



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
PLAZA GARE VILLE 200
700, C.S. BOUL. SHERBROOKE
QUÉBEC (QUÉBEC) Q1R 5Z1

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
200, C.S. BOUL. SHERBROOKE
QUÉBEC (QUÉBEC)
Q1R 5Z1



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

RESUME

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

469 828



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**

RESUME

AVRIL 1984

CANQ
TR
GE
EN
567
Res.

TABLE DES MATIERES

EQUIPE DE TRAVAIL	-i-
LISTE DES FIGURES	1
<u>1. INTRODUCTION ET PROBLEMATIQUE</u>	<u>2</u>
1.1 Cadre et objectifs de l'étude d'impact	2
1.2 Objectifs et éléments de justification du projet	2
1.3 Analyse des solutions	2
1.4 Description du projet	6
<u>2. ANALYSE DU MILIEU</u>	<u>8</u>
2.1 Identification de la zone d'étude	8
2.2 Description générale	8
2.3 Milieu humain	8
2.4 Milieu biophysique	12
<u>3. IDENTIFICATION ET EVALUATION DES IMPACTS</u>	<u>13</u>
3.1 Méthodologie	13
3.2 Milieu humain	13
3.3 Milieu visuel	16
3.4 Milieu biophysique	16

4.	<u>MESURES DE MITIGATION ET IMPACTS RESIDUELS</u>	18
4.1	Milieu humain	18
4.2	Milieu visuel	18
4.3	Milieu biophysique	19
5.	<u>MESURES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI</u>	21
6.	CONCLUSION	22

ANNEXE

LISTE DES FIGURES

Figure 1:	Variantes de tracés, route 116 à Danville, canton de Sipton.	3
Figure 2:	Localisation de la zone d'étude et description technique du projet de réaménagement de la route 116 à Danville, canton de Sipton.	7
Figure 3:	Plan de zonage, route 116, Danville, canton de Sipton.	8
Figure 4:	Utilisation du sol, route 116 à Danville, canton de Sipton.	9
Figure 5:	Localisation des impacts et des mesures de mitigation, route 116, Danville et canton de Sipton.	14

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

1 INTRODUCTION ET PROBLEMATIQUE

1.1 CADRE ET OBJECTIFS DE L'ETUDE D'IMPACT

Le but de la présente étude est de relever et d'évaluer les impacts occasionnés par le projet de réaménagement de la route 116 dans les municipalités de Danville et du canton de Shipton ainsi que d'élaborer des mesures de mitigation afin de minimiser les répercussions négatives sur le milieu récepteur.

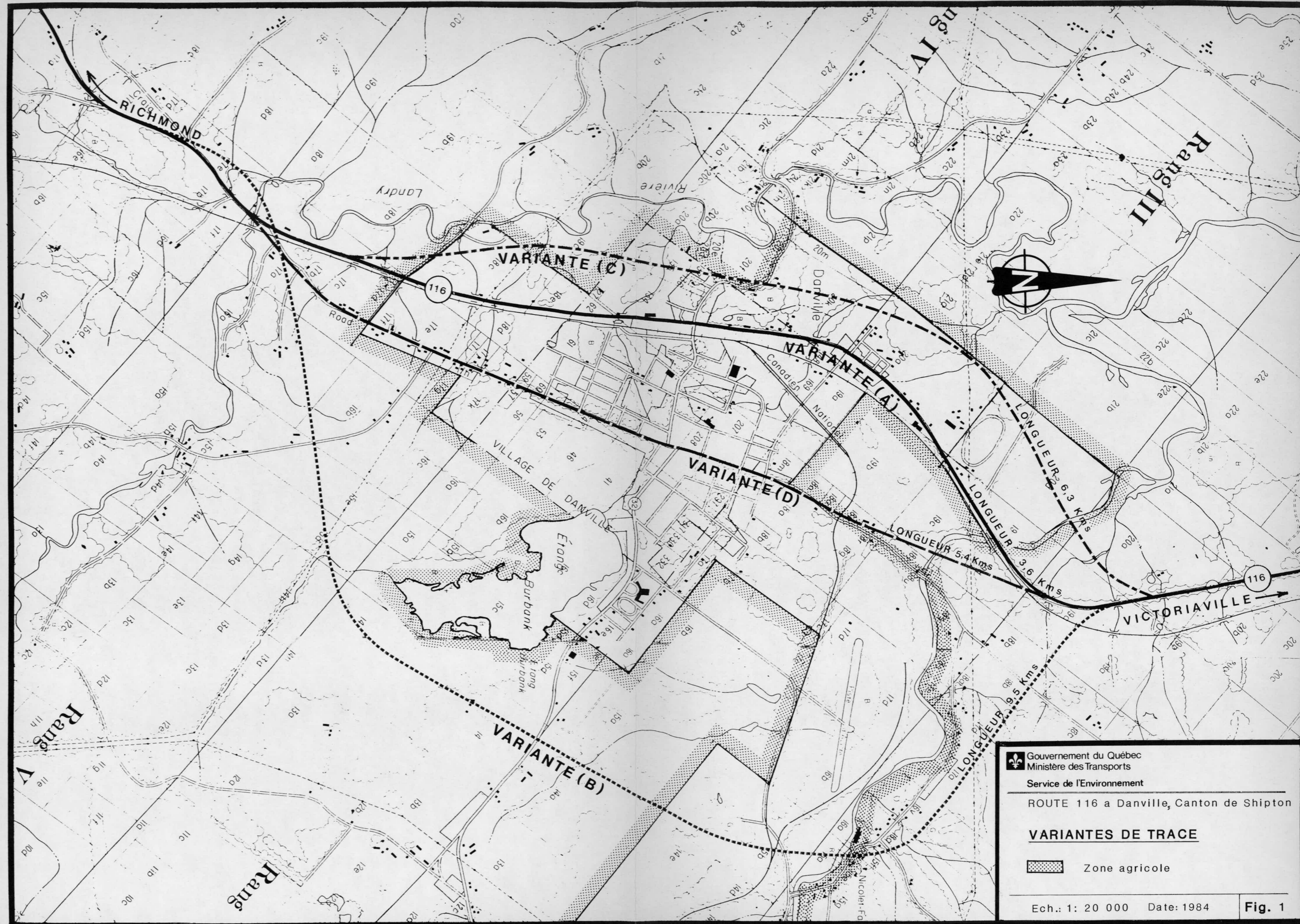
1.2 OBJECTIFS ET ELEMENTS DE JUSTIFICATION DU PROJET

Dans le but de répondre aux besoins routiers de la population régionale, le ministère des Transports du Québec vise à doter la région d'une route principale comportant les meilleurs éléments géométriques conformes aux normes pour ce type de route.

Compte tenu du volume de circulation actuel (5 000 à 6 000 véhicules/jour-moyen-annuel) et du caractère provincial de la route 116, les caractéristiques du tronçon à l'étude s'avèrent non conformes aux normes établies, ce qui amène le ministère des Transports du Québec à réaliser son réaménagement.

1.3 ANALYSE DES SOLUTIONS

La figure 1 présente les quatre variantes de tracés envisagées. La variante D a été éliminée au départ car il serait peu logique de dévier le trafic en transit par le centre-ville. De plus, à cet endroit, un réaménagement à quatre voies affecterait grandement la configuration urbaine d'autant plus que plusieurs des habitations susceptibles d'être touchées possèdent une certaine valeur patrimoniale.



Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement
 ROUTE 116 a Danville, Canton de Shipton
VARIANTES DE TRACE
 [Stippled Area] Zone agricole
 Ech.: 1: 20 000 Date: 1984 **Fig. 1**

Les avantages et inconvénients des trois variantes retenues sont présentés ci-dessous.

1.3.1 VARIANTE A: Le réaménagement à quatre voies de la route 116 actuelle

Avantages

- Perturbe peu le milieu au point de vue environnemental et agricole;
- coûts d'expropriation et dommages à la propriété minimes;
- rentabilisation maximale du réseau actuel.

Inconvénients

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

1.3.2 VARIANTE B: Voie de contournement est (2 voies)

Avantages

- Vitesse de roulement plus élevée et écoulement plus fluide de la circulation que la variante A;
- desserte plus rapide de la ville d'Asbestos;
- devrait éliminer le trafic en transit dans la zone urbanisée de Danville.

Inconvénients

- Longueur excessive du contournement;
- traverse le village de Nicolet Falls;
- nécessite d'importants remblais et déblais;

- implique la construction de deux ponts et trois viaducs pour chemins de fer;
- sectionne plusieurs terres agricoles et est située à plus de 85% en zone agricole désignée;
- présente plusieurs courbes.

1.3.3 VARIANTE C: Voie de contournement ouest (2 voies)

Avantages

- Plus courte que la variante B;
- vitesse de roulement plus élevée et écoulement plus fluide de la circulation que la variante A;
- profil longitudinal acceptable;
- devrait diminuer le trafic en transit dans la zone urbanisée de Danville.

Inconvénients

- Ne favorise pas une bonne desserte régionale;
- sectionne plusieurs terres agricoles et 36% de son tracé se localise en zone agricole désignée;
- traverse plusieurs boisés et une zone marécageuse;
- implique la construction d'un pont;
- nécessite l'expropriation de plusieurs bâtiments.

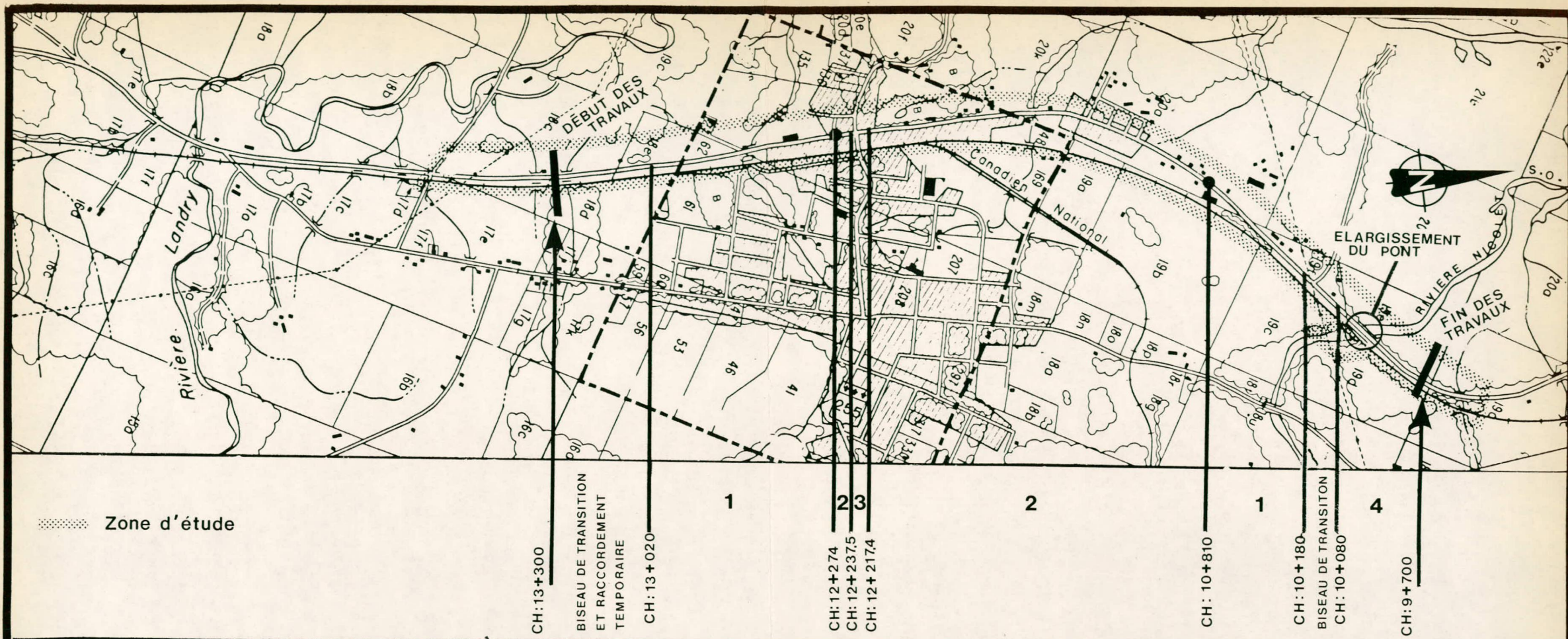
Les coûts respectifs de réalisation de ces trois variantes, excluant le coût des expropriations, sont de 2 100 000\$, 8 800 000\$ et 4 850 000\$.

En raison des critères environnementaux et économiques, le réaménagement de la route 116 actuelle s'avère être la seule solution à retenir. En effet, en plus de répondre à l'ensemble des besoins routiers du milieu aux meilleurs coûts, elle occasionne peu d'impacts sur le plan environnemental. De plus, elle n'handicape aucunement le contournement de la ville d'Asbestos envisagé à long terme.

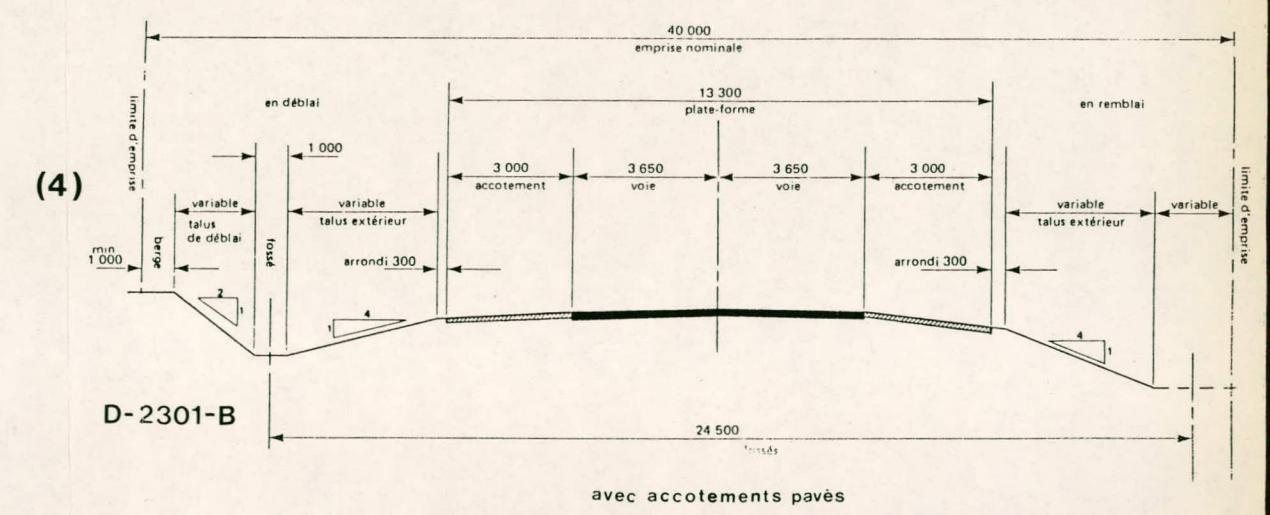
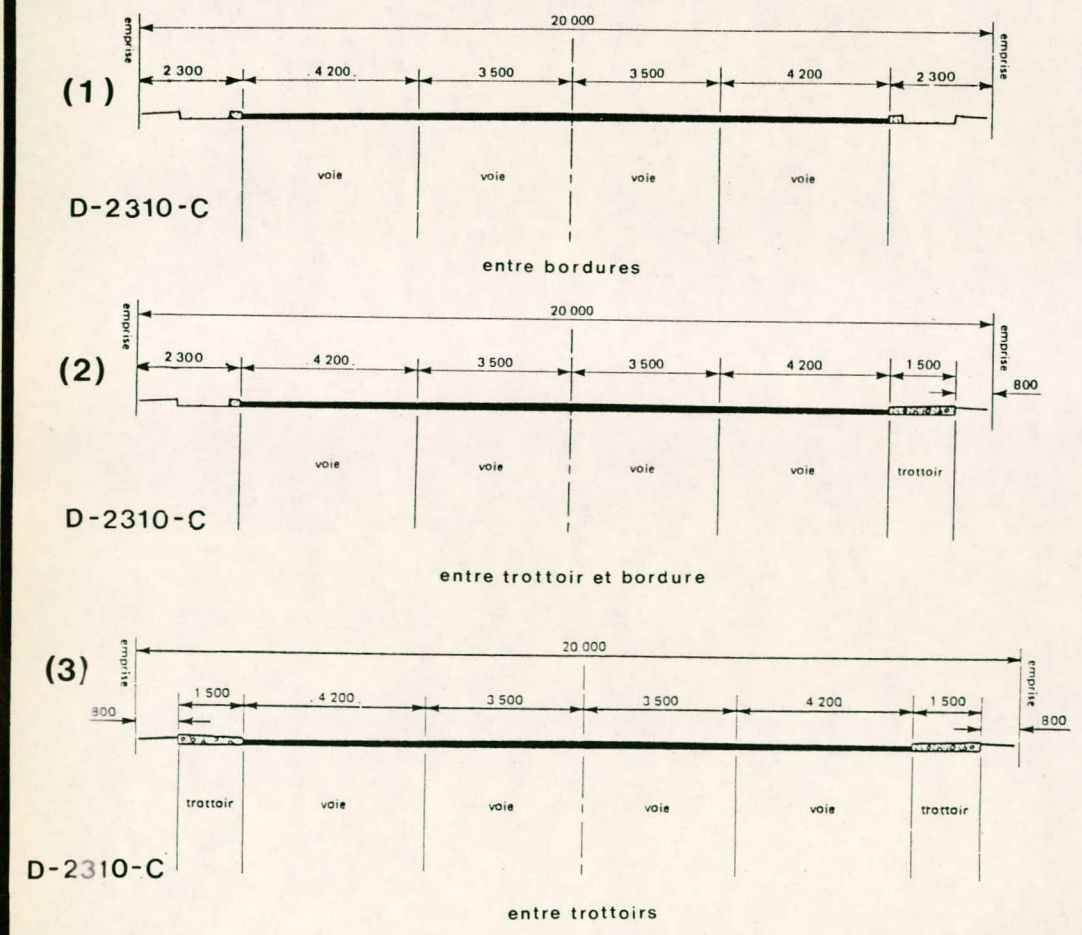
1.4 DESCRIPTION DU PROJET

La figure 2 présente l'aspect technique du projet de réaménagement à quatre voies de la route 116 qui a lieu dans l'axe de la route existante et presque entièrement à l'intérieur des limites de l'emprise actuelle. La liste des lots touchés par le projet est présentée à l'annexe 1.

Les travaux devraient s'échelonner sur une période de un an entre l'automne 1984 et l'automne 1985 avec une période de pointe durant les mois de juin à août 1984.



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

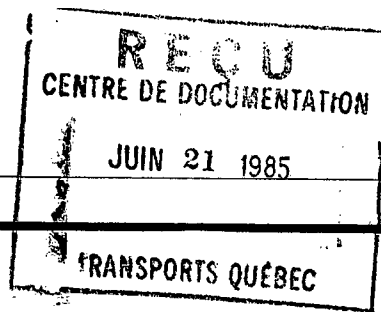


Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

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. 2



2 ANALYSE DU MILIEU

2.1 IDENTIFICATION DE LA ZONE D'ETUDE

Compte tenu que la majeure partie du réaménagement se fait à l'intérieur de l'emprise existante et que l'ampleur des impacts environnementaux appréhendés est faible, la dimension de la zone d'étude, présentée à la figure 2, 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 II offrent un développement d'aspect rural où l'on retrouve quelques industries, commerces et résidences.

2.3 MILIEU HUMAIN

2.3.1 PLANS ET REGLEMENTS DE ZONAGE ET REGLEMENT DE CONTROLE INTERIMAIRE

— Municipalité de Danville

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

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 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, élaboré déjà depuis plusieurs années. La vocation donnée à l'intérieur de la zone d'étude serait principalement axée vers une utilisation commerciale (voir figure 3). Ces informations sont cependant intégrées à l'étude qu'à titre indicatif.

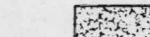
ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ROUTE 116
DANVILLE, CANTON DE SHIPTON

PLAN DE ZONAGE

ZONAGE DE LA MUNICIPALITE DU CANTON DE SHIPTON



- A** Agriculture, sylviculture, chasse et pêche
- I** Industrie
- M** Mixte
- R** Résidentiel
- TC** Transport, communications


PLAN MRC L'OR BLANC (projeté)

-  Aire soumise à des contraintes naturelles

ZONAGE PROJETE DE LA VILLE DE DANVILLE

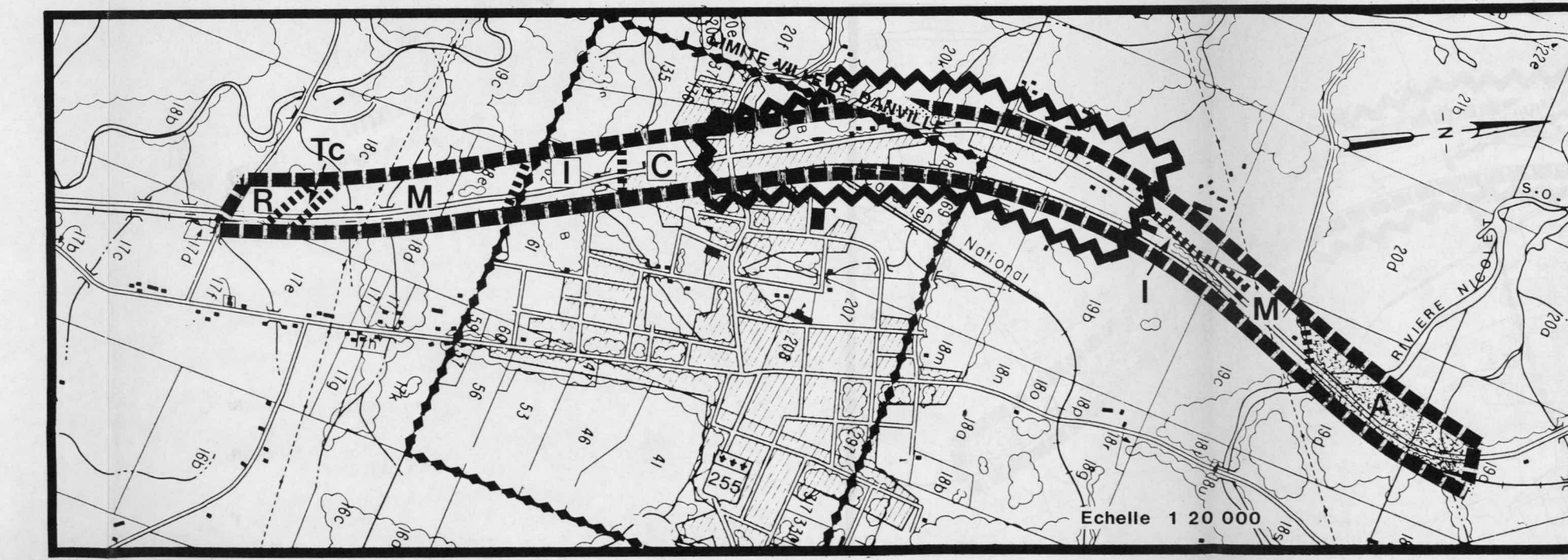
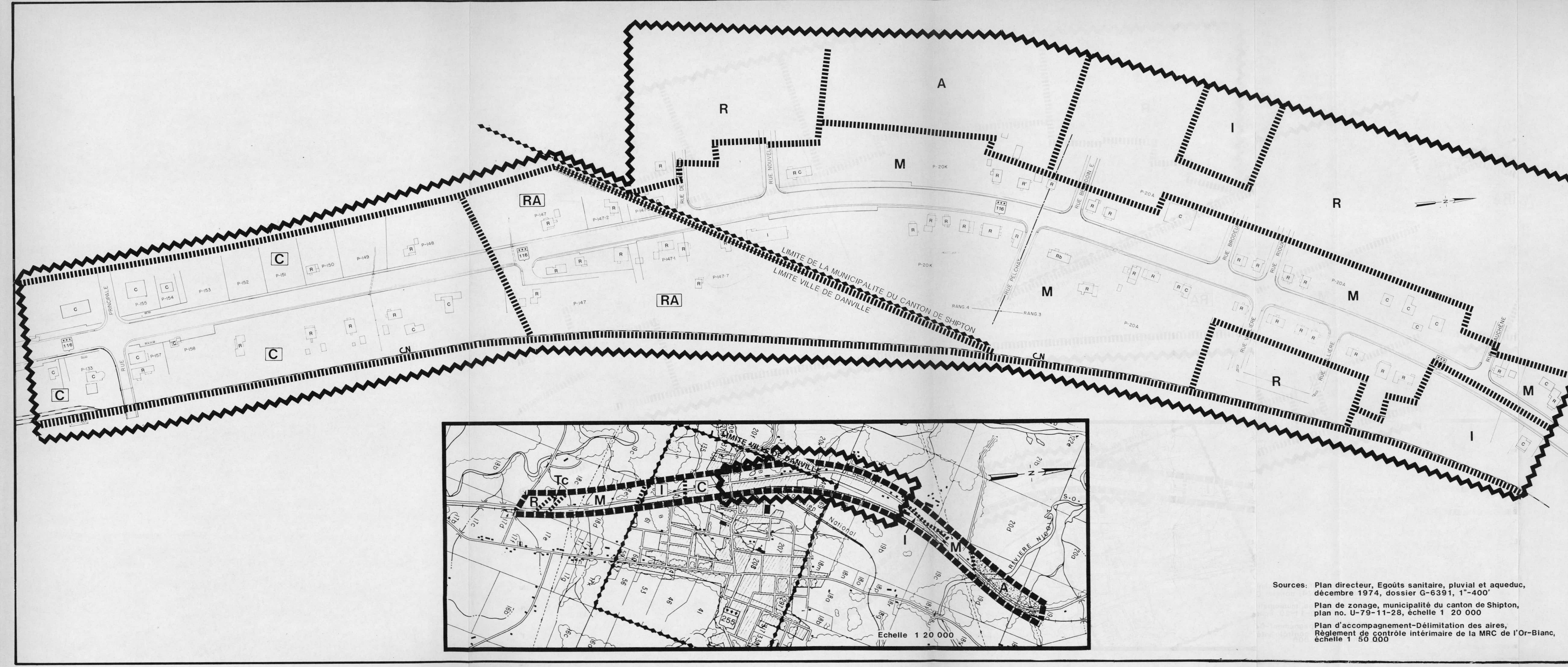
- C** Commerces
- I** Industries
- RA** Résidences unifamiliale et bifamiliale

-  Limite ville de Danville
-  Limite des zones

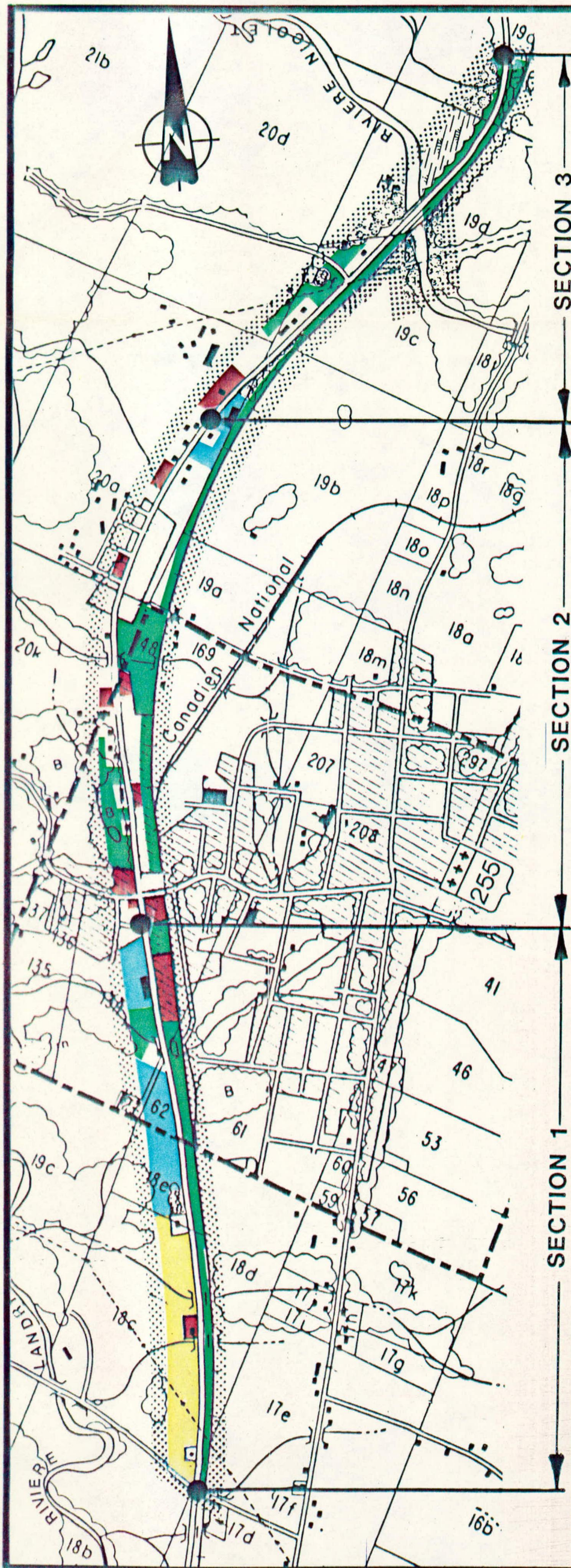
 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien :
Chargé de projet :
Approuvé par le chef de service :

Échelle : 1 : 20 000 Date : 1984 Fig. 3



Sources: Plan directeur, Egoûts sanitaire, pluvial et aqueduc, décembre 1974, dossier G-6391, 1"-400"
Plan de zonage, municipalité du canton de Shipton, plan no. U-79-11-28, échelle 1 20 000
Plan d'accompagnement-Délimitation des aires, Règlement de contrôle intérimaire de la MRC de l'Or-Blanc, échelle 1 50 000


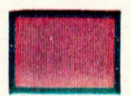








SECTION 3

SECTION 2

SECTION 1

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

— 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 4). Le règlement 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, forestières, de chasse et de pêche, ne le permettent pas.

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 municipalité régionale des comtés de l'Or Blanc

En janvier 1983, pour se soustraire au contrôle intérimaire appliqué lors de l'adoption d'une résolution pour entreprendre l'élaboration d'un schéma d'aménagement, le Conseil de la municipalité adopta un règlement de contrôle intérimaire.

Celui-ci, par l'imposition d'une marge de recul de 27 mètres par rapport à la voie ferrée, pour les édifices résidentiels de quatre étages ou moins, diminue les possibilités de développement résidentiel à l'est de la route entre la rue Pelchat et le secteur industriel.

D'autre part, le règlement stipule que l'aire zonée soumise à des contraintes naturelles, au nord de la zone d'étude ne peut faire l'objet d'aucune nouvelle utilisation tel: construction, opération cadastrale ou morcellement d'un lot par aliénation (voir figure 4).

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

2.3.2 POTENTIEL PATRIMONIAL ET ARCHEOLOGIQUE

Selon les registres du ministère des Affaires culturelles nul site archéologique, historique ou préhistorique connu ainsi qu'aucun bâtiment ou éléments patrimoniaux ne sont situés à l'intérieur de la zone d'étude. D'autre part, une étude bibliographique jointe à une inspection visuelle systématique de la zone d'étude permet de croire que le potentiel archéologique y est faible et confirme qu'aucun bâtiment ou élément d'ordre patrimonial n'est menacé par le projet.

2.3.3 ACTIVITES AGRICOLES

Tel qu'indiqué à la figure 3, l'activité agricole à l'intérieur de la zone d'étude est limitée à une petite section située dans la partie sud-ouest. D'autre part, le secteur au nord de la rivière Nicolet Sud-Ouest est inclus dans la zone agricole désignée.

2.4 MILIEU BIOPHYSIQUE

2.4.1 MILIEU TERRESTRE

Danville est située dans une zone de collines anticlinales avec des dépôts correspondant à des formations glaciaires, marines et continentales.

Au sud de la zone d'étude, on retrouve une terre franche-sablonneuse de Shipton et au nord, une terre sablo-limoneuse de St-François avec une bande marécageuse au nord de la rivière Nicolet Sud-Ouest.

La section II, au centre de la zone d'étude (voir figure 3), offre un développement de type urbain où les terrains sont en grande partie gazonnés avec des arbres et arbustes de faible taille.

Hormis un boisé, la section I est principalement occupée par des terrains en friche et des pâturages. Quant à la section III, on y trouve des zones boisées, un marécage ainsi que des terrains en friche ou aménagés.

2.4.2 MILIEU AQUATIQUE

Au niveau de la zone d'étude, la rivière Nicolet Sud-Ouest possède un écotone riverain peu développé, suivi selon les endroits d'un boisé ou d'un marécage de feuillus mélangés. Sur 150 mètres, à l'aval du pont de la route 116, des plages de gravier y constituent un site potentiel de frai pour la truite arc-en-ciel (Salmo gairdneri).

D'autre part, des quatre ruisseaux qui traversent la zone d'étude, l'émissaire de l'étang Burbank est le seul présentant un écoulement permanent. Le potentiel piscicole y est faible tandis que celui des autres ruisseaux est nul.

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 permet l'identification des impacts sur les composantes des milieux humain, visuel et biophysique.

A l'aide de critères de durée, d'étendue et d'intensité des perturbations engendrées sur le milieu, on évalue l'impact 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 5 présente la localisation des impacts ponctuels et locaux ainsi que les mesures de mitigation à apporter.

3.2 MILIEU HUMAIN

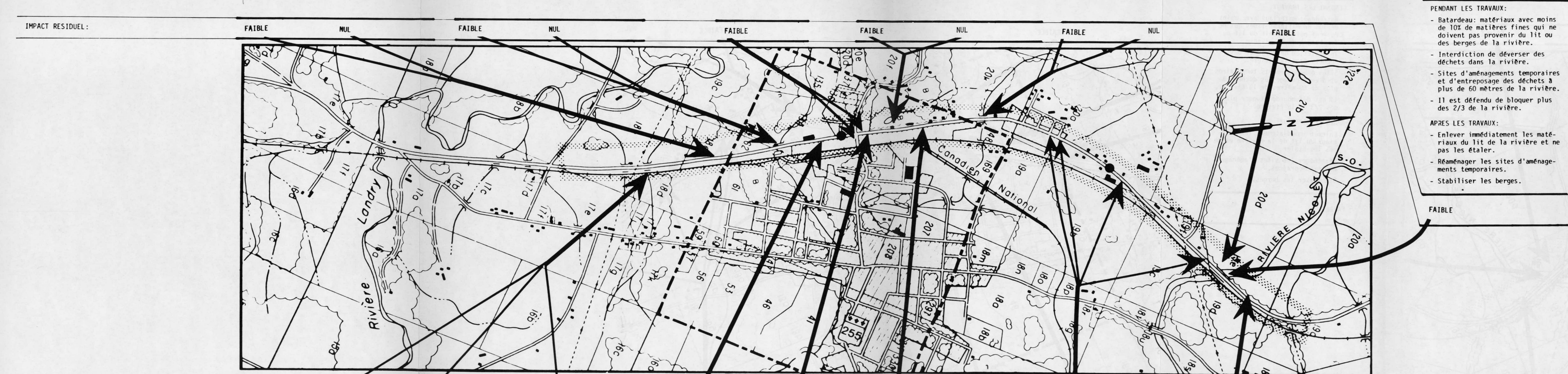
3.2.1 AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Le projet à l'étude, tout en améliorant les structures actuelles du réseau routier, permet de conserver l'organisation spatiale du milieu et consolide les orientations prévues par les plans et règlement de zonage et par le règlement de contrôle intérimaire des municipalités concernées. A cet égard le projet constitue un élément positif quant à l'aménagement du territoire régional.

3.2.2 MILIEU BATI ET ACTIVITES RIVERAINES

Le projet n'entraîne aucune expropriation de bâtiments et ne crée, en aucun cas de rapprochements excessifs de la chaussée vers les bâtiments. D'autre part, le déplacement des pompes à essence de deux garages à l'intersection des routes 116 et 255 n'entraîne aucune conséquence sur l'activité de ces commerces. A ces niveaux l'impact sur le milieu est faible.

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.		- Coupe d'arbres.		- 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			



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

LOCALISATION DES IMPACTS ET
MESURES DE MITIGATION

Effets appréhendés de la voie de détournement

Il est possible que le trafic en transit soit détourné pendant les mois de juin, juillet et août 1985, ce qui allongerait le parcours de 1,5 à 2 kilomètres.

Advenant ce détournement, quelques commerçants pourraient subir une diminution de leur chiffre d'affaires. Cependant, étant donné le manque de données précises sur les activités des commerces en cause et devant l'impossibilité de comparer des cas similaires parce que trop temporaire, il nous est difficile d'évaluer l'importance des effets engendrés par ce possible détournement. Néanmoins, il peut être mentionné que sur l'ensemble des commerces sis en bordure de la route 116, peu d'entre eux dépendent de la circulation en transit. Cette considération ajoutée à la durée temporaire de l'intervention occasionne un impact global faible.

Dégagement de poussière lors des travaux

Les travaux vont entraîner 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 résidants en bordure du projet. L'impact est moyen.

Effets des sels sur les sources d'approvisionnement en eau potable

L'application d'un modèle mathématique mis au point par le Federal Highway Administration des Etats-Unis d'Amérique a permis de prédire que sur les 43 puits localisés près de la route 116, 5 font face à une probabilité de contamination potentiel peu élevée alors que 6 ont une probabilité de contamination plus élevée. L'impact est faible.

3.2.3 AGRICULTURE

Une seule exploitation agricole est touchée par le projet. On y exproprie 300 m² dans un pâturage. L'activité agricole étant que très peu perturbée, l'impact est faible.

Au nord de la zone d'étude, l'emprise est élargie en zone agricole permanente. Toutefois, tel que corroboré par la Commission du territoire agricole du Québec dans sa décision rendue en faveur du ministère des Transports du Québec en date du 6 juin 1983, le projet n'entraîne aucun impact négatif sur l'agriculture.

Aucune autre entrave aux activités agricoles (tel accès aux bâtiments et circulation des animaux) n'est occasionnée par le réaménagement de la route 116.

3.2.4 CLIMAT SONORE

Selon les études effectuées, le niveau sonore moyen le long de l'emprise de la route 116, pour l'heure la plus achalandée de la journée soit entre 17 et 18 heures, se situe à 67 dB(A)*, ce qui constitue une gêne pour les résidents. En 1995, avec une augmentation du débit estimée à 2,5% par année le niveau sonore se situerait à 67 dB(A) au niveau des résidences.

Cependant étant donné que le réaménagement à quatre voies de la route 116 se fait dans l'axe de la route existante le projet comme tel ne crée aucun impact sonore.

3.3 MILIEU VISUEL

Le projet entraîne, au niveau de la maison sise entre les chaînages 12+020 et 12+060, un certain rapprochement du talus extérieur de la route dont l'aspect visuel sera dégradé par rapport au talus existant recouvert de végétation. Cette perturbation comprend également la coupe de deux arbres. L'impact est moyen.

3.4 MILIEU BIOPHYSIQUE

3.4.1 MILIEU AQUATIQUE

L'élargissement du pont au-dessus de la rivière Nicolet Sud-Ouest a comme conséquence:

- de nécessiter la coupe d'arbres et d'arbustes;
- d'entraîner l'érosion des berges et la mise en suspension de matières dans l'eau;
- de perturber le site de frai potentiel à l'aval du pont. Cependant, de nombreux sites semblables existent en amont.

* dB(A) : unité sonore reconnue internationalement pour la mesure du bruit urbain.

Etant donné la nature temporaire des perturbations et leurs faibles ampleurs, l'impact est faible.

D'autre part, le projet nécessite l'allongement des ponceaux de trois ruisseaux et la déviation sur 42 mètres d'une des branches du ruisseau située au sud de la zone des travaux ce qui occasionne des risques d'érosion. Etant donné la faible valeur écologique et piscicole des milieux en cause, l'impact est faible.

3.4.2 MILIEU TERRESTRE

Les perturbations engendrées par le projet sur le milieu terrestre sont en grande partie occasionnées par les remblais au niveau des terrains en friche ou gazonnés ainsi que dans des marais présentant une faible valeur écologique. La sur largeur d'emprise entraîne également la perte de quelques arbres.

En regard des faibles superficies touchées et de la nature du milieu, les impacts créés sont faibles.

4 MESURES DE MITIGATION ET IMPACTS RESIDUELS

4.1 MILIEU HUMAIN

Lors des travaux, les bruits de construction doivent déranger le moins possible la quiétude des populations avoisinantes. A cet égard, les travaux bruyants doivent être exécutés de jour entre 7 et 23 heures. L'impact résiduel est faible.

Le chargé de projet pour le ministère des Transports du Québec verra, lorsqu'il le jugera nécessaire, à l'utilisation d'abat-poussière. L'impact résiduel est faible.

Il est recommandé que les 11 puits susceptibles d'être contaminés par les sels soient échantillonnés avant les travaux. Si par la suite, il s'avérait que la concentration en chlorure dans l'eau dépasse 250 mg/l, des mesures doivent être prises afin de relocaliser les sources d'approvisionnement en eau potable contaminées. De plus, les recommandations pour l'utilisation d'abat-poussière sont:

- la période d'épandage se situe entre le 1er mai et le 1er juin;
- on doit interrompre l'épandage à au moins 75 mètres de part et d'autre de la rivière Nicolet Sud-Ouest;
- ne les employer qu'avec des équipements spécialisés appropriés.

Suite à l'application de ces mesures de mitigation, l'impact résiduel est nul.

4.2 MILIEU VISUEL

Pour l'impact visuel rencontré au niveau de la résidence du lot P-150, nous suggérons 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-dessus de la rivière Nicolet Sud-Ouest sont pendant les travaux:

- pour les batardeaux utiliser des 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;
- les sites d'aménagements temporaires et d'entreposages des déchets à plus de 60 mètres de la rivière;
- il est défendu de bloquer plus des 2/3 de la rivière.

Après les travaux on doit:

- enlever immédiatement les matériaux du lit de la rivière et ne pas les étaler;
- réaménager les sites d'aménagements temporaires;
- stabiliser les berges.

Avec l'application de ces mesures de mitigation, l'impact résiduel est faible.

Pour les tributaires de la rivière Landry, la stabilisation des pentes situées de part et d'autre de l'entrée et de la sortie des ponceaux ainsi que du nouveau lit et des nouvelles berges de la portion détournée du ruisseau au sud de la zone des travaux annule l'impact. L'impact résiduel est nul.

4.3.2 MILIEU TERRESTRE

Lorsqu'il y a lieu, les arbres situés en bordure de l'emprise et susceptibles d'être endommagés lors des travaux doivent être protégés à l'aide de techniques adéquates.

D'autre part, on doit au niveau du talus situé au nord de la sablière dans la section sud de la zone d'étude:

- assurer une bonne stabilité au sol;
- renaturaliser la pente.

Pour ces deux cas, la réalisation des mesures de mitigation rend l'impact résiduel nul.

5 MESURES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

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

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

6 CONCLUSION

Parmi les solutions envisagées, dans le but de répondre aux objectifs du ministère des Transports du Québec en ce qui a trait à la route provinciale dans les municipalités de Danville et du canton de Shipton, il appert que le réaménagement de la route actuelle, tout en répondant aux besoins routiers du milieu au meilleur coût, entraîne le moins de répercussions négatives au point de vue environnemental.

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

Danville

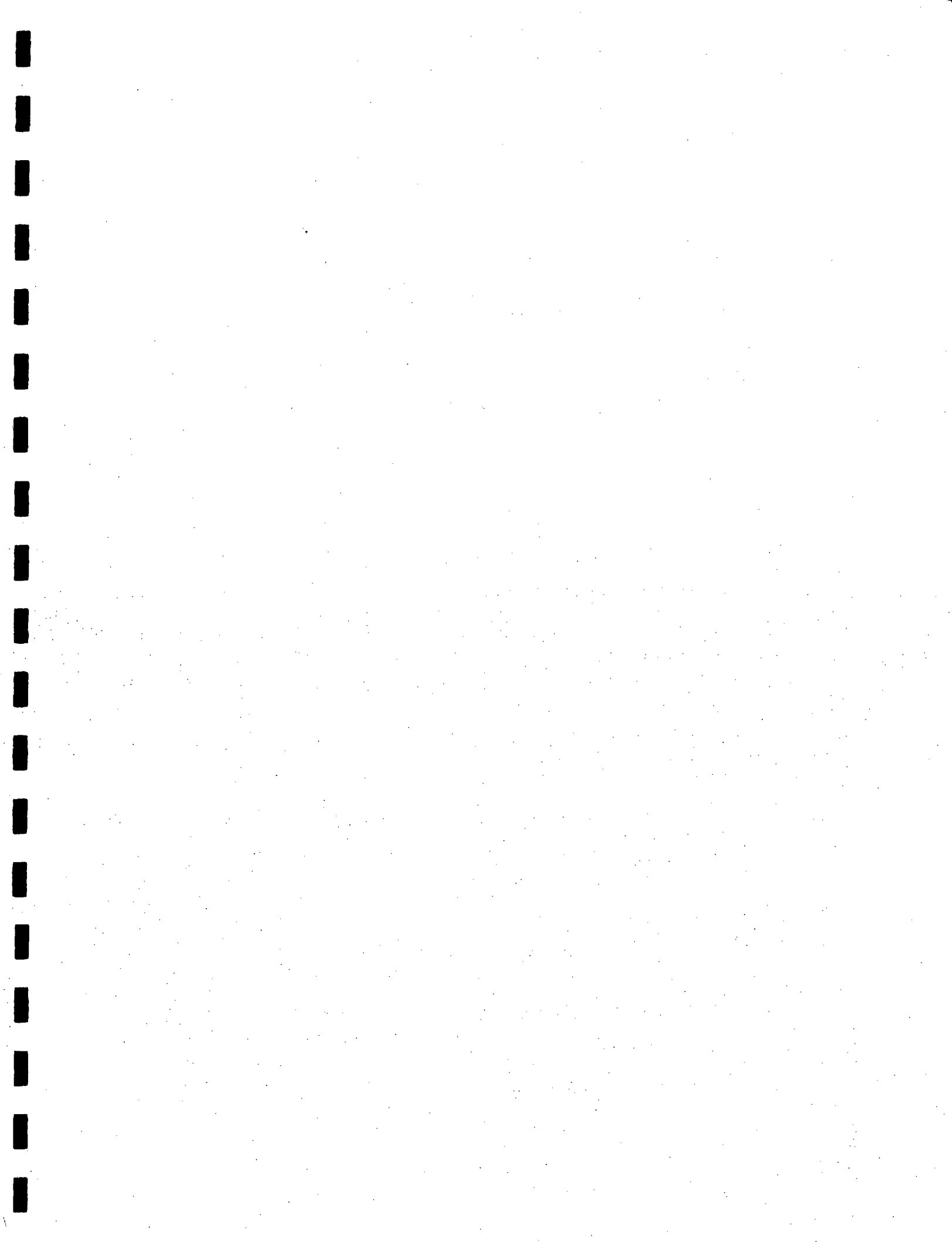
Numéro des lots

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



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 102 097