et présenter, s'il y a lieu, les modalités de raccordement avec le réseau actuel et les améliorations à y apporter.

2. L'ANALYSE D'IMPACT

L'analyse d'impact vise à identifier la localisation optimale pour la réalisation du projet et en déterminer l'acceptabilité environnementale. Cette analyse comporte plusieurs étapes soit une connaissance adéquate du milieu, l'identification et l'évaluation des impacts et la proposition de mesures de mitigation.

2.1 Identification de la zone d'étude

Compte tenu de la ou des solution (s) précédemment retenue (s) et des contraintes majeures sur les plans environnementaux et technico-économiques, l'initiateur doit identifier une zone d'étude et en justifier les limites. Cette zone doit être d'une dimension permettant de cerner tant les effets directs qu'indirects du projet. Advenant la nécessité de l'étude d'une voie de contournement ou d'un nouveau tronçon, la zone d'étude retenue doit de plus être suffisamment vaste pour permettre l'élaboration de variantes de tracés à ces endroits particuliers.

2.2 Inventaire de la zone d'étude

L'initiateur doit présenter la description des composantes des milieux naturel et humain de la zone d'étude. Le choix des composantes et l'extension donnée à leur description doivent correspondre à leur degré d'affectation par le projet et leur importance dans la zone d'étude.

L'inventaire de la zone d'étude doit être relativement détaillée et la cartographie faite à grande échelle. La présentation de trois types de données doit être envisagée soit: 1) les informations actuellement disponibles sur les cartes conventionnelles et dans les agences gouvernementales ou autres; 2) des inventaires de potentiel pour des aspects particuliers lorsque les données ne sont pas disponibles et 3) des inventaires plus détaillés sur des parties de la zone d'étude touchées directement par le projet lorsque celles-ci présentent des potentiels particulièrement élevés ou lorsque certains impacts importants sont prévus.

2.3 Élaboration de tracés dans le cas d'une étude de voie de contournement ou d'un nouveau tronçon

Advenant la nécessité d'une telle étude, l'initiateur doit identifier à l'intérieur de la zone d'étude, les résistances techniques et environnementales à la construction d'un projet routier. Ces résistances doivent être hiérarchisées et la pondération utilisée doit être clairement expliquée. Cet exercice doit permettre à l'initiateur de localiser des tracés tout en justifiant les points de chute de ces derniers.

2.4 Identification et évaluation des impacts

Compte tenu des caractéristiques du milieu et des travaux prévus, l'initiateur doit procéder à l'identification des impacts. Cet exercice, le plus factuel possible, consiste à déterminer la nature et l'envergure des impacts engendrés par le ou les tracé (s) étudié (s). Les principaux critères utilisés à cette étape sont l'intensité (aspect quantitatif), l'étendue (portée spatiale et systématique) et la durée (aspect temporel).

L'évaluation des impacts a pour objectif d'en déterminer l'importance. Il s'agit pour l'initiateur de porter un jugement de valeur sur les impacts identifiés pour chacun des tracés et ce, à l'aide de critères tels que la sensibilité, la rareté, l'irréversibilité, l'attitude ou la perception des gens du milieu...

2.5 Identification des mesures de mitigation

L'initiateur doit identifier des mesures de mitigation et évaluer les impacts résiduels. Dans le cas de l'étude d'une voie de contournement ou d'un nouveau tronçon, l'identification des mesures de mitigation pour chacun des tracés peut se limiter à celles qui sont importantes et/ou discriminantes pour l'analyse comparative.

2.6 Analyse comparative des tracés étudiés pour une voie de contournement ou un nouveau tronçon et le choix du tracé préférentiel

L'initiateur doit procéder à une analyse comparative des tracés étudiés. Celle-ci doit s'appuyer sur l'évaluation des impacts environnementaux, sur les mesures de mitigation proposées et sur des critères technico-économiques. La méthode utilisée pour le choix du tracé préférentiel doit être clairement expliquée.

3. DESCRIPTION DU PROJET RETENU ET DE SES MODALITES DE REALISATION

Cette partie vise à décrire le projet retenu et ses modalités de réalisation ainsi qu'à préciser les éléments importants à inclure aux plans et devis.

3.1 Identification finale des mesures de mitigation pour le tracé retenu

Dans le cas d'une étude de voie de contournement ou d'un nouveau tronçon, l'initiateur doit identifier des mesures de mitigation sur l'ensemble du tracé retenu pour compléter ainsi celles qui avaient été proposées préalablement à l'analyse comparative des tracés et, s'il y a lieu, proposer des mesures destinées à compenser les impacts résiduels. Enfin, toutes ces mesures devront être ultérieurement inscrites aux plans et devis de construction.

De plus, au moment de l'élaboration des plans d'avant-projet (ou le cas échéant, des plans de construction), des modifications ponctuelles aux caractéristiques techniques initialement retenues peuvent être envisagées (diminution de la largeur de l'emprise, léger déplacement de la ligne de centre, modification du type de drainage...).

3.2 Description du projet

L'initiateur doit décrire de façon détaillée le projet en reprenant les éléments énoncés lors de la description technique de la solution retenue et en y intégrant les éléments particuliers au tracé choisi. Cette description doit aussi inclure le nom des municipalités traversées de même que l'énumération des lots touchés.

Une description des principaux travaux de construction et des mesures de mitigation associées doit également être fournie. L'initiateur doit de plus indiquer les dates de début et de fin des travaux ainsi que la séquence généralement suivie. Advenant que la réalisation complète du projet soit répartie en plusieurs phases, l'initiateur doit dans la mesure du possible indiquer et justifier le calendrier qu'il compte suivre. L'initiateur doit indiquer s'il compte élargir l'emprise pour s'approvisionner en matériaux d'emprunt.

De plus, la procédure utilisée par le service des Expropriations et plus spécifiquement les normes régissant le déplacement des bâtiments doivent être décrites de façon succincte et vulgarisée en annexe.

3.3 Mesures de surveillance et de suivi

L'initiateur doit expliquer les mécanismes de surveillance qu'il entend mettre de l'avant pour s'assurer que les mesures de mitigation inscrites aux plans et devis soient respectées.

En outre, advenant l'identification d'impacts environnementaux particulièrement importants ou comportant des aspects de risque et d'incertitude, l'initiateur doit envisager un suivi. Ce suivi a pour objectif d'une part, de préciser la nature et l'envergure de ces impacts et d'autre part, de vérifier l'efficacité des mesures de mitigation préconisées et le cas échéant, de les remplacer par d'autres plus appropriées.

4. PRESENTATION DE L'ETUDE D'IMPACT

Les données de l'étude doivent être présentées de façon claire et concise. Ce qui peut être cartographié doit l'être et ce, à des échelles adéquates. Le ou les tracé (s) étudié (s) doivent figurer autant sur les cartes thématiques que sur les cartes synthèses et un plan d'avant-projet doit être fourni.

Toutes les sources de renseignements doivent être données en référence. De plus, les méthodes utilisées au cours de la réalisation de l'étude d'impact (inventaire, élaboration de tracé, analyse comparative...) doivent être présentées et explicitées. En outre, le nom, la profession et la fonction des personnes qui sont responsables de la réalisation de l'étude d'impact doivent être indiqués.

Considérant que l'étude d'impact doit être mise à la disposition du public pour information, l'initiateur doit fournir un résumé vulgarisé des éléments essentiels et des conclusions de ladite étude ainsi que tout autre document qu'il juge nécessaire pour la bonne compréhension du projet. Ce résumé, publié séparément, doit inclure une carte illustrant les impacts et les mesures de mitigation du projet retenu.

Lors du dépôt officiel de l'étude d'impact au ministre, l'initiateur doit fournir trente (30) copies du dossier complet.

CHAPITRE II: LES ELEMENTS PLUS PARTICULIERS A ETRE ANALYSES COMPTE TENU DU PROJET
ET DU MILIEU TRAVERSE

1.1 Problématique

En plus de préciser la nature des problèmes de circulation rencontrés sur la route 116 à Danville, l'initiateur doit présenter les caractéristiques techniques de la route 116 aux extrémités du tronçon visé par le présent projet et décrire de façon sommaire le projet global de réaménagement de cette route entre les municipalités de Plessisville et de Richmond.

1.2 Analyse de solutions

Lors de l'évaluation comparative de la possibilité d'une reconstruction de la route actuelle et de l'opportunité de la construction d'une nouvelle route, l'initiateur doit faire état de l'option de contournement envisagée antérieurement par le nord de l'agglomération de Danville.

Cette évaluation comparative doit être effectuée en tenant compte de la localisation de part et d'autre de la route actuelle du territoire municipal et de l'agglomération de Danville. Elle doit inclure l'examen des incidences d'un élargissement de la route actuelle sur le développement futur de Danville ainsi que sur les mouvements piétonniers des résidents. Enfin, advenant le choix d'un élargissement de la route actuelle, l'initiateur doit envisager la mise en place d'un ou de trottoir(s).

2.2 Inventaire de la zone d'étude

Lors de la description des composantes du milieu naturel, une attention particulière doit être portée aux éléments suivants:

- l'eau: le réseau hydrographique et plus spécifiquement la rivière Nicolet Sud-Ouest et ses tributaires;
- la végétation: les espèces arborescentes sises en bordures de l'emprise actuelle de la route 116;
- la faune: les espèces aquatiques présentant un intérêt spécial.

De même, une attention particulière doit être portée aux éléments suivants du milieu humain:

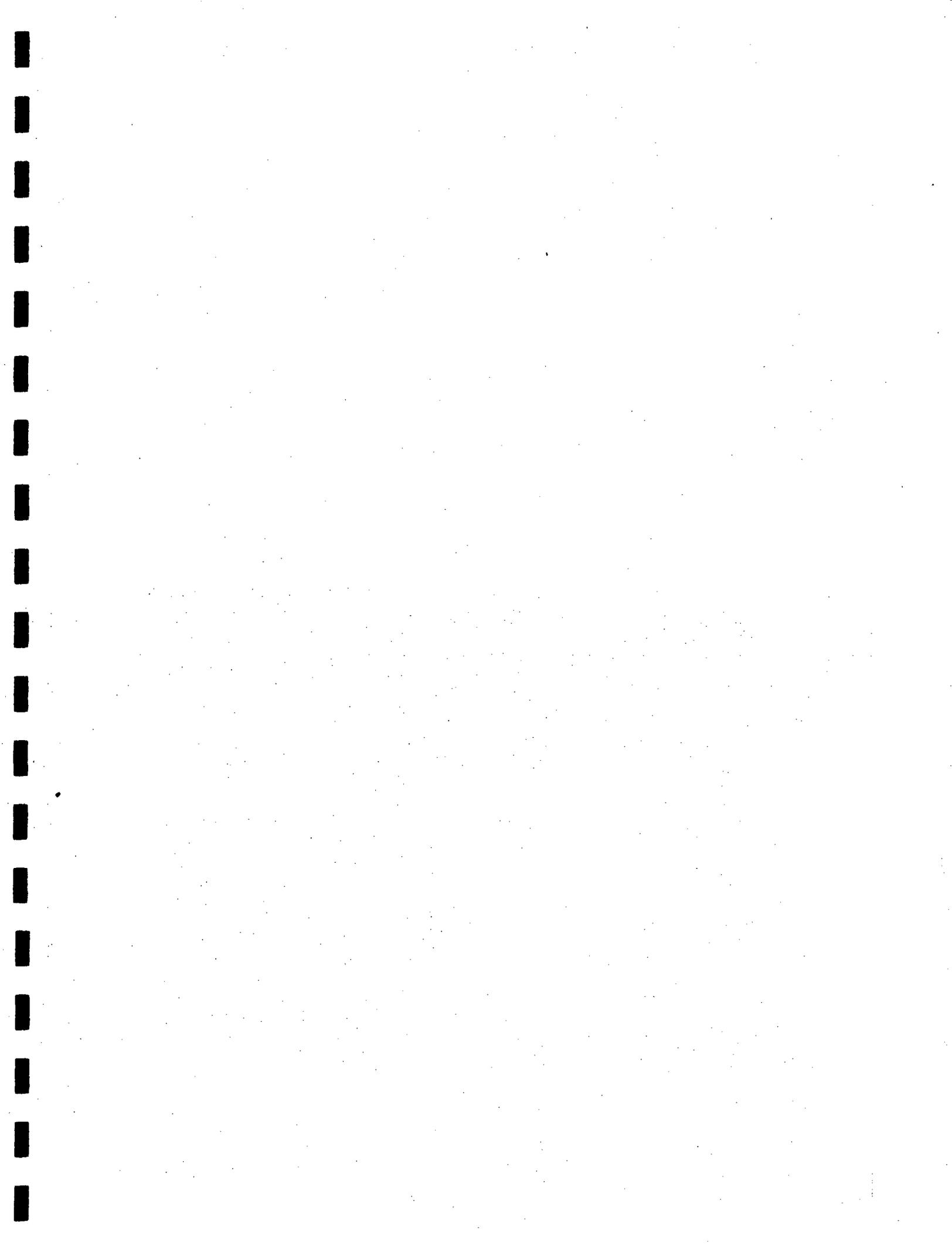
- les orientations prévues à l'intérieur des plans et règlements d'urbanisme de la municipalité de Danville de même que tout projet municipal à l'état de planification ou en voie d'ébauche;

- les orientations prévues au schéma d'aménagement ou au règlement de contrôle intérimaire de la municipalité régionale de comté de l'Or Blanc;
- de la zone agricole protégée en vertu de la Loi sur la protection du territoire agricole;
- la fonction des divers bâtiments sis en bordure de l'emprise actuelle de la route 116 de même que tout projet de lotissement;
- les activités agricoles (unités de production, utilisation actuelle et potentielle des terres, drainage naturel et artificiel, dynamisme ...);
- les équipements récréatifs actuels et projetés;
- les éléments significatifs du patrimoine culturel, tels le bâti (ensembles et immeubles isolés) et les sites archéologiques (localisation et description succincte des sites connus);
- l'utilisation humaine de la rivière Nicolet Sud-Ouest.

2.3 Identification et évaluation des impacts

L'initiateur doit entre autres analyser les aspects suivants:

- les effets résultant de l'élargissement du pont traversant la rivière Nicolet Sud-Ouest;
- la coupe d'arbres ornementaux ou isolés sis en bordure de l'emprise actuelle de la route 116;
- le déplacement ou la démolition de bâtiments;
- le rapprochement de la route et des chaussées vers des bâtiments, incluant l'augmentation du niveau sonore perçu par des résidents;
- la perte de superficie agricole et les entraves aux activités agricoles découlant éventuellement de l'élargissement de la route (difficulté d'utilisation de bâtiments, nuisance au passage d'animaux...);
- les désagréments occasionnés aux résidents et commerçants riverains lors des travaux de construction et, éventuellement, ceux inhérents à un détournement de la circulation sur un autre artère.



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 102 098