



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement



AUTOROUTE 55
ENTRE SAINT-CÉLESTIN ET L'AUTOROUTE 20
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT.

CANQ
TR
GE
CA
114
1992

RAPPORT COMPLÉMENTAIRE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
PLACE HAUTE-VILLE, 22^e ÉTAGE
700 EST, BOUL. ST-CYRILLE
QUÉBEC (QUÉBEC) CANADA
G1R 5H1

274091



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

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

**AUTOROUTE 55
ENTRE SAINT-CÉLESTIN ET L'AUTOROUTE 20
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT**

Février 1992

RAPPORT COMPLÉMENTAIRE

Dor. Geo. Chen

CANQ

TR

GE

CA

114

1992

PRÉAMBULE

Ce rapport contient les réponses du ministère des Transports aux questions du ministère de l'Environnement sur l'étude d'impact relative au prolongement de l'autoroute 55 entre Saint-Célestin et l'autoroute 20. La numérotation et l'ordre des aspects traités réfèrent à la lettre du ministère de l'Environnement que l'on retrouve à l'annexe 1.

QUESTION 1 : AFFECTATION DE CIRCULATION

Le ministère des Transports a réalisé deux enquêtes Origine-Destination en 1983 sur les routes 161 (Sainte-Eulalie, poste 2) et 155 (Saint-Léonard-d'Aston, poste 2). Les résultats de ces deux enquêtes montrent que la proportion du trafic de transit, par rapport à la partie comprise entre la route 226 et l'autoroute 20, s'élève à 70 % pour la route 161 et à 80 % pour la route 155.

Le débit journalier moyen annuel (D.J.M.A.) estimé pour cette année sera de 4 555 véh./jour pour la route 161 et de 4 140 véh./jour pour la route 155. Le débit assigné au tronçon d'autoroute proviendra essentiellement de la circulation de transit des routes 161 et 155. Le tronçon d'autoroute prévu permettra, par rapport à la route 161, une réduction du temps de déplacement et nous estimons à 3 188 véh./jour le D.J.M.A. provenant de la route 161. Il en est de même pour la route 155, bien que la distance via l'autoroute est plus grande (environ 7 kilomètres), le temps de déplacement sera inférieur compte tenu de la vitesse plus élevée sur l'autoroute. De plus, l'aménagement géométrique au point d'intersection de la route 226 et de l'autoroute 55, combiné à une signalisation appropriée, permettra une continuité naturelle sur l'autoroute et contribuera aussi à une réduction du temps de parcours. Le débit assigné provenant de la route 155 sera de 3 312 véh./jour.

En additionnant les D.J.M.A. assignés des routes 161 et 155, nous évaluons à 6 500 véh./jour le D.J.M.A. de ce nouveau tronçon d'autoroute et cette projection ne tient pas compte du trafic induit.

QUESTION 2 : DOUBLEMENT DE LA CHAUSSEE

Le ministère des Transports opère depuis de nombreuses années deux postes de comptage permanents dans la zone d'étude. Ils sont localisés sur l'autoroute 55 au pont Laviolette (compteur n° 55502) et sur la route 155 à Saint-Léonard-d'Aston (compteur n° 155375). Ces deux postes de comptage permanents donnent les résultats suivants:

AUTOROUTE 55 (no 55502)				ROUTE 155 (no 155 75)			
ANNEE	D.J.M.A.	% AUG.	D.J.M.E.	ANNEE	D.J.M.A.	% AUG.	D.J.M.E.
1981	17 807	10,2	19 348	1981	3 331	- 8,4	4 029
1982	15 466	- 9,3	17 554	1982	2 952	-11,5	3 591
1983	16 068	+ 3,9	18 838	1983	3 087	+ 4,6	3 853
1984	16 678	+ 3,8	19 204	1984	3 336	+ 8,1	4 033
1985	18 379	+10,2	20 549	1985	3 640	+ 9,1	4 416
1986	19 589	+ 6,6	22 053	1986	3 762	+ 3,4	4 557

Suite à l'examen de ces deux tableaux, nous constatons une baisse importante du D.J.M.A. attribuable à la crise économique de 1982 suivi d'un taux moyen d'augmentation pour l'autoroute 55 de 6,1 % et de 6,3 % pour la route 155. Ces taux sont plus élevés que le taux provincial d'augmentation pour 1986, qui est de 4,2 %. Cependant, dans une perspective de croissance à long terme, 20 ans et plus, il serait difficile de maintenir de façon constante cette croissance. La projection qui tient compte de la dernière récession économique, l'a ramenée à un niveau plus faible, soit un taux moyen de 3 % par année. Ainsi, selon cette hypothèse, la circulation future sur l'autoroute 55 s'accroîtrait de la façon suivante:

AUTOROUTE 55

ANNÉE	D.J.M.A.	D.J.M.E.
1988	6 500	7 179
1993	7 540	8 328
1998	8 710	9 620
2003	10 140	11 200
2008	11 765	12 994

Selon l'évaluation de la capacité offerte d'une chaussée d'autoroute, le débit justifiant la deuxième chaussée l'autoroute est d'environ 10 000 véh./jour, ce qui nous mènerait à l'an 2003. Le doublement de la chaussée devrait se faire une dizaine d'années après la mise en opération du projet autoroutier.

**QUESTION 3 : JUSTIFICATION QUANT AUX ÉCHÉANCIERS DE
CONSTRUCTION DES ÉCHANGEURS IMPLANTÉS
À LA JONCTION DU 9^e RANG ET DE LA ROUTE
226**

Le ministère des Transports du Québec considère que la réalisation de l'échangeur du 9^e Rang est justifié dans le contexte de la construction du tronçon situé entre la route 226 et l'autoroute 20.

Le Ministère souhaite en effet que la route qu'il construira aura le plus possible au départ les caractéristiques d'une autoroute. C'est pourquoi aucune route transversale ne croisera à niveau la future route dans ce tronçon.

C'est dans cette optique que l'échangeur du 9^e Rang doit être complété dès les premiers travaux, indépendamment de la capacité de ce croisement à recevoir une circulation à niveau.

Malgré l'importance de la circulation de l'autoroute 55 et de la route 226, les aménagements actuels permettent de contrôler adéquatement tous les mouvements.

L'échangeur à cet endroit pourra fort probablement être réalisé au moment où le doublement de la chaussée se fera entre Saint-Grégoire et Saint-Célestin et où tous les croisements à niveau seront éliminés.

QUESTION 4 : CHEMIN DE SERVICE ENTRE LES 6^e ET 8^e RANGS

Lors de la conception du projet de l'autoroute 55 dans le secteur faisant l'objet de la demande, le ministère des Transports du Québec avait initialement prévu corriger le sectionnement du 6^e et 8^e Rangs. L'expropriation a été effectuée à la fin des années soixante sur la base de cet aménagement.

De récentes réflexions nous amènent maintenant à privilégier la construction d'un viaduc à la hauteur du 6^e Rang puisqu'à des coûts comparables, il accapare quelque deux hectares de sol de potentiel

agricole de classes 4 et 7 en comparaison à une superficie de sept hectares de classes 2, 3, 4 et 7 nécessaires pour la voie de service, d'où une récupération de cinq hectares de territoire agricole.

Une autorisation de la Commission de la protection du territoire agricole du Québec (n° 33400-173187) datée du 28 novembre 1990 a été obtenue relativement à ce changement (annexe 3). L'annexe 2 identifie les impacts créés par ce concept et indique les modifications à apporter à l'étude d'impact originale engendrées par le nouveau concept.

QUESTION 5 : ROUTE PRINCIPALE EN MILIEU RURAL

Le ministère des Transports du Québec ne peut répondre aux besoins d'un lien routier entre l'autoroute 20 et la route 226 par la construction d'une route principale en milieu rural, avec servitudes de nonaccès et avec possibilité d'élargissement à 4 voies.

En prolongeant l'autoroute 55 entre la route 226 (Saint-Célestin) et l'autoroute 20, le ministère des Transports du Québec poursuit les deux objectifs suivants: favoriser les échanges interrégionaux et assurer à long terme un lien autoroutier continu offrant des conditions optimales de circulation et de sécurité. Ainsi, par ce projet, le ministère des Transports désire achever les assises d'un lien autoroutier dans un axe Nord-Sud et, conséquemment, avoir un lien homogène entre les autoroutes 55, 955, 20 et 40, permettant de relier la région de la Mauricie à celles des Bois-Francs et de l'Estrie. Le concept d'une route principale, même s'il possède des caractéristiques de servitudes de nonaccès s'avère inapproprié et ne pourrait être intégré de façon fonctionnelle au réseau autoroutier en place.

L'autoroute en milieu rural est principalement destinée à des débits de circulation importants afin d'assurer au trafic la vitesse permise pour une sécurité maximale. Pour y arriver, le ministère des Transports du Québec prévoit, en plus de la chaussée est de l'autoroute, la construction de chemins de service et de structures (échangeurs, viaducs) afin d'éviter les intersections à niveau que représentent des points conflictuels.

D'autre part, le débit de circulation sur l'autoroute 55, entre l'autoroute 20 et la route 226, montre les variations suivantes pour 1988:

MOIS	JOUR MOYEN ANNUEL	JOUR MAXIMUM
Février	5 866	8 214
Mars	6 354	7 706
Avril	6 795	9 147
Mai	7 390	9 576
Juin	7 821	9 630
Juillet	8 731	10 875
Août	8 470	10 532
Septembre	8 100	10 375

Ces débits de circulation se rapprochent du niveau justifiant une intervention et le ministère des Transports du Québec sera appelé prochainement à examiner la possibilité du doublement de la chaussée d'autoroute, entre l'autoroute 30 et la route 226, ce qui vient coroborer l'importance du lien homogène entre les autoroutes 55 et 955.

Pour terminer, les caractéristiques d'une route principale en milieu rural avec un D.J.M.A. supérieur à 2 000 véh./jour sont illustrées par la planche D 2301 (annexe 4).

**QUESTION 6 : PREMIÈRE CHAUSSÉE D'AUTOROUTE SELON
LES CARACTÉRISTIQUES D'UNE ROUTE
PRINCIPALE EN MILIEU RURAL**

Le ministère des Transports du Québec ne peut construire la première chaussée de l'autoroute 55 selon les caractéristiques d'une route principale en milieu rural sans possibilité d'élargissement à 4 voies.

En effet, le ministère des Transports du Québec désire, par ce projet, achever les assises d'un lien homogène entre les autoroutes 55, 955, 20 et 40 afin de relier par autoroute la région de la Mauricie à celles des Bois-francs et de l'Estrie.

De plus, les caractéristiques géométriques des autoroutes sont dictées par la sécurité et le confort que l'on recherche sur ce type de route. La vitesse de base ou vitesse de design est d'ailleurs normalement plus élevée que celle d'une route principale.

La largeur minimale de l'emprise d'une chaussée d'autoroute provient principalement des pentes de talus que l'on veut plus faibles, ce qui se fait par l'éloignement des fossés.

Alors que dans le cas d'une route principale, on tolère que le centre des fossés soit aussi près que 12,25 m du centre de la chaussée pour l'autoroute, on exige que le centre du fossé soit à 17,35 m du centre de la chaussée.

Pour la route principale, on recherche des pentes de 1V:4H mais en maintenant le fossé à une distance constante, il arrive très souvent que cette pente (qui est considérée comme minimale pour éviter le capotage d'une voiture en mouvement rapide) ne soit malheureusement pas obtenue.

Pour l'autoroute, la pente recherchée est de 1V:5H et plus douce; en maintenant le fossé à une distance beaucoup plus grande, il est donc généralement plus facile d'obtenir cette caractéristique de sécurité tant recherchée.

Même s'il est vrai que, théoriquement, l'on pourrait construire une autoroute à l'intérieur d'une emprise de 80 m et moins, il ne nous apparaît pas souhaitable de procéder ainsi, car les pentes douces des talus que nous avons aux abords des chaussées d'autoroutes ont prouvé maintes et maintes fois qu'elles étaient tout à fait justifiées en évitant de nombreux capotages.

Il serait souhaitable que les routes principales puissent posséder des caractéristiques géométriques aussi élaborées que les autoroutes, mais la réalité quotidienne oblige à des compromis.

Ce sont des consensus qui font les normes: au ministère des Transports du Québec on a décidé d'y aller avec une classification des routes qui, en fin de compte, détermine les emprises qui peuvent être acceptables, c'est-à-dire des emprises qui répondent aux objectifs du ministère des Transports du Québec, tout en respectant les droits des gens des milieux traversés.

QUESTIONS 7 ET 9: ALIGNEMENT DU TRACÉ ENTRE LES CHEMINS DES 9^e ET 10^e RANGS

Telle qu'illustrée à l'étude d'impact originale, une section de l'autoroute entre le 9^e et un point un peu plus au sud du 10^e Rang était, pour différentes raisons, désaxée du corridor acquis à l'origine pour des fins d'utilité publique et, donc, comme emprise. Une réévaluation de ce dossier nous incite maintenant à favoriser l'axe initial du projet, lequel suit l'alignement de la ligne séparatrice des lots 242 et 243 entre le 9^e et le 10^e rangs. Il comporte moins d'empiétement sur le milieu agricole. L'annexe 2

identifie les impacts créés par ce concept et indique les modifications à apporter à l'étude d'impact originale engendrées par le nouveau concept.

QUESTION 8 : CONSTRUCTION DE LA PREMIÈRE CHAUSSEE

Les chaussées d'autoroute déjà construites dans l'axe de l'autoroute 55 sont situées du côté Est, tant dans la partie Nord entre Saint-Grégoire et la route 226 qu'entre l'autoroute 20 et Saint-Albert-de-Warwick: il est apparu souhaitable de continuer cette construction du même côté pour la partie manquante.

Il serait théoriquement possible de réaliser la chaussée Ouest en première étape, mais il y aurait lieu, alors, de prolonger la chaussée Est depuis la route 226 jusqu'à la première courbe à droite, alors que l'on profiterait de cette courbe pour changer de côté.

On devrait revenir à la chaussée Est dans la courbe à droite avant d'arriver à l'autoroute 20.

Ces deux corrections entraîneraient, au minimum, 1,5 kilomètre de route à démolir et à refaire dans le futur.

**QUESTIONS 10 et 11 : SOURCE D'APPROVISIONNEMENT EN
EAU POTABLE DE LA MUNICIPALITÉ
DE STEINTE - EULALIE**

Une étude de caractérisation du site environnant la source d'approvisionnement en eau potable de la municipalité de Saint-Eulalie a été effectuée par le Service des sols et chaussées du ministère des Transports. Cette étude est jointe à l'annexe 5. Les principales conclusions et recommandations de cette étude sont:

- L'étude de la piézométrie de la nappe d'eau nous révèle que le tracé de la future autoroute ne passera pas dans les zones d'appel des puits de la municipalité et que, conséquemment, les sels déglacants qui y seront épandus ne seront pas captés par lesdits puits.
- Si le taux de pompage et les dimensions des zones d'appel augmentaient de façon à inclure le fossé gauche de la voie ouest de l'autoroute sur une longueur donnée, il sera facile alors d'imperméabiliser ce fossé afin de favoriser le ruissellement de l'eau de drainage de l'autoroute en dehors des zones d'appel.
- Il faudra éviter d'épandre des sels déglacants sur les tronçons du chemin du 13e Rang et de la voie de desserte qui traversent les zones d'appel des puits afin d'éviter une augmentation drastique des taux de chlorures dans l'eau de pompage de la municipalité.
- Il faudra également prélever un échantillon d'eau dans le réservoir municipal juste avant le début des travaux de construction de l'autoroute dans ce secteur et y effectuer des analyses chimiques et bactériologiques complètes.
- Il sera également souhaitable qu'un suivi mensuel soit effectué sur les concentrations en chlorures de l'eau du réservoir municipal pour une période minimale de deux ans après la mise en service de l'autoroute. Nous pensons que ce suivi pourra être

effectué par la municipalité de Sainte-Eulalie puisque l'équipement requis pour effectuer cette analyse est minime et qu'elle a déjà du personnel sur place.

QUESTION 12 : RÉSIDENCES EN BORDURE DES 8^e ET 13^e RANGS

Tel que stipulé dans l'étude d'impact (p. 203), l'implantation d'un viaduc à la hauteur du 8^e Rang crée un impact visuel fort sur la propriété sise au 715 du 8^e Rang. La mise en place d'un encadrement boisé, de part et d'autre du viaduc projeté, atténue l'impact, lequel devient moyen. L'impact sonore sur cette habitation s'avère moyen, tel que spécifié à l'étude d'impact (p. 210). Par ailleurs, une route de desserte est déjà planifiée pour permettre l'accès de cette propriété au 8^e Rang. Il est aussi à souligner que l'implantation de cette résidence s'est faite ultérieurement à l'expropriation du corridor autoroutier; donc, en connaissance des aménagements prévus quant à l'accessibilité. Dans l'ensemble, l'environnement de la propriété en question subit une modification d'ampleur moyenne et aucune autre possibilité envers "les propriétaires concernés" n'est envisagée, autres que celles déjà prévues à l'étude d'impact ou ayant déjà été appliquées.

L'impact visuel initial engendré par le viaduc du 13^e Rang s'avère faible (p. 203 de l'étude d'impact) puisque la propriété sise au 531, rang des Erables est encadrée par la végétation. Une route de desserte est aussi prévue afin de permettre l'accès aux propriétés de ce secteur. Le lotissement dans cette zone et l'implantation de cette habitation ont été effectués après l'expropriation du corridor autoroutier. Le type d'accès de la propriété au rang était donc déjà connu. En conséquence, sur ces aspects, aucune autre mesure que celles déjà prévues n'est préconisée. Par ailleurs, dans le cadre des orientations actuelles, le ministère des Transports du

Québec ne prévoit pas de mesures d'atténuation en ce qui concerne les impacts sonores impliquant des résidences isolées.

**QUESTION 13 : MESURES POUR RENATURALISER LA SECTION
ABANDONNÉE DU CHEMIN DES CÈDRES**

Le ministère des Transports procédera à la scarification, au nivellement et à l'ensemencement de la section abandonnée du Chemin des cèdres.

**QUESTION 14 : RÈGLEMENT SUR LES CONDITIONS DE
DISPOSITIONS DES IMMEUBLES EXCÉDENTAIRES**

Ce règlement est inclus à l'annexe 5.

ANNEXE 1

QUESTIONS DU MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

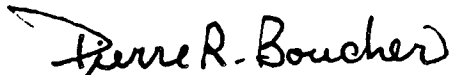
**QUESTIONS RELATIVES À L'ÉTUDE D'IMPACT SUR
L'ENVIRONNEMENT - PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 55
DE SAINT-CÉLESTIN À L'AUTOROUTE 20**

1. Est-ce que le MTQ pourrait fournir les estimés et prévisions de circulation pour le tronçon de l'autoroute 55 en projet?
2. Selon quels critères le M.T.Q. entend-il prendre la décision de construire la deuxième chaussée de l'autoroute et quelle année prévoit-il la construire?
3. De quelle façon l'échangeur à l'intersection du chemin du 9ième rang est justifié lors de la construction de la 1ère chaussée alors que l'échangeur à l'intersection de la route 226 est justifié seulement lors de la construction de la deuxième chaussée?
4. Est-ce que le M.T.Q. pourrait expliquer en quoi un chemin de service est nécessaire entre les chemins du 6e et du 8e rang compte tenu de la proximité des routes 155 et 161 et du chemin du 7ième rang? Quel est le besoin exprimé par les propriétaires des rangs concernés?
5. Est-ce que le M.T.Q. peut répondre aux besoins d'un lien routier entre l'autoroute 20 et la route 226 par la construction d'une route principale en milieu rural sans servitudes d'accès, avec possibilité d'élargissement à quatre voies? Nous demandons au M.T.Q. d'illustrer les caractéristiques ci-haut mentionnées.
6. Si le M.T.Q. ne peut pas répondre aux besoins d'un lien routier entre l'autoroute 20 et la route 226 par la construction d'une route principale sans servitudes d'accès avec possibilité d'élargissement à quatre voies, est-ce qu'il peut construire la première chaussée de l'autoroute 55 selon les caractéristiques d'une route principale en milieu rural sans possibilité d'élargissement à quatre voies.

7. A la proximité des 10^e et 11^e rangs, pour quelles raisons le tracé retenu ne peut-il suivre l'alignement de la ligne séparative des lots 242 et 243 entre les chemins du 9^{ième} et 10^{ième} rang et passer sur le lot 242 entre les chemins du 10^e et 11^e rangs?
8. Compte tenu du nombre d'années que cela peut prendre avant que la deuxième chaussée soit construite et vu que les chemins de service sont prévus du côté ouest, est-ce que le M.T.Q. peut évaluer la possibilité de construire la première chaussée du côté ouest plutôt que du côté est?
9. Est-ce que le M.T.Q. pourrait évaluer s'il serait opportun de mettre un écran visuel vis-à-vis l'exploitation de Sintra près du chemin du 10^e rang?
10. En ce qui a trait à la source d'approvisionnement en eau de la municipalité de Ste-Eulalie, est-ce que le M.T.Q. pourrait fournir l'étude de caractérisation du site afin de déterminer le régime d'écoulement de la nappe d'eau et les risques de contamination par les déglacants?
11. Dans l'éventualité où la source d'approvisionnement en eau potable de la municipalité de Ste-Eulalie deviendrait insuffisante suite aux travaux de construction de la route ou contaminée suite à l'exploitation de celle-ci, est-ce que le MTQ peut préciser les mesures correctives appropriées dont il parle dans l'étude. Le M.T.Q. devrait s'engager à payer entièrement le coût de nouvelles installations s'il n'y a pas de mesure corrective jugée satisfaisante par la municipalité. Est-ce qu'il y a entente entre la municipalité de Ste-Eulalie et le M.T.Q. à ce sujet?
12. En ce qui a trait aux résidences du 715, 8^{ième} rang à Saint-Wenceslas et du 531, rang des Erables (13^{ième} rang) à Sainte-Eulalie, l'étude d'impact mentionne aux pages 210 et 211 que ces deux résidences subiront un im-

pact sonore moyen et fort et on n'envisage pas de mesure d'atténuation. En face de chacune de ces résidences, nous présumons que nous aurons respectivement l'approche "est" des viaducs du 8ième et du 13 ième rang. En plus de l'impact sonore, l'accès à la route et le champ visuel devraient subir de fortes modifications. Nous demandons donc au ministère des Transports d'exposer les possibilités qui seront offertes aux propriétaires concernés.

13. En ce qui a trait à la partie du chemin des Cèdres qui sera réaménagé pour l'intersection avec l'autoroute 55, est-ce que le M.T.Q. peut indiquer les mesures d'atténuation requises pour la renaturalisation de la section abandonnée et la récupération du revêtement bitumineux?
14. Est-ce que le M.T.Q. pourrait inclure le "Règlement sur les conditions de dispositions des immeubles excédentaires" dans son rapport complémentaire afin d'informer le public sur la façon selon laquelle seront rétrocédées les parties excédentaires des lots expropriés.


PIERRE R. BOUCHER
Chargé de projet
MENVIQ

Le 26 octobre 1988

ANNEXE 2

**MODIFICATIONS À APPORTER À L'ÉTUDE D'IMPACT SUR
L'ENVIRONNEMENT DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 55
DE SAINT - CÉLESTIN À L'AUTOROUTE 20**

Réalisé par Nove Environnement

INTRODUCTION

Dans les semaines qui ont suivi le dépôt de l'étude d'impact sur l'environnement du prolongement de l'autoroute 55, entre la route 266 à Saint-Célestin et l'autoroute 20, des modifications furent apportées au projet initial.

D'une part, il était prévu de construire entre les 6^e et 8^e rangs, une voie de service d'une longueur de 3,3 km au sud-ouest de l'axe autoroutier afin de permettre le maintien de la desserte des côtés est et ouest. Cependant, après une évaluation de la situation, le ministère de l'Environnement du Québec a suggéré le remplacement de la voie de service par un viaduc au-dessus de l'autoroute à la hauteur du 6^e Rang. Les détails de construction du viaduc sont illustrés à la figure 1.

D'autre part, le tracé initial de l'autoroute entre les 9^e et 11^e rangs a été légèrement déplacé vers l'est par le Service des tracés du ministère des Transports du Québec suite au refus de la Commission de protection du territoire agricole du Québec d'autoriser une utilisation non agricole du lot P-243.

Le présent document constitue par conséquent un amendement à l'étude d'impact environnemental déposée au ministère de l'Environnement au cours du mois de juillet 1988.

Le lecteur trouvera dans les pages qui suivent les modifications qui devront être apportées au rapport principal afin de tenir compte de ces changements.

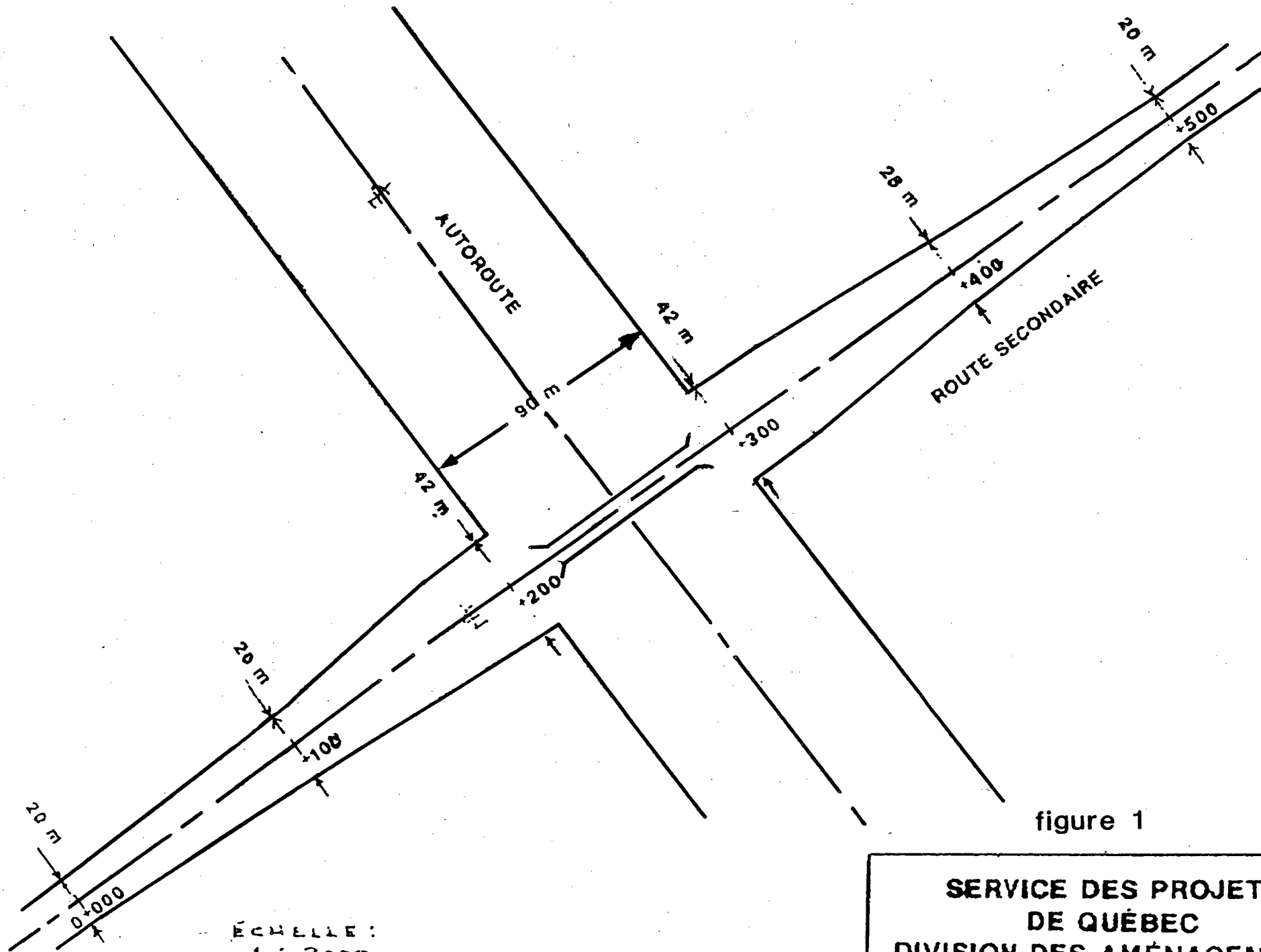
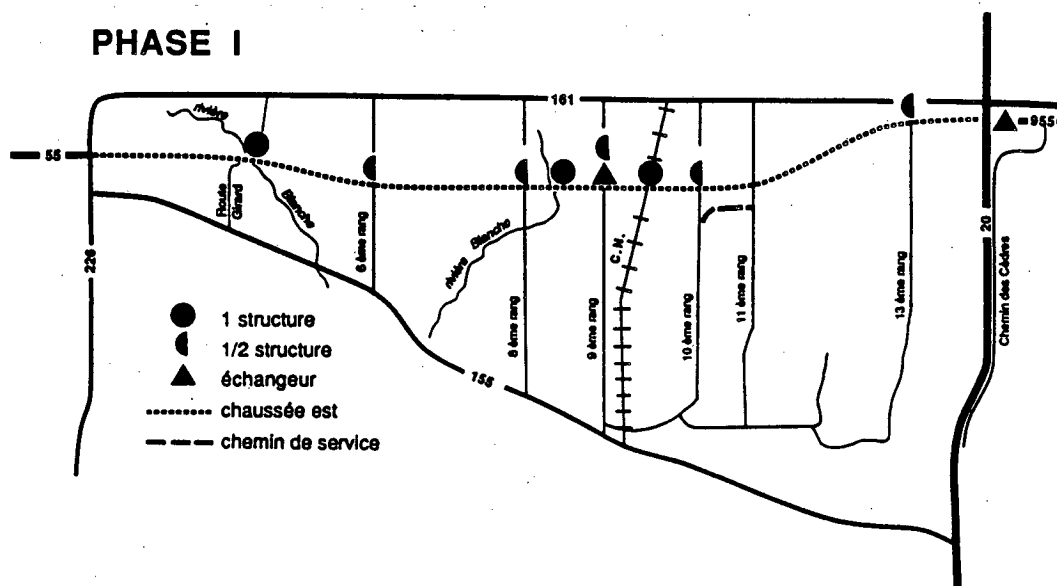


figure 1

ÉCHELLE :
1 : 2000

**SERVICE DES PROJETS
DE QUÉBEC
DIVISION DES AMÉNAGEMENTS**



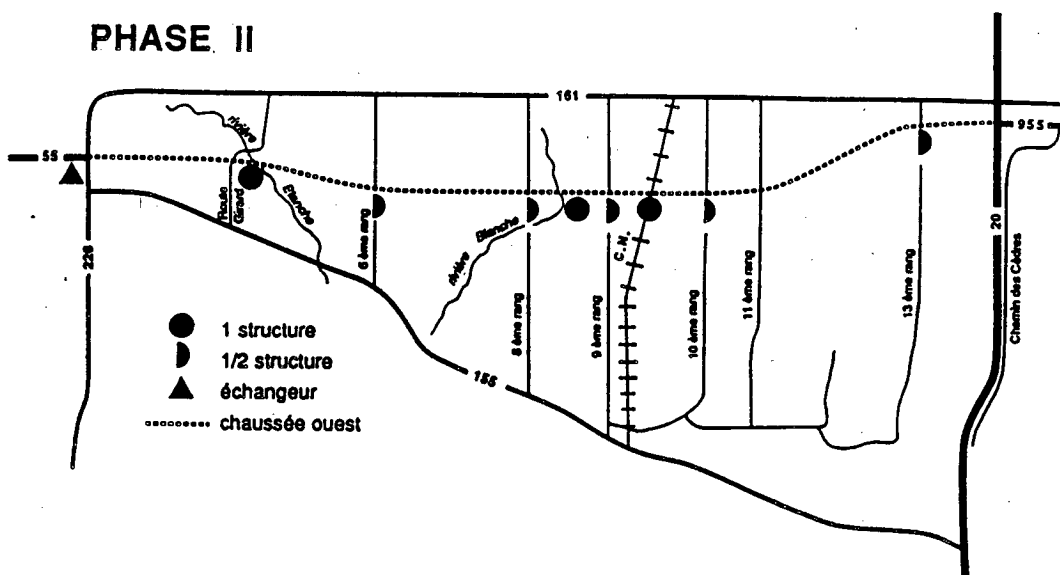
p. 176, para. 1, l. 8

- cinq demi-structures et remblais d'approche aux chemins des 6^e, 8^e, 9^e, 10^e et 13^e rangs;

p. 176, para. 1, l. 13

- un chemin de service d'emprise nominale de 20 mètres, sur une longueur d'environ 1,3 km, entre les chemins des 10^e et 11^e rangs ...

p. 176, figure PHASE II



p. 179, para. 1, l. 5

- les cinq demi-structures requises ainsi que leur remblai d'approche au niveau des chemins des 6^e, 8^e, 9^e, 10^e et 13^e rangs;

BILAN DES IMPACTS LIÉS À LA PRÉSENCE DE L'INFRASTRUCTURE ET MESURES D'ATTÉNUATION

. Milieu biophysique

Suite au remplacement d'une voie de service par un viaduc et au réalignement du tracé entre les 9^e et 11^e rangs, la perte totale de peuplements forestiers à valeur écologique moyenne sera de 48,2 ha soit une faible augmentation (0,2 ha) par rapport au tracé antérieur.

De plus, l'abandon de la voie de service au profit d'un viaduc permettra d'éviter trois traversées de ruisseaux de qualité inférieure et éliminera dans la phase I, les impacts reliés au passage d'une route dans des dépôts sensibles du type alluvions fluviales anciennes (pente $\geq 31\%$).

Le nouveau tracé entre les 10^e et 11^e rangs amputera une plus grande superficie d'une aire d'hivernage du cerf de Virginie inférieure à 1,5 km² (soit 8,7 ha par rapport à 0,7 ha auparavant).

Ainsi, des changements sont apportés au tableau 9.1 et à la section 9.3.1.

p. 190, para. 3, l. 1

La phase I du projet affectera à 13 endroits des peuplements forestiers à valeur écologique moyenne totalisant 28,1 ha et la phase II, six peuplements pour un total de 20,1 ha. La présence de l'autoroute entraînera donc la perte de 48,2 ha de couvert boisé à valeur écologique moyenne ...

p. 191, para. 1, l. 1

En ce qui a trait aux ruisseaux, l'autoroute traversera dans la phase I un seul ruisseau de qualité supérieure et sept de qualité inférieure ...

TABEAU 9.1: IDENTIFICATION ET LOCALISATION DES IMPACTS SUR LE TRACÉ RETENU - MILIEU BIOPHYSIQUE

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	NATURE DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL	PHASE I		PHASE II		TOTAL
				LOCALISATION	SUPERFICIE	LOCALISATION	SUPERFICIE	PHASES I ET II NOMBRE (superficie)
Peuplements forestiers à valeur écologique forte	- Perturbation et perte du couvert boisé.	- Déboisement minimum; - Maintenir le plus possible les conditions de drainage naturel; - Pour la phase I ne déboiser que pour l'emprise requise.	Moyen	7+070 à 7+180	0,5 ha	7+180 à 7+220	0,5 ha	(2,6 ha)
				7+140 à 7+190	0,1 ha	—	—	
				18+920 à 19+070	0,6 ha	18+930 à 19+060	0,9 ha	
				TOTAL:	1,2 ha	TOTAL:	1,4 ha	
Peuplements forestiers à valeur écologique moyenne	- Perturbation et perte du couvert boisé. couvert boisé.	- Déboisement minimum.	Faible	5+460 à 7+080	5,7 ha	5+400 à 7+150	11,2 ha	(48,2 ha)
				7+390 à 7+400 V	0,1 ha	—	—	
				7+440 à 7+500	0,1 ha	7+440 à 7+520	0,5 ha	
				8+660 à 8+720	0,4 ha	8+600 à 8+750	0,5 ha	
				12+000 à 12+260 E	1,8 ha	—	—	
				12+180 à 12+270 E	0,5 ha	—	—	
				13+620 à 14+130	2,3 ha	13+620 à 14+050	2,0 ha	
				16+640 à 16+720	0,2 ha	—	—	
				16+980 à 17+300	1,6 ha	16+960 à 17+600	2,6 ha	
				17+360 à 17+600	1,0 ha	—	—	
				17+650 à 18+250	1,9 ha	17+700 à 18+250	3,3 ha	
				19+940 à 20+830 E	11,5 ha	—	—	
				20+750 à 20+850 E	1,0 ha	—	—	
				TOTAL:	28,1 ha	TOTAL:	20,1 ha	

TABEAU 9.1: IDENTIFICATION ET LOCALISATION DES IMPACTS SUR LE TRACÉ RETENU - MILIEU BIOPHYSIQUE (suite)

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	NATURE DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL	PHASE I		PHASE II		TOTAL PHASES I ET II NOMBRE (superficie)
				LOCALISATION	SUPERFICIE	LOCALISATION	SUPERFICIE	

Rivière

Construction d'un pont sans modification du lit	- Perturbation des berges; - Modification du courant en période de crue; - Risques d'érosion et apport de matériaux dans le cours d'eau; - Risques de perturbation de la faune aquatique.	- Ne pas effectuer de travaux pour le pont et ses approches entre la période de débâcle et le 1er juillet; - Aucun débris de coupe ne devra être laissé dans la rivière; - Stabiliser les approches du pont avec des matériaux non-érodables; - Nettoyer, stabiliser et restaurer le site du chantier dès la fin des travaux.	Faible à nul	4+400 à 4+460	—	4+400 à 4+470	—	2
				TOTAL: 1		TOTAL: 1		
Construction d'un pont et rectification du lit	- Perturbation des berges; - Faible modification du régime hydrodynamique; - Risques d'érosion et apport de matériaux dans le cours d'eau; - Risques de perturbation de la faune aquatique; - Altération d'habitats fauniques, aquatiques et ripariens.	- Ne pas effectuer de travaux en rivière ou sur les berges entre la période de débâcle et le 1er juillet; - Stabiliser les approches du pont et les berges avec des matériaux non-érodables; - Planter un alignement de saules arbustifs au sommet de l'empierrement du nouveau chenal;	Faible	11+070 à 11+090	—	10+900 à 11+090	—	2
				TOTAL: 1		TOTAL: 1		

TABLEAU 9.1: IDENTIFICATION ET LOCALISATION DES IMPACTS SUR LE TRACÉ RETENU - MILIEU BIOPHYSIQUE (suite)

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	NATURE DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL	PHASE I		PHASE II		TOTAL
				LOCALISATION	SUPERFICIE	LOCALISATION	SUPERFICIE	PHASES I ET II NOMBRE (superficie)
Rivière								
• Construction d'un pont et rectification du lit (suite)		- Aménager le contrepoids par em- piérement du pont en respectant le niveau original du lit de la rivière; - S'il y a lieu au moment des travaux, récolter vifs les pois- sons captifs du méandre aban- donné et les réintroduire dans la rivière; - Prévenir l'érosion et la chute de matériaux en rivière; - Nettoyer, stabiliser et restau- rer le site du chantier dès la fin des travaux; - Effectuer les travaux selon la séquence indiquée à l'annexe C ci-jointe.						
Ruisseau								
• Qualité supérieure	- Perturbation des berges et du lit; - Risque d'altération de la qua- lité de l'eau.	- Pour une zone de 20 m de part et d'autre du ruisseau, retarder les opérations de décapage et de terrassement jusqu'au moment de la mise en forme finale et de l'érection du ponceau;	Faible à nul	2+300 à 2+310	—	2+260 à 2+300	—	2
				TOTAL: 1		TOTAL: 1		—

TABEAU 9.1: IDENTIFICATION ET LOCALISATION DES IMPACTS SUR LE TRACÉ RETENU - MILIEU BIOPHYSIQUE (suite)

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	NATURE DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL	PHASE I		PHASE II		TOTAL PHASES I ET II NOMBRE (superficie)
				LOCALISATION	SUPERFICIE	LOCALISATION	SUPERFICIE	
Ruisseau								
• Qualité supérieure (suite)		- Utiliser des ponceaux sans radier afin de laisser le lit du ruisseau intact, sinon enfouir le ponceau à une profondeur suffisante pour permettre au lit naturel du ruisseau de se rétablir; - Minimiser le déboisement en bordure du ruisseau; - Stabiliser rapidement les sites remaniés; - Les approches du ponceau ne devront pas rétrécir le lit du ruisseau de plus de 20% de sa largeur initiale; - Stabiliser les approches des ponceaux selon la norme D-6409 ci-jointe à l'annexe D.						
• Qualité inférieure	- Perturbation de l'écoulement naturel.	- Ponceau de dimension suffisante pour maintenir l'écoulement naturel; - De part et d'autre de la chaussée, minimiser la coupe de la végétation arbustive en bordure du ruisseau.	Nul	1+660 à 1+670 6+880 à 6+900 9+460 à 9+700 9+640	—	1+620 à 1+660 6+900 9+700 à 9+750	—	13 —

TABLEAU 9.1: IDENTIFICATION ET LOCALISATION DES IMPACTS SUR LE TRACÉ RETENU - MILIEU BIOPHYSIQUE (suite)

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	NATURE DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL	PHASE I		PHASE II		TOTAL
				LOCALISATION	SUPERFICIE	LOCALISATION	SUPERFICIE	PHASES I ET II NOMBRE (superficie)
Ruisseau								
. Qualité inférieure (suite)		- Stabiliser les approches des ponceaux selon la norme D-6409 ci-jointe à l'annexe D.		9+830 à 9+860		9+860 à 9+900		
				9+920 à 9+950		9+900 à 9+920		
				11+250 à 11+260		11+260 à 11+270		
				TOTAL: 7	—	TOTAL: 6	—	
Aires d'hivernage de Cerfs de Virginie								
. Supérieure à 1,5 km ²	- Dérangement dans les habitudes de l'espèce particulièrement durant la période de construction et les quelques années suivantes; - Perte de nourriture et de couvert; - Risques de collision impliquant des cerfs; - Parcellisation des aires.	- Installer des panneaux de signalisation routière indiquant la présence de cerfs.	Faible	5+240 à 5+860	2,6 ha	5+260 à 5+900	4,4 ha	4
				16+620 à 18+280	8,6 ha	16+620 à 18+280	8,0 ha	(23,6 ha)
				TOTAL: 2	11,2 ha	TOTAL: 2	12,4 ha	

TABLEAU 9.1: IDENTIFICATION ET LOCALISATION DES IMPACTS SUR LE TRACÉ RETENU - MILIEU BIOPHYSIQUE (suite)

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	NATURE DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL	PHASE I		PHASE II		TOTAL
				LOCALISATION	SUPERFICIE	LOCALISATION	SUPERFICIE	PHASES I ET II NOMBRE (superficie)
Aires d'hivernage de cerfs de Virginie (suite)								
. Inférieure à 1,5 km ²	- Dérangement dans les habitudes de l'espèce particulièrement durant la période de construction et les quelques années suivantes; - Perte de nourriture et de couvert; - Risques de collision impliquant des cerfs; - Parcellisation des aires.	Aucune	Faible à nul	14+880 à 15+680	3,7 ha	14+880 à 15+680	3,6 ha	3 (8,7 ha)
				14+940 à 15+610 S	1,4 ha	—	—	
				TOTAL: 2	5,1 ha	TOTAL: 1	3,6 ha	
Dépôts sensibles								
. Dépôts marins Zones de pente (9-30%)	- Augmentation possible des risques de glissement; - Érosion du talus; - Disposition des rebuts.	- Réduire au maximum possible la déclivité des talus en déblais et les stabiliser le plus tôt possible.	Faible	2+260 à 2+340	0,5 ha	2+260 à 2+350	0,4 ha	7 (3,0 ha)
				10+880 à 11+080	0,9 ha	10+830 à 10+890	0,4 ha	
				11+080 à 11+110	0,3 ha	10+980 à 11+110	0,2 ha	
				11+240 à 11+280	0,3 ha	—	—	
				TOTAL: 4	2,0 ha	TOTAL: 3	1,0 ha	

TABLEAU 9.1: IDENTIFICATION ET LOCALISATION DES IMPACTS SUR LE TRACÉ RETENU - MILIEU BIOPHYSIQUE (suite)

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	NATURE DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL	PHASE I		PHASE II		TOTAL PHASES I ET II NOMBRE (superficie)
				LOCALISATION	SUPERFICIE	LOCALISATION	SUPERFICIE	
• Dépôts marins Zones de pente ($\geq 31\%$)	- Augmentation possible des risques de glissement; - Érosion du talus; - Remblais ou déblais importants; - Disposition des rebuts.	- Réduire au maximum possible la déclivité des talus en déblais et les stabiliser le plus tôt possible.	Faible	10+800 à 10+880 TOTAL: 1	0,3 ha 0,3 ha	10+780 à 10+880 TOTAL: 1	0,3 ha 0,3 ha	2 (0,6 ha)
• Alluvions fluviales anciennes Zones de pente ($\geq 31\%$)	- Remblais ou déblais importants; - Risque d'érosion.	- Stabiliser le talus le plus rapidement possible.	Faible	— TOTAL: NIL	— NIL	9+650 à 9+880 TOTAL: 1	0,5 ha 0,5 ha	1 (0,5 ha)
• Till de Gentilly Zones de pente ($\geq 31\%$)	- Remblais ou déblais importants; - Risque d'érosion	- Stabiliser le talus le plus rapidement possible.	Faible	4+390 à 4+440 4+540 à 4+650 TOTAL: 2	0,3 ha 0,4 ha 0,7 ha	4+390 à 4+440 — TOTAL: 1	0,2 ha — 0,2 ha	3 (0,9 ha)

E: superficies immobilisées par un échangeur

S: superficies immobilisées par un chemin de service

V: superficies immobilisées par un viaduc

p. 191, para. 1, l. 6

... Les ruisseaux seront donc traversés à 15 endroits pour l'ensemble du projet ...

p. 191, para. 3

Un ravage dont la superficie est inférieure à 1,5 km² sera affecté par l'implantation de l'autoroute, soustrayant une superficie totale de 8,7 ha pour les phases I et II de l'autoroute. L'impact résiduel est considéré de faible à nul.

p. 191, para. 5

Les alluvions fluviatiles anciennes et le till de Gentilly en zones abruptes (31 % et +) couvrent au niveau de l'emprise un total d'environ 1,4 ha pour les phases I et II.

• Milieu humain

En ce qui a trait au milieu humain, la mise en place d'un chemin de service était prévue afin d'atténuer les impacts engendrés lors du recoupement du 6^e rang par l'autoroute. La construction d'un viaduc aura quant à elle pour effet d'annuler cet impact.

Des modifications sont effectuées à la section 9.3.2 et au tableau 9.2.

p. 192, para. 2

Au niveau des infrastructures de transport, sept routes seront recoupées par l'autoroute projetée. Afin de maintenir les liens de cinq de ces infrastructures routières (6^e, 8^e, 9^e, 10^e et 13^e rangs), des viaducs seront construits. Pour le 11^e rang, la mesure d'atténuation proposée consiste en un chemin de service permettant de rejoindre le 10^e rang. Finalement, pour le chemin municipal Girard localisé dans la municipalité de Saint-Célestin, aucune mesure d'atténuation n'est envisagée. Sur ces deux dernières routes, l'impact résiduel est faible et il est nul pour les cinq premières.

TABLEAU 9.2: IDENTIFICATION ET LOCALISATION DES IMPACTS SUR LE TRACÉ RETENU - MILIEU HUMAIN

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	NATURE DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL	PHASE I		PHASE II		TOTAL PHASES I ET II NOMBRE (superficie)
				LOCALISATION	SUPERFICIE	LOCALISATION	SUPERFICIE	
Routes tertiaires	- Routes recoupées par l'emprise projetée.							
. 9 ^e rang		- Construction d'un viaduc et d'un échangeur.	Nul	12+400	—	1+000	—	2
				TOTAL: 1	NIL	TOTAL: 1	NIL	
. 6 ^e rang, 8 ^e rang, 10 ^e rang et 13 ^e rang		- Construction de viaduc.	Nul	7+410 10+750 14+400 19+280	— — — —	— — — —	— — — —	4
				TOTAL: 4	NIL	TOTAL: NIL	NIL	
Chemins municipaux	- Chemins recoupés par l'emprise projetée.							
. 11 ^e rang		- Mise en place d'un chemin de service.	Faible	15+700	—	—	—	1
				TOTAL: 1	NIL	TOTAL: NIL	NIL	
. Chemin Girard		Aucune	Faible	4+050	—	—	—	1
				TOTAL: 1	NIL	TOTAL: NIL	NIL	

TABLEAU 9.2: IDENTIFICATION ET LOCALISATION DES IMPACTS SUR LE TRACÉ RETENU - MILIEU HUMAIN (suite)

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	NATURE DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL	PHASE I		PHASE II		TOTAL PHASES I ET II NOMBRE (superficie)
				LOCALISATION	SUPERFICIE	LOCALISATION	SUPERFICIE	
Pistes de motoneige	- Pistes recoupées par l'emprise projetée.	- Assurer le lien entre les pistes situées de part et d'autre de l'autoroute projetée en permettant le passage des motoneiges sur le viaduc d'une route tertiaire.	Nul	4+050 4+900 8+100 12+900 TOTAL: 4	— — — — NIL	— — — — TOTAL: NIL	— — — — NIL	4
Conduite d'amenée d'eau municipale	- Interception de la conduite par l'emprise projetée.	- Assurer la sécurité des approvisionnements en eau par les moyens techniques les plus appropriés.	Nul	1+200 19+280 TOTAL: 2	— — NIL	— — TOTAL: NIL	— — NIL	2
Source municipale d'approvisionnement en eau potable	- Risque de contamination par les déglacants (empiètement de 150 m dans l'aire de protection du puits).	- Effectuer une étude de caractérisation du site afin de déterminer le régime d'écoulement de la nappe d'eau de façon à déterminer les risques de contamination par les déglacants. Dans l'éventualité où les risques s'avèreraient significatifs, apporter les mesures correctives appropriées.	Nul	18+950 à 19+500 TOTAL: 1	— NIL	18+950 à 19+500 TOTAL: 1	— NIL	1 (même puits pour les 2 phases)

. Milieu agro-forestier

. Aspect agricole

Suite au remplacement de la voie de service par un viaduc, la superficie totale cultivée en location et immobilisée par l'emprise lors de la phase I pour l'exploitation laitière L-24 sera de 9,7 ha soit une diminution de 4,2 ha par rapport au tracé antérieur.

Le nouveau tracé évitera en grande partie l'exploitation laitière (L-55) située entre les 10^e et 11^e rangs (lot P-243) empiétant seulement 1,3 ha de sol cultivé en location comparativement à 10,2 ha pour l'ancien tracé. Cette superficie sera requise pour la construction du viaduc et du chemin de service au niveau du 10^e rang dont la mise en place est prévue à la phase I.

Des corrections doivent être effectuées au tableau 9.3 ainsi qu'aux fiches d'impact des exploitations L-24 et L-55. Ces changements nous amènent à modifier certaines superficies mentionnées à la section 9.3.3.1.

p. 195, para. 2, l. 1

La phase I du projet immobilisera 50,8 ha de sol cultivé en location ...

p. 195, para. 3, l. 1

Pour sa part, la phase II immobilisera ... 46,3 ha en location ...

p. 195, para. 4, l. 18

... les superficies cultivées ou cultivables qui ne seront requises que pour la phase II (46,3 ha) ...

. Aspect forestier

Le nouveau tracé de l'autoroute immobilisera une plus grande superficie de la plantation située entre les 10^e et 11^e rangs, soit 7,9 ha (phase I : 4,7 ha, phase II : 3,2 ha) comparativement à 1,5 ha (phase I) pour le tracé antérieur. Puisque cette perte de

TABLEAU 9.3: IDENTIFICATION ET LOCALISATION DES IMPACTS SUR LE TRACÉ RETENU - MILIEU AGRO-FORESTIER, ASPECT AGRICOLE

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	NATURE DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL	PHASE I		PHASE II		TOTAL PHASES I ET II NOMBRE (superficie)
				LOCALISATION	SUPERFICIE	LOCALISATION	SUPERFICIE	
Superficies cultivées en propriété	- Immobilisées par l'emprise projetée.	Aucune	Moyen	—	—	0+600 à 0+800	1,1 ha E	1
				TOTAL: Nil	Nil	TOTAL: 1	1,1 ha	(1,1 ha)
Superficies cultivées en propriété	- Isolées du site de l'entreprise par des servitudes de non accès mais avec accès sur chemin public.	Aucune	Faible	4+050 à 4+200	5,5 ha	—	—	1
				TOTAL: 1	5,5 ha	TOTAL: Nil	Nil	(5,5 ha)
Superficies cultivées en location	- Immobilisées par l'emprise projetée.	Aucune	Faible à nul	1+150 à 2+240	6,0 ha	0+400 à 1+600	19,7 ha E	25 (97,1 ha)
				2+400 à 2+550	0,9 ha	0+400 à 2+240	2,7 ha	
				2+550 à 3+440	4,9 ha	0+650 à 0+900	2,0 ha E	
				3+440 à 3+910	2,6 ha	0+780 à 1+090	4,0 ha E	
				3+910 à 4+040	0,7 ha	1+010 à 1+200	2,0 ha E	
				4+050 à 4+100	0,2 ha	2+400 à 2+550	0,5 ha	
				8+980 à 10+740	9,7 ha	2+550 à 3+440	3,1 ha	
				10+800 à 12+390	8,3 ha	3+440 à 3+910	1,6 ha	
				11+540 à 12+390	14,5 ha E	3+910 à 4+040	0,5 ha	
				12+100 à 12+390	1,0 ha E	4+050 à 4+100	0,2 ha	
				12+410 à 12+440	0,7 ha E	8+980 à 10+740	6,1 ha	
				14+410 à 14+460	0,8 ha V	10+800 à 11+900	3,9 ha	
				14+425 à 14+485	0,5 ha S			
				TOTAL: 13	50,8 ha	TOTAL: 12	46,3 ha	

TABLEAU 9.3: IDENTIFICATION ET LOCALISATION DES IMPACTS SUR LE TRACÉ RETENU - MILIEU AGRO-FORESTIER, ASPECT AGRICOLE (suite)

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	NATURE DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL	PHASE I		PHASE II		TOTAL
				LOCALISATION	SUPERFICIE	LOCALISATION	SUPERFICIE	PHASES I ET II NOMBRE (superficie)
Superficies cultivées en location	- Isolées par des servitudes de non accès.	- Prévoir un accès à partir d'un chemin existant.	Faible à nul	2+550 à 3+440	37,5 ha	0+000 à 0+900	24,0 ha	10 (185,3 ha)
				3+440 à 3+910	9,5 ha	0+080 à 2+240	34,1 ha	
				3+450 à 4+040	14,0 ha	1+200 à 2+200	12,0 ha	
				3+910 à 4+040	16,5 ha	2+400 à 2+550	12,0 ha	
				4+050 à 4+100	0,7 ha			
				7+420 à 8+200	25,0 ha			
				TOTAL: 6	103,2 ha	TOTAL: 4	82,1 ha	

E: superficies immobilisées par un échangeur

S: superficies immobilisées par un chemin de service

V: superficies immobilisées par un viaduc

FICHE D'IMPACT AGRICOLE

Dossier n°: L-24

ÉLÉMENTS AFFECTÉS ET NATURE DE L'IMPACT	IMPACT RÉSIDUEL	PHASE I			PHASE II			TOTAL PHASES I ET II
		UNITÉ DE TERRAIN	LOCALISATION	SUPERFICIE	UNITÉ DE TERRAIN	LOCALISATION	SUPERFICIE	
Superficies cultivées en location immobilisées par l'emprise	Faible à nul	(2/4)	8+980 à 10+740	9,7 ha	(2/4)	8+980 à 10+740	6,1 ha	15,8 ha

S: superficies immobilisées par un chemin de service
E: superficies immobilisées par un échangeur

FICHE D'IMPACT AGRICOLE

Dossier n°: L-55

ÉLÉMENTS AFFECTÉS ET NATURE DE L'IMPACT	IMPACT RÉSIDUEL	PHASE I			PHASE II			TOTAL PHASES I ET II
		UNITÉ DE TERRAIN	LOCALISATION	SUPERFICIE	UNITÉ DE TERRAIN	LOCALISATION	SUPERFICIE	
Superficies cultivées en location immobilisées par l'emprise	Faible à nul	(2/3)	14+410 à 14+460	0,8 ha V				1,3 ha
		(2/3)	14+425 à 14+485	0,5 ha S				

S: superficies immobilisées par un chemin de service

E: superficies immobilisées par un échangeur

V: superficies immobilisées par un viaduc

superficie (>25 % de la superficie totale de la plantation) remet en cause la viabilité de la plantation, l'impact est considéré moyen et nullement mitigeable.

Quant aux peuplements d'érables présentant un certain potentiel acéricole et aux boisés ayant une certaine valeur pour la productivité de matière ligneuse, les superficies amputées par la nouvelle emprise de l'autoroute sont légèrement modifiées.

Des corrections sont apportées au tableau 9.4 et à la section 9.3.3.2.

p. 199, para. 3

- Plantations

Lors de la phase II, le tracé de l'autoroute traversera une plantation immobilisant moins de 25 % de sa superficie totale. Puisque la perte de 0,4 ha de plantation ne remet pas en cause la viabilité de cet élément, l'impact apparaît plutôt faible.

p. 199, nouveau paragraphe à la suite du paragraphe 3

À chacune des phases de construction, une seconde plantation sera empiétée par le tracé entraînant une perte totale de 7,9 ha. La présence de l'autoroute affectera une proportion importante de la plantation; l'impact résiduel est considéré moyen.

p. 199, para. 4

- Peuplements d'érables à potentiel acéricole

Les peuplements d'érables à potentiel acéricole moyen ou fort seront traversés par le tracé retenu à 15 endroits pour une superficie totale de 28,4 ha dans la phase I. Ils le seront à sept endroits pour un total de 15,9 ha dans la phase II.

TABLEAU 9.4: IDENTIFICATION ET LOCALISATION DES IMPACTS SUR LE TRACÉ RETENU - MILIEU AGRO-FORESTIER, ASPECT FORESTIER

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	NATURE DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL	PHASE I		PHASE II		TOTAL
				LOCALISATION	SUPERFICIE	LOCALISATION	SUPERFICIE	PHASES I ET II NOMBRE (superficie)
Plantations	- Immobilisation par l'emprise: ≤ 25% de la superficie totale de la plantation.	Aucune	Faible	—	—	4+740 à 4+830	0,4 ha	1 (0,4 ha)
				TOTAL: NIL	NIL	TOTAL: 1	0,4 ha	
Plantations	- Immobilisation par l'emprise: > 25% de la superficie totale de la plantation.	Aucune	Moyen	14+900 à 15+680 14+975 à 15+620 S	3,3 ha 1,4 ha	14+980 à 15+680 —	3,2 ha —	3 (7,9 ha)
				TOTAL: 2	4,7 ha	TOTAL: 1	3,2 ha	
Peuplements d'érables à potentiel acéricole moyen ou fort sur des terres affectées à des fins d'utilité publique	- Perte de superficie ayant un potentiel pour la production acéricole.	Aucune	Faible	5+300 à 5+380 5+440 à 5+700 5+650 à 6+870 8+630 à 8+740 12+030 à 12+260 E 12+160 à 12+260 E 13+620 à 14+030 16+600 à 16+680 16+980 à 17+300	0,2 ha 0,9 ha 4,0 ha 0,5 ha 1,8 ha 0,6 ha 1,9 ha 0,4 ha 1,9 ha	— 5+440 à 5+650 5+620 à 6+870 8+600 à 8+740 — — 13+620 à 14+030 — 16+960 à 17+600	— 1,3 ha 0,1 ha 0,4 ha — — 1,6 ha — 2,3 ha	22 (44,3 ha)

TABLEAU 9.4: IDENTIFICATION ET LOCALISATION DES IMPACTS SUR LE TRACÉ RETENU - MILIEU AGRO-FORESTIER, ASPECT FORESTIER (suite)

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	NATURE DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL	PHASE I		PHASE II		TOTAL PHASES I ET II NOMBRE (superficie)
				LOCALISATION	SUPERFICIE	LOCALISATION	SUPERFICIE	
Superficies boisées à très forte productivité de matière ligneuse	- Perte de superficie ayant un potentiel pour la production forestière.	Aucune	Faible	17+340 à 17+560	0,7 ha	—	—	10 (17,7 ha)
				17+660 à 17+840	0,4 ha	17+670 à 17+980	1,5 ha	
				18+100 à 18+270	0,6 ha	18+150 à 18+250	0,7 ha	
				19+940 à 20+810 E	7,8 ha	—	—	
				20+520 à 20+840 E	5,7 ha	—	—	
				20+750 à 20+850 E	1,0 ha	—	—	
				TOTAL: 15	28,4 ha	TOTAL: 7	15,9 ha	
				13+100 à 13+620	2,4 ha	12+970 à 13+700	3,1 ha	
				14+030 à 14+160	0,6 ha	14+030 à 14+180	0,6 ha	
				14+420 à 14+980	2,5 ha	14+420 à 14+980	2,3 ha	
				14+420 à 14+470 V	0,6 ha	—	—	
				14+470 à 14+970 S	1,3 ha	—	—	
				15+720 à 16+160	2,0 ha	15+700 à 16+200	2,3 ha	
				TOTAL: 6	9,4 ha	TOTAL: 4	8,3 ha	

TABLEAU 9.4: IDENTIFICATION ET LOCALISATION DES IMPACTS SUR LE TRACÉ RETENU - MILIEU AGRO-FORESTIER, ASPECT FORESTIER (suite)

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	NATURE DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL	PHASE I		PHASE II		TOTAL
				LOCALISATION	SUPERFICIE	LOCALISATION	SUPERFICIE	PHASES I ET II NOMBRE (superficie)
Superficies boisées à forte productivité de matière ligneuse au stade jeune ou mûr	- Perte de superficie ayant un potentiel pour la production forestière.	Aucune	Faible	4+920 à 5+520	2,0 ha	4+920 à 5+520	3,7 ha	16 (20,5 ha)
				6+870 à 7+070	0,7 ha	6+870 à 7+120	1,6 ha	
				7+090 à 7+200	0,2 ha	7+160 à 7+210	0,2 ha	
				7+380 à 7+400 V	0,1 ha	7+420 à 7+520	0,4 ha	
				7+420 à 7+440 V	0,1 ha	—	—	
				7+650 à 7+800	0,7 ha	7+670 à 7+840	0,5 ha	
				18+260 à 18+940	2,5 ha	18+260 à 18+940	4,5 ha	
				19+070 à 19+180	0,3 ha	19+070 à 19+130	0,3 ha	
				19+410 à 19+920 E	2,7 ha	—	—	
				TOTAL: 9	9,3 ha	TOTAL: 7	11,2 ha	
Superficies boisées à productivité moyenne de matière ligneuse au stade jeune	- Perte de superficie ayant un potentiel pour la production forestière.	Aucune	Faible	4+100 à 4+280	1,1 ha	4+100 à 4+280	0,7 ha	6 (12,0 ha)
				7+750 à 8+640	5,1 ha	7+800 à 8+630	3,2 ha	
				8+730 à 8+930	1,1 ha	8+740 à 8+910	0,8 ha	
				TOTAL: 3	7,3 ha	TOTAL: 3	4,7 ha	

E: superficies immobilisées par un échangeur

S: superficies immobilisées par un chemin de service

V: superficies immobilisées par un viaduc

p. 199, para. 5

- Surfaces boisées à productivité de matière ligneuse

La réalisation de l'autoroute entraînera la perte de 17,7 ha de superficie boisée à très forte productivité de matière ligneuse (phase I : 9,4 ha; phase II : 8,3 ha), 20,5 ha de superficie boisée à forte productivité au stade jeune ou mûr (phase I : 9,3 ha; phase II : 11,2 ha) et finalement, 12,0 ha de superficie boisée à productivité moyenne au stade jeune (phase I : 7,3 ha; phase II : 4,7 ha). Aucune atténuation n'est prévue et l'impact résiduel est faible.

. Milieu visuel

L'implantation d'un viaduc au-dessus de l'autoroute à la hauteur du 6^e rang entraînera un impact variant de faible à nul puisque le milieu boisé contribuera à atténuer la présence de cet élément.

Suite au déboisement de la nouvelle emprise, des modifications visuelles du paysage seront notées sur une distance totale de 11 200 m soit une augmentation de 515 m par rapport au tracé initial.

Ainsi, des modifications ont été effectuées au tableau 9.5 et à la section 9.3.4.

p. 203, para. 3, l. 1

Au niveau des 6^e, 9^e, 10^e, 13^e rangs et de la traversée de la voie ferrée du Canadien National, l'impact résiduel engendré par l'implantation d'un viaduc s'avère faible.

p. 207, para. 2

La coupure du 11^e rang, ainsi que le déboisement causé par la construction de la voie de service, ne provoquent aucun impact puisque le paysage actuel absorbera bien ces modifications. Seul le point de jonction entre la voie de service et le 10^e rang apparaît quelque peu néfaste pour l'observateur permanent. En considérant que l'aménagement servant à atténuer l'impact du viaduc situé à proximité servira d'arrière-plan et compte tenu du niveau d'utilisation de cette voie de service, aucune mesure d'atténuation n'est prévue.

TABLEAU 9.5: IDENTIFICATION ET LOCALISATION DES IMPACTS SUR LE TRACÉ RETENU - MILIEU VISUEL

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	NATURE DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL	PHASE I		PHASE II		TOTAL PHASES I ET II NOMBRE (longueur)
				LOCALISATION	LONGUEUR	LOCALISATION	LONGUEUR	
Observateurs mobiles et permanents	- Implantation d'un viaduc (modification visuelle et volumétrique du paysage).							
	. en milieu boisé (l'autoroute projetée se situe au niveau du sol).	- Déboisement minimal. Plantation d'arbres et d'arbustes à la base du talus créé par la mise en place du viaduc et ce, jusqu'à la limite de l'emprise.	Faible à nul	7+410 19+300	— —	— —	— —	2
				TOTAL: 2	NIL	TOTAL: NIL	NIL	
	. en milieu ouvert (l'autoroute projetée se situe au niveau du sol).	- Aménagement d'un encadrement boisé. Plantation d'arbres et d'arbustes à la base du talus créé par la mise en place du viaduc et ce, jusqu'à la limite de l'emprise.	Faible	12+400 14+400	— —	— —	— —	2
				TOTAL: 2	NIL	TOTAL: NIL	NIL	
			Moyen	10+750	—	1+100	—	2
				TOTAL: 1		TOTAL: 1		
	. en milieu ouvert (l'autoroute projetée est surélevée).	Aucune	Faible	13+400	—	—	—	1
				TOTAL: 1	NIL	TOTAL: NIL	NIL	

TABLEAU 9.5: IDENTIFICATION ET LOCALISATION DES IMPACTS SUR LE TRACÉ RETENU - MILIEU VISUEL (suite)

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	NATURE DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL	PHASE I		PHASE II		TOTAL PHASES I ET II NOMBRE (longueur)
				LOCALISATION	LONGUEUR	LOCALISATION	LONGUEUR	
Observateurs permanents	- Implantation d'un échangeur (modification visuelle du paysage).	- Aménagement d'un écran végétal entre la surface carrossable et l'observateur permanent. Conserver la végétation à l'intérieur des boucles, des carrefours et des échangeurs.	Faible	12+400	—	1+100	—	2
Observateurs mobiles et permanents (suite)	- Implantation d'un échangeur (modification visuelle du paysage) (suite).			TOTAL: 1	NIL	TOTAL: 1	NIL	
Superficie boisée	- Déboisement de l'emprise (modification visuelle du paysage).	Aucune	Faible	2+280 à 2+400	120 m			15 (10060 m)
				4+210 à 4+260	50 m			
				4+400 à 4+420	20 m			
				4+920 à 8+980	4060 m			
				7+440 à 8+980	1540 m			
				12+000 à 12+260	260 m E			
				13+620 à 14+130	510 m			
				14+640 à 14+900	260 m			
				15+740 à 15+780	40 m			
				15+880 à 16+000	120 m			
				16+260 à 17+300	1040 m			
				17+400 à 17+640	240 m			
				17+840 à 18+080	240 m			
				18+220 à 19+240	1020 m			
				20+600 à 20+820	540 m E			
				TOTAL: 15	10060 m	TOTAL: NIL	NIL	

TABEAU 9.5: IDENTIFICATION ET LOCALISATION DES IMPACTS SUR LE TRACÉ RETENU - MILIEU VISUEL (suite)

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	NATURE DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL	PHASE I		PHASE II		TOTAL
				LOCALISATION	LONGUEUR	LOCALISATION	LONGUEUR	PHASES I ET II NOMBRE (longueur)
Boisé exceptionnel, érables pures et plantation de 2 mètres et plus	- Déboisement de l'emprise (modification visuelle du paysage).	Aucune	Faible	12+200 à 12+300	100 m E	—	—	4 (1140 m)
				14+980 à 15+680	700 m			
				17+640 à 17+840	200 m			
				18+080 à 18+220	140 m			
				TOTAL : 4	1140 m	TOTAL : NIL	NIL	

E : longueur immobilisée par un échangeur

S : longueur immobilisée par un chemin de service

p. 207, para. 3, l. 6

... qualifié de faible sur une distance totale de 11 200 m.

SYNTHÈSE DES IMPACTS RÉSIDUELS SIGNIFICATIFS

En général, les changements apportés au projet initial ne modifieront que les impacts considérés faibles ou nuls. Seule la traversée d'une plantation localisée entre les 10^e et 11^e rangs créera un nouvel impact résiduel significatif. Ce dernier est qualifié de moyen puisque la perte importante de superficie boisée remet en cause la viabilité de la plantation.

Des modifications doivent être apportées à la carte 19 et à la section 9.4.

p. 214, para. 4

La construction de l'autoroute affectera de façon significative et permanente 7 éléments dans sa phase I et 6 dans sa phase II.

p. 214, para. 5, l. 9

... qualité visuelle du paysage. Au niveau du milieu forestier, une plantation sera affectée par la présence de l'autoroute (phases I et II) puisque la perte de la superficie boisée excèdera 25 % de la superficie totale de la plantation. Tous ces impacts sont qualifiés de moyens.

ANNEXE 3

**AUTORISATION DE LA COMMISSION DE LA PROTECTION
DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC**

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC
(Québec)

D É C I S I O N

IDENTIFICATION DU DOSSIER:

No: 33400 - 173187
Lot (s): P.15, P.16, P.32, P.33, P.34, P.35,
P.36, P.37, rangs V et VI
Cadastre: Paroisse de Saint-Wenceslas
Div. d'enreg.: Nicolet no 2
Superficie: 2,6241 hectares
Municipalité: Saint-Wenceslas
MRC: NICOLET-YAMASKA

NOM DES PARTIES: Ministère des Transports du Québec

PARTIE DEMANDERESSE

Municipalité de Saint-Wenceslas
Fédération de l'UPA de Nicolet
Richard Couture et al.

PARTIE(S) MISE(S) EN CAUSE

MEMBRE PRÉSENT: Gaston Meunier, vice-président

DATE DE LA DÉCISION: 1990 11 28

NATURE DE LA DEMANDE:

Le ministère des Transports Québec s'adresse à la Commission afin d'obtenir l'autorisation de lotir, d'aliéner et d'utiliser à des fins autres qu'agricoles des parties de lots 15 et 16 du rang cinq, et des parties des lots 32, 33, 34, 35, 36, 37 du rang six, au cadastre de la paroisse de Saint-Wenceslas, dans la division d'enregistrement de Nicolet no 2, d'une superficie totale de 2,6241 hectares.

Ladite superficie est nécessaire pour permettre la construction d'un viaduc à l'intersection du chemin du sixième rang et de l'autoroute 55, sur le territoire de la municipalité de Saint-Wenceslas.

Au soutien de la demande, monsieur Michel Bérard du ministère des Transports, dans une lettre datée du 24 juillet 1990, explique qu'à l'origine, le ministère des Transports avait prévu corrigé le sectionnement du sixième rang en favorisant le déplacement via une voie de service qui aurait longé l'autoroute 55 entre les sixième et huitième rang.

Toutefois, le ministère des Transports préfère maintenant construire un viaduc à l'intersection de l'autoroute 55 et du sixième rang parce que le sol de la superficie de terrain requise est de classes 4 et 7, par rapport à un sol d'une superficie de plus de sept hectares de classes 2, 3, 4, et 7, qui aurait nécessaire pour la construction de la voie de service.

Il semblerait que le projet maintenant soumis permet d'économiser environ cinq hectares en territoire agricole.

La Commission recevait également en date du 17 septembre un document manuscrit de monsieur Rosaire Teasdale, dans lequel il informait la Commission qu'il ne s'opposait pas au principe du projet, mais en ce qui concerne le prix, il demande à en discuter.

De plus, en date du 28 septembre 1990, un autre document manuscrit, celui-ci sous les signatures de monsieur Jean-Guy Houle et madame Marguerite Houle, permettait à la Commission de constater qu'eux non plus ne s'objectaient pas au projet, mais souhaitent également discuter du prix de vente de leur propriété.

Finalement, le 3 octobre suivant, monsieur Germain Houle informait la Commission qu'il ne s'opposait pas au projet.

La corporation municipale a informé la Commission qu'elle appuyait la demande puisqu'elle est conforme à sa réglementation.

MOTIFS DE LA COMMISSION:

La Commission, après avoir analysé l'ensemble du dossier, constate que les sols du lot en cause sont de classes 4 et

7, suivant les données de l'Inventaire des terres du Canada, ce qui implique que la Commission n'aura pas à tenir compte, dans sa prise de décision, de l'article 69.08 de la Loi sur la protection du territoire agricole, en vigueur depuis le premier juillet 1989.

Elle analysera donc le tout en vertu de l'article 62 de la même loi, qui se veut une analyse au mérite.

Considérant que le terrain visé est borné au nord, au sud et à l'est par un boisé, et à l'ouest par une friche arbustive;

Considérant qu'on ne retrouve pas de bâtiment agricole actif à proximité des parties visées;

Considérant que le ministère des Transports a tenu compte du milieu agricole en optant pour un design qui affectera le moins possible ce milieu, et que la superficie requise a été réduite au minimum;

En conséquence, en considération de la nature même du projet qui est de caractère public, les personnes en cause ne s'objectant pas audit projet, et que la construction recherchée n'aura pas pour effet de réduire la productivité agricole des lots visés ni celle des lots avoisinants, la Commission conclut qu'elle peut y donner suite.

Toutefois, en ce qui concerne les revendications formulées par les personnes ayant soumis des représentations dans ce dossier, il y aurait lieu pour celles-ci de s'adresser directement à la municipalité ou au ministère des Transports afin de discuter des prix offerts par ceux-ci pour l'achat de leurs propriétés.

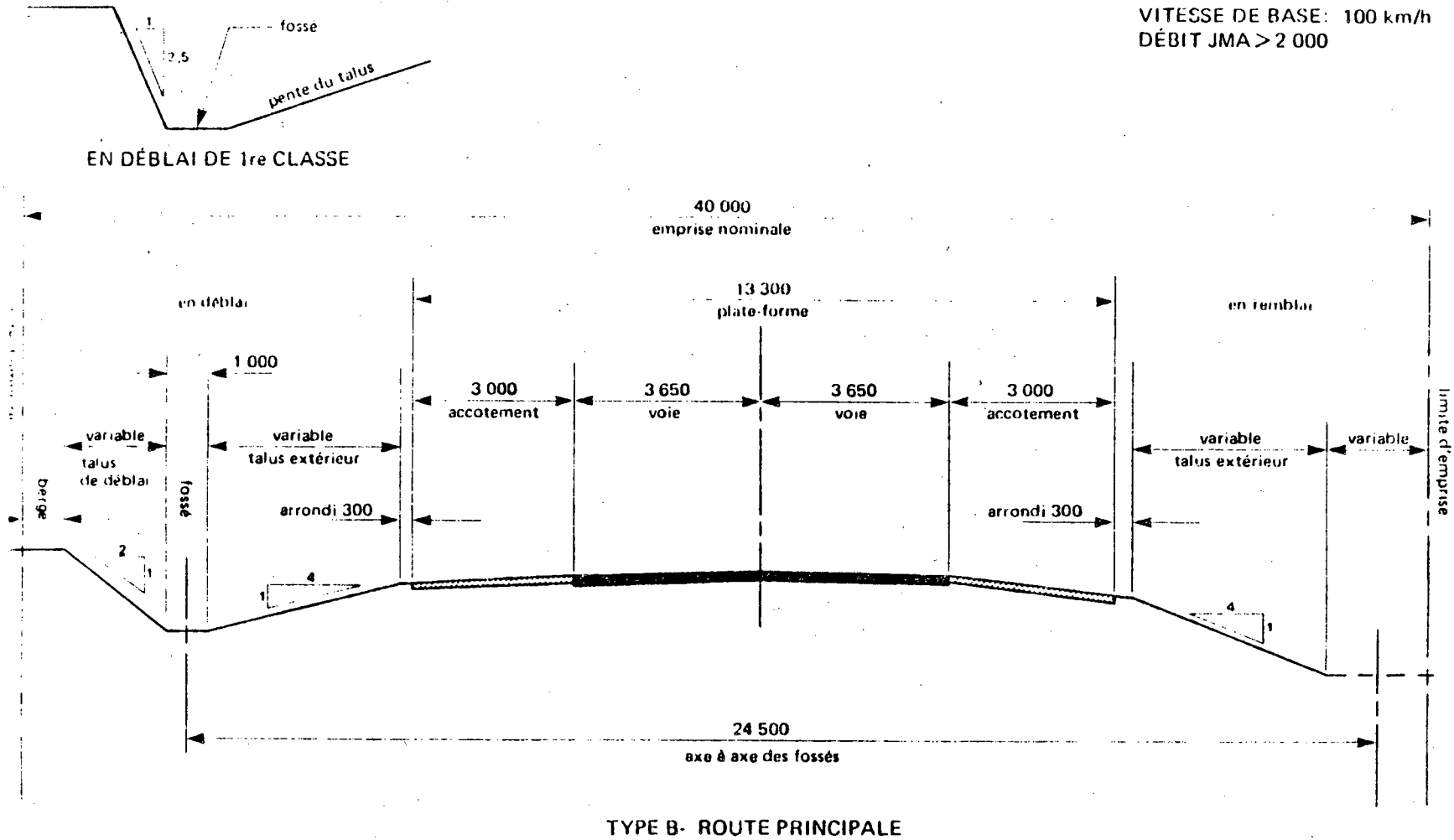
PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION

AUTORISE le lotissement, l'aliénation et l'utilisation à des fins autres qu'agricoles, de parties des lots 15 et 16 du rang cinq, et de parties des lots 32, 33, 34, 35, 36, 37 du rang six, au cadastre de la paroisse de Saint-Wenceslas, dans la division d'enregistrement de Nicolet no 2, d'une superficie totale de 2,6241 hectares, le tout afin de permettre au ministère des Transports de construire un viaduc à l'intersection de l'autoroute 55 et du chemin du sixième rang.

ANNEXE 4

PROFIL EN TRAVERS D - 2301

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



NOTES: -Lorsqu'on prévoit une glissière de sécurité, une berme 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

ANNEXE 5

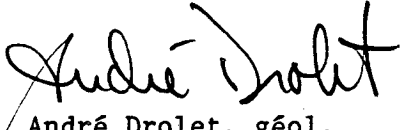
**ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA SOURCE
D'ALIMENTATION DE SAINTE - EULALIE**

ETUDE D'IMPACT

Sources d'alimentation en eau potable
de la municipalité de Ste-Eulalie

Prolongement de l'autoroute #55
entre St-Célestin et l'autoroute #20

Présenté à: Monsieur France-Serge Julien, urb.
Chargé de Projet
Service de l'Environnement
MTQ - Montréal


Préparé par: André Drolet, géol.
Chef, Section mécanique des roches
Division géotechnique
Service des sols et chaussées
200, Dorchester Sud, 4e étage
Québec, Qc
G1K 5Z1

N/D.: 215(26)87

Québec, le 22 novembre 1988

TABLE DES MATIERES

- 1.0 Nature du problème
- 2.0 Système d'alimentation en eau de la municipalité
- 3.0 Piézométrie de la nappe
- 4.0 Salinité actuelle de la nappe
- 5.0 Zones d'appel des puits
- 6.0 Vitesses d'écoulement de l'eau souterraine
- 7.0 Bilan global des sels
- 8.0 Conclusions et recommandations

Références

Annexes

- Annexe 1: - Plan de localisation
- Annexe 2: - Elévations du sol; Vue en plan
- Elévations du sol; Vue 3-D
- Annexe 3: - Tableau des caractéristiques des puits
- Annexe 4: - Tableau des mesures d'élévations à chaque piézomètre
- Annexe 5: - Légende
- Niveaux d'eau du 13-05-88; Vue en plan
- Niveaux d'eau du 13-05-88; Vue 3-D
- Niveaux d'eau du 02-06-88; Vue en plan
- Niveaux d'eau du 02-06-88; Vue 3-D
- Niveaux d'eau du 23-06-88; Vue en plan
- Niveaux d'eau du 23-06-88; Vue 3-D
- Niveaux d'eau du 23-08-88; Vue en plan
- Niveaux d'eau du 23-08-88; Vue 3-D
- Niveaux d'eau du 25-10-88; Vue en plan
- Niveaux d'eau du 25-10-88; Vue 3-D
- Annexe 6: - Taux de chlorures; Vue en plan
- Taux de chlorures; Vue 3-D
- Annexe 7: - Agrandissement d'une photo aérienne

1.0 NATURE DU PROBLEME

Votre Service nous a demandé d'étudier l'impact de la construction de la future autoroute 55 nord sur le système d'approvisionnement en eau potable de la municipalité de Ste-Eulalie (voir plan de localisation en annexe 1). Les deux puits qui alimentent la municipalité se trouveront à 120 m à l'ouest de l'emprise de l'autoroute, vis-à-vis le chaînage 108 + 00. La carte apparaissant en annexe 2 indique la géométrie des lieux ainsi que la topographie du terrain naturel.

2.0 SYSTEME D'ALIMENTATION EN EAU DE LA MUNICIPALITE

Il fut très difficile d'obtenir des renseignements sur le fonctionnement et les caractéristiques du système d'aqueduc actuel puisqu'aucune personne-ressource à la municipalité ne connaît les paramètres techniques dudit système. Même la documentation disponible au bureau du secrétaire municipal ne contient aucune information pertinente à ce sujet. En fait, nos sources d'informations proviennent des publications du MENVIQ et du M.E.R. traitant des études hydrogéologiques réalisées à Ste-Eulalie. Les titres de ces publications apparaissent dans les références placées à la fin de ce rapport.

On y apprend, entre autres, que la municipalité est alimentée par deux puits crépinés forés respectivement en 1974 et 1975. Le puits #2 est situé à 150 pieds au nord du puits #1. Ces puits de 10 pouces de diamètre furent forés à plus de 30 pieds de profondeur dans un sable fin à moyen. Ils débitent chacun 40 gallons CDN/minute (180 litres/min.) pour un rabattement relativement faible de la nappe ce qui témoigne de la puissance de cette formation aquifère. Le tableau de l'annexe 3 présente les caractéristiques physiques de chacun des puits ainsi que de l'aquifère telles que révélées par l'essai de pompage effectué lors de leur mise en place.

Dans la station de pompage, il existe un compteur qui donne le débit total de pompage qui pénètre dans le réservoir de 280,000 gallons. Ainsi, nous avons pu déterminer que la consommation journalière moyenne de la municipalité, effectuée pour une période de 18 jours, soit du 11 au 29 août 1988, est de 21,600 gallons CDN. Théoriquement, le système actuel pourrait fournir 115,000 gall./jour (2 puits X 40 gall./min.) soit plus de 4 fois la consommation journalière actuelle.

A titre informatif, nous voulons souligner que la séquence de pompage actuelle est très mauvaise et sûrement coûteuse pour la municipalité. Les deux pompes partent toujours simultanément. Aux heures de pointe, elles pompent deux à trois minutes, s'arrêtent environ une minute puis recommencent ce cycle inlassablement. En dehors des heures de pointe, les temps d'arrêt

sont plus longs, mais les pompes fonctionnent rarement plus de dix minutes en continu. Ces arrêts et départs fréquents impliquent une usure prématurée de tout le système, en plus d'occasionner une demande électrique supplémentaire. Deux pompes débitant chacune 40 gall./min. peuvent fournir les 21,600 gallons journaliers nécessaires à l'alimentation de la municipalité en 4,5 heures de pompage simultanée ou 9 heures de pompage en alternance. Le système pourrait alors être réglé pour espacer et allonger les périodes de pompage afin d'optimiser la séquence d'opération.

3.0 PIEZOMETRIE DE LA NAPPE

Le manque d'information sur la piézométrie de la nappe d'eau nous a obligé à installer 29 piézomètres dans un quadrilatère d'environ 0,25 km² à l'intérieur duquel se trouvent les deux puits, le chemin du 13e Rang, l'emplacement de la future autoroute et la voie de desserte. Sur l'agrandissement (échelle 1:2000) de la photographie aérienne Q85330-25 apparaissant en annexe 7, nous avons indiqué la localisation de chacun de ces éléments.

Plusieurs de ces piézomètres furent installés à proximité des puits afin de déterminer leur rayon d'influence. Des relevés furent effectués dans les piézomètres 1 à 13 les 13-05-88, 02-06-88 et 23-06-88, tandis que des relevés complets furent effectués sur les 29 piézomètres les 23-08-88 et

25-10-88. Ces données sont résumées sur le tableau de l'annexe 4. Les données piézométriques furent traitées à l'aide d'outils informatiques afin de confectionner les cartes piézométriques et les vues tridimensionnelles de la nappe d'eau pour chacune des 5 campagnes de mesures (annexe 5). Sur les cartes piézométriques apparaissent la localisation des axes routiers, des puits et des piézomètres ainsi que les courbes équipotentielles de la nappe ou isopièzes en valeurs métriques. Nous y avons également tracé à la main les zones d'appel (bassins d'alimentation) théoriques des puits en fonction du rayon du cône de rabattement formé autour de chaque puits lors du pompage. Nous avons déterminé l'étendue de ce rayon d'influence en relevant les niveaux d'eau dans les piézomètres lors d'un arrêt de pompage de 2 heures (essai de remontée).

La forme du cône de rabattement est dissymétrique. En effet, perpendiculairement au sens général de l'écoulement de l'eau l'aire d'influence a une dizaine de mètres de part et d'autre des puits, alors qu'elle atteint une cinquantaine de mètres en amont, comme en témoigne un changement de niveau dans le piézomètre #21 lors de cet essai de remontée. La faible portée du rayon d'influence est beaucoup influencée par la séquence de pompage décrite au chapitre 2. En effet, nous sommes en présence d'un régime d'écoulement transitoire et non pas permanent, auquel cas le rayon d'influence pourrait être supérieur.

L'idéal aurait été de pouvoir étudier un cycle complet d'une année avant de produire ce rapport, quoique les relevés effectués englobent les périodes importantes d'après-fonte printanière et d'étiage estival. La fluctuation moyenne de la nappe pour cette période fut de 0,86 m, avec des baisses maximales atteignant 1,14 m par endroits.

4.0 SALINITE ACTUELLE DE LA NAPPE

Des échantillons d'eau furent prélevés dans les piézomètres à différentes dates et la teneur en chlorures y fut déterminée par notre Laboratoire central. Ces concentrations en ppm sont inscrites entre parenthèses dans le tableau de l'annexe 4. Nous avons également fait tracer une carte des isoconcentrations en chlorures (annexe 6). Il faut toutefois faire une mise en garde à l'effet que les concentrations utilisées pour créer cette carte ne proviennent pas d'échantillons d'eau tous prélevés à la même date.

Il semble, à la lumière de ces résultats, que la teneur de fond en chlorures est inférieure à 10 ppm. D'ailleurs un échantillon d'eau prélevé le 25-10-88 à la sortie du réservoir de 280,000 gallons a révélé une teneur en chlorures de 3 ppm. Il ressort toutefois à l'examen des résultats trois zones où les concentrations sont nettement plus fortes que le bruit de fond local. Premièrement, il y a la zone située au sud de la carte dans le

secteur des piézomètres 16, 17 et 18. Eu égard aux isopièzes dans ce secteur, ces fortes concentrations pourraient provenir de la lixiviation de sels déglacants accumulés dans la zone non saturée (vadose) suite aux épandages sur l'actuelle voie de desserte. La deuxième zone à fortes concentrations en chlorures est dans le secteur des piézomètres #10 et #13. Nous savons que l'épandage des sels déglacants sur le chemin du 13e Rang s'arrête justement à cet endroit et que la partie du chemin plus à l'ouest n'est pas salée actuellement. Enfin, la dernière zone à fortes concentrations est dans l'entourage immédiat des deux puits municipaux. Nous nous expliquons mal cette dernière anomalie si ce n'est qu'il s'agirait d'une "lame d'eau salée" provenant des épandages effectués sur la voie de desserte en hiver et qui aurait cheminée dans l'aquifère pour atteindre les puits au début de l'automne (réf. au chapitre 6 pour les vitesses d'écoulement de l'eau souterraine).

5.0 ZONES D'APPEL DES PUIITS

La zone d'appel d'un puits englobe toute les lignes de courant qui aboutissent dans le cône de rabattement dudit puits. Théoriquement, toute l'eau qui tombe à l'intérieur de cette zone est tôt ou tard pompée par le puits si ce dernier intercepte toute l'épaisseur de l'aquifère. Il s'agit en d'autres termes du bassin d'alimentation du puits. Les zones d'appel des

puits #1 et #2 sont tracées sur les vues en plan du 23-08-88 et 25-10-88 dans l'annexe 5.

Compte tenu de la géométrie des isopièzes, on s'aperçoit qu'à ce site, la dimension des zones d'appel est peu sensible aux variations théoriques du rayon d'influence des puits. On constate également que l'autoroute n'intercepte pas les zones d'appel des puits. En effet, les limites "est" des zones d'appel sont subparallèles au fossé gauche de la voie ouest de la future autoroute et s'en approchent d'une vingtaine de mètres. Ainsi, les épandages de sels déglaçants sur la future autoroute n'affecteront aucunement la salinité de l'eau d'alimentation de la municipalité selon les conditions actuelles.

Par contre, un tronçon du chemin du 13e Rang, de même que deux tronçons de la voie de desserte traversent les zones d'appel des puits.

6.0 VITESSES D'ÉCOULEMENT DE L'EAU SOUTERRAINE

Nous avons effectué le calcul des vitesses d'écoulement de l'eau dans le sol à partir de la loi de Darcy où nous avons pris comme valeurs de la conductivité hydraulique (K) et du coefficient d'emmagasinement (s) celles déterminées par les essais de pompages réalisés sur les puits #1 et #2 lors

de leurs mises en place. Les gradients hydrauliques (i) furent calculés à partir des cartes piézométriques.

Nous avons donc pu calculer que le temps nécessaire à un contaminant qui partirait de la tête de la zone d'appel des puits, soit à proximité du piézomètre #18, pour atteindre les puits municipaux serait d'environ un an. Dans le même ordre d'idée, des sels déglaçants qui seraient épandus sur les tronçons du chemin du 13e Rang et de la voie de desserte passant à l'intérieur de la zone d'appel, prendraient en théorie respectivement 2 mois et 4 mois pour atteindre le puits #1. Nous n'avons pas tenu compte du temps de passage des chlorures dans la zone non-saturée puisque cette dernière a en moyenne moins de 2 mètres d'épaisseur au printemps.

Cet exercice nous permet donc de constater que le temps de réponse entre l'application de chlorures de sodium dans la zone d'appel des puits et leur pompage est relativement rapide.

7.0 BILAN GLOBAL DES SELS

Afin de déterminer la concentration moyenne annuelle en chlorures qui pourrait être enregistrée aux puits advenant l'épandage de fondants chimiques sur le chemin du 13e Rang et la voie de desserte de l'autoroute, un bilan de masse global doit être effectué. Ce bilan suppose que le sel arrive aux

puits à un taux constant, que tout le sel épandu durant l'hiver s'infiltré jusqu'à la nappe à un taux constant et que le transport des sels dans l'eau souterraine se fait par advection seulement.

La concentration annuelle (C) aux puits se calcule alors en divisant la masse totale des sels (M) arrivant aux puits par le volume d'eau pompée (V) pendant un an. A cette valeur est ajouté le bruit de fond régional (B) qui en l'occurrence a une valeur négligeable. La masse totale des sels (M) équivaut au taux moyen d'épandage des sels sur la route, multiplié par la longueur de route située à l'intérieur de la zone d'appel des puits. Un segment du chemin du 13e Rang et un autre sur la voie de desserte recoupent la zone d'appel perpendiculairement aux lignes de courant sur une longueur totale d'environ 210 m. En supposant un taux d'épandage de 20 tonnes/km/an et un volume d'eau pompée journalièrement de près de 100,000 litres, on obtient une concentration moyenne annuelle (C) aux puits de 100 ppm.

En réalité, si on portait en graphique la concentration journalière en chlorures telle qu'hypothétiquement enregistrée aux puits pendant une année entière, on obtiendrait une courbe de forme sinusoidale au lieu de la droite qui représenterait cette concentration moyenne de 100 ppm. Le pic supérieur de la sinusoïde coïnciderait avec la lame d'eau salée de concentration supérieure à la moyenne annuelle qui atteindrait théoriquement

les puits entre 2 et 4 mois après le dégel. Après cette arrivée massive d'eau salée, la salinité décroîtrait pour atteindre une valeur seuil inférieure à cette concentration moyenne annuelle.

Ainsi, on peut s'attendre à obtenir des concentrations supérieures à 100 ppm de chlorures dans l'eau de pompage de la municipalité au début de chaque été, advenant des épandages de sels déglacants sur les deux segments de routes précités.

8.0 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

8.1 L'étude de la piézométrie de la nappe d'eau nous révèle que le tracé de la future autoroute ne passera pas dans les zones d'appel des puits de la municipalité et que conséquemment les sels déglacants qui y seront épandus ne seront pas captés par lesdits puits.

8.2 Si le taux de pompage et les dimensions des zones d'appel augmentaient de façon à inclure le fossé gauche de la voie ouest de l'autoroute sur une longueur donnée, il serait facile alors d'imperméabiliser ce fossé afin de favoriser le ruissellement de l'eau de drainage de l'autoroute en dehors des zones d'appel.

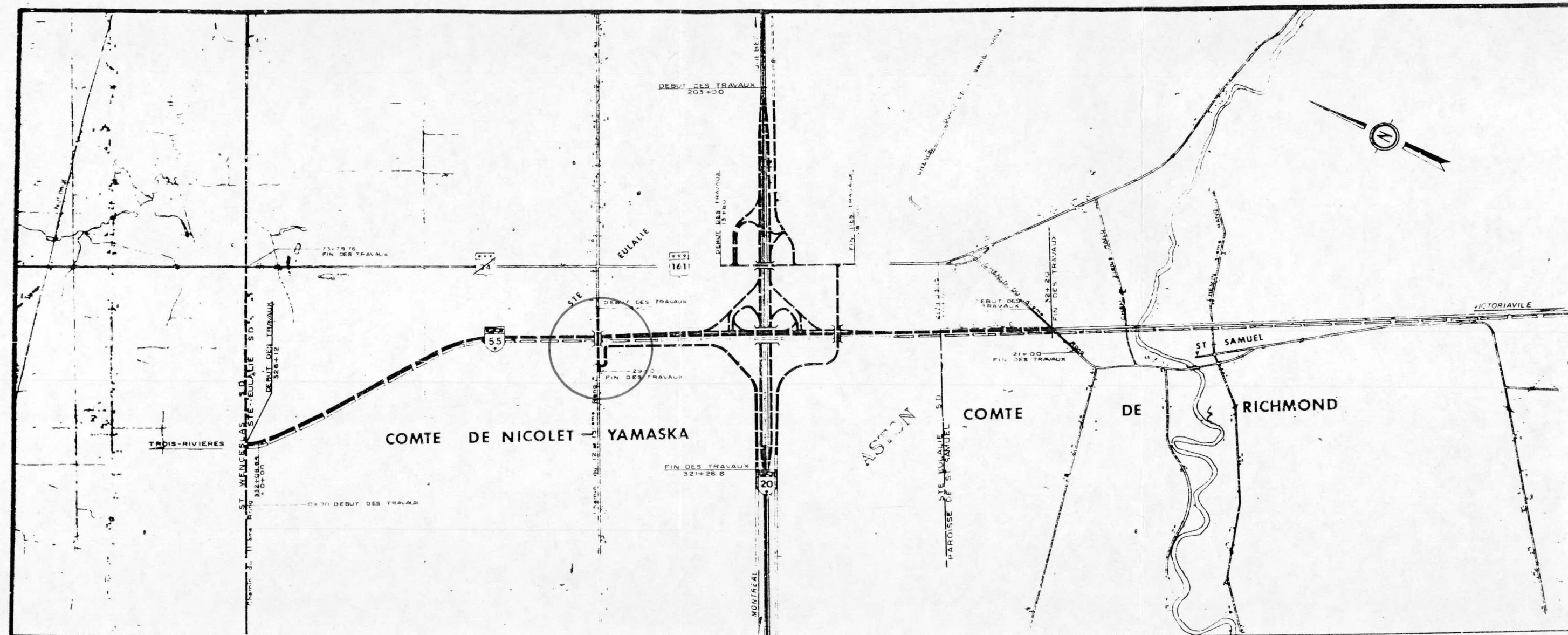
- 8.3 Il faudrait éviter d'épandre des sels déglacants sur les tronçons du chemin du 13e Rang et de la voie de desserte qui traversent les zones d'appel des puits afin d'éviter une augmentation drastique des taux de chlorures dans l'eau de pompage de la municipalité.
- 8.4 Il faudrait également prélever un échantillon d'eau dans le réservoir municipal juste avant le début des travaux de construction de l'autoroute dans ce secteur et y effectuer des analyses chimiques et bactériologiques complètes.
- 8.5 Il serait également souhaitable qu'un suivi mensuel soit effectué sur les concentrations en chlorures de l'eau du réservoir municipal pour une période minimale de deux ans après la mise en service de l'autoroute. Nous pensons que ce suivi pourrait être effectué par la municipalité de Ste-Eulalie puisque l'équipement requis pour effectuer cette analyse est minime et qu'elle a déjà du personnel sur place.

R E F E R E N C E S

- 1 - Etude hydrogéologique du bassin versant de la rivière Bécancour
Denis Paré
MENVIQ, Direction générale des inventaires et de la recherche
Service des eaux souterraines
Québec, 1981
- 2 - Compte rendu des travaux de forage effectués à Ste-Eulalie
par l'entreprise privée
Rapport #823
M.E.R. 1973
- 3 - Aménagement d'un puits filtrant à Ste-Eulalie
Service technique en eau souterraine Inc.
Décembre 1974
- 4 - Aménagement d'un puits filtrant (#2) à Ste-Eulalie
Service technique en eau souterraine Inc.
Décembre 1976

ANNEXE 1

Plan de localisation



LOCALISATION DU PROJET

ECHELLE 1" = 1666'

MUNICIPALITE S
STE - EULALIE ET ST-SAMUEL

CIRCONSCRIPTION ELECTORALE
NICOLET-YAMASKA ET RICHMOND

COMTE MUNICIPAL
NICOLET

AUTOROUTE 55

(Intersection avec l'autoroute 20)

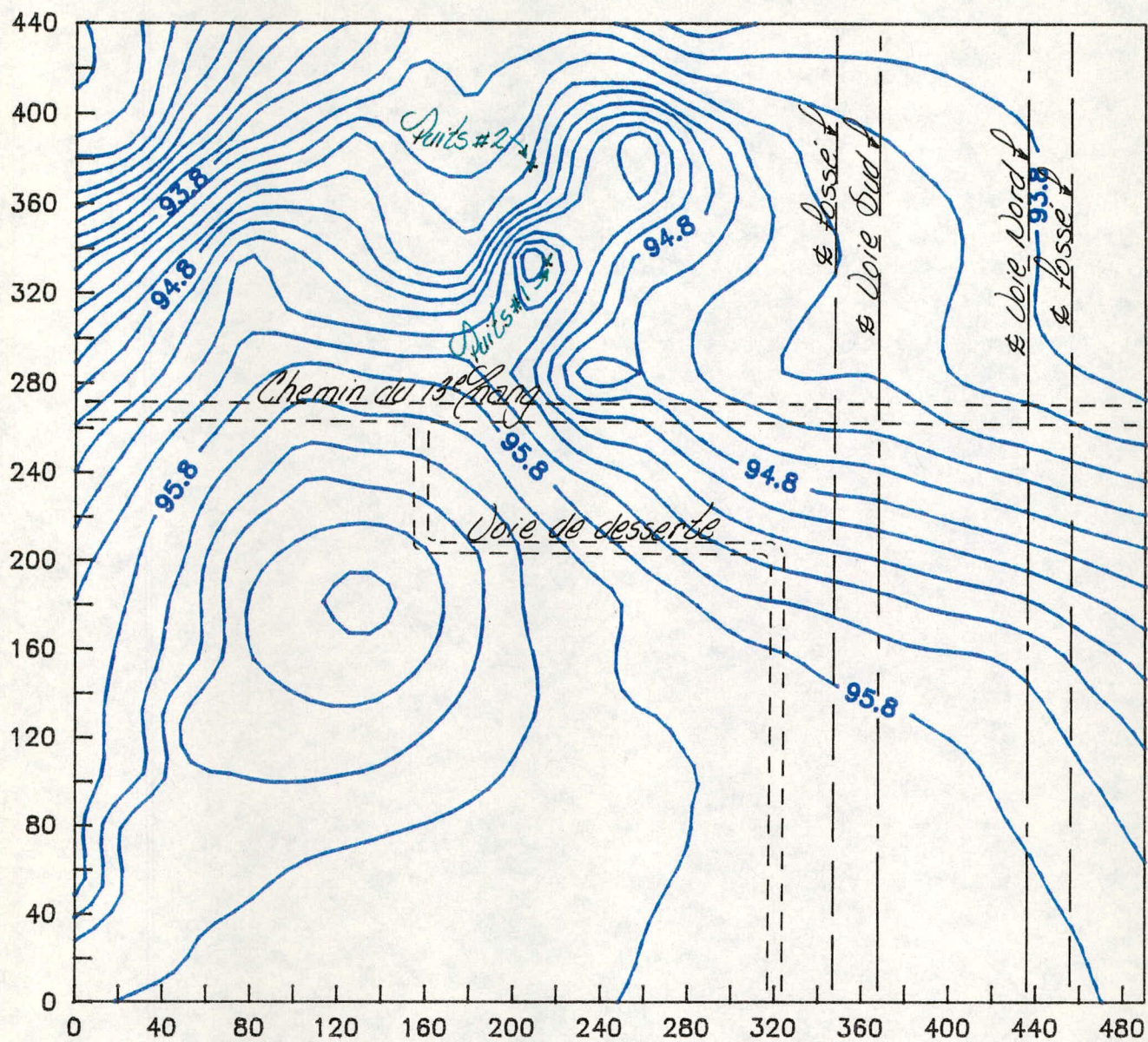
CHAINAGE: 326+12 à 332+08.64=0+00 à 217+03.15=0+00 à 32+00

PLAN DE CONSTRUCTION

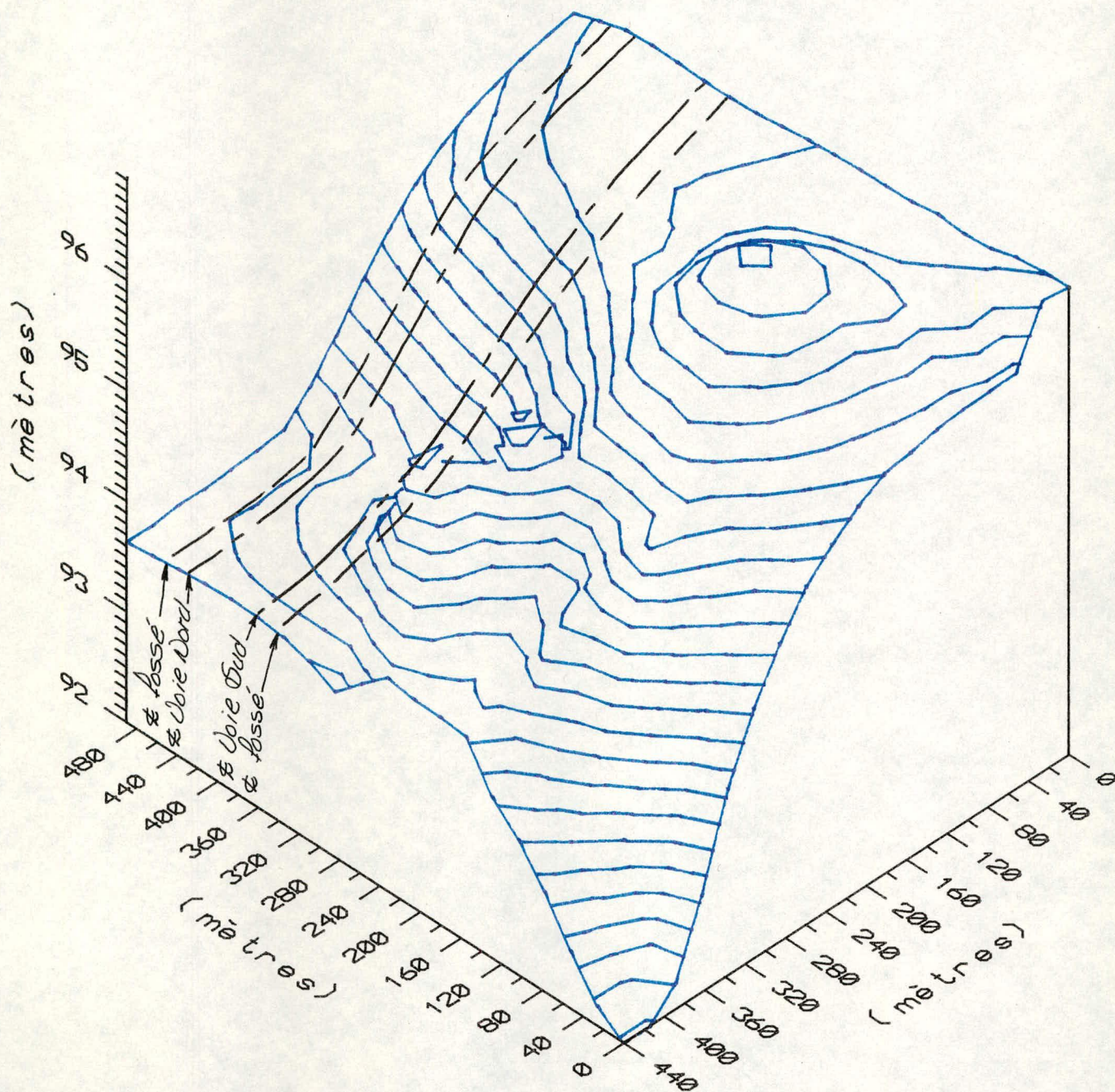
ANNEXE 2

Elévations du sol

Ste-Eulalie, élévations du sol



Ste-Eulalie, élévations du sol



A N N E X E 3

Tableau des caractéristiques des puits

TABLEAU DES CARACTERISTIQUES DES 2 PUIITS MUNICIPAUX

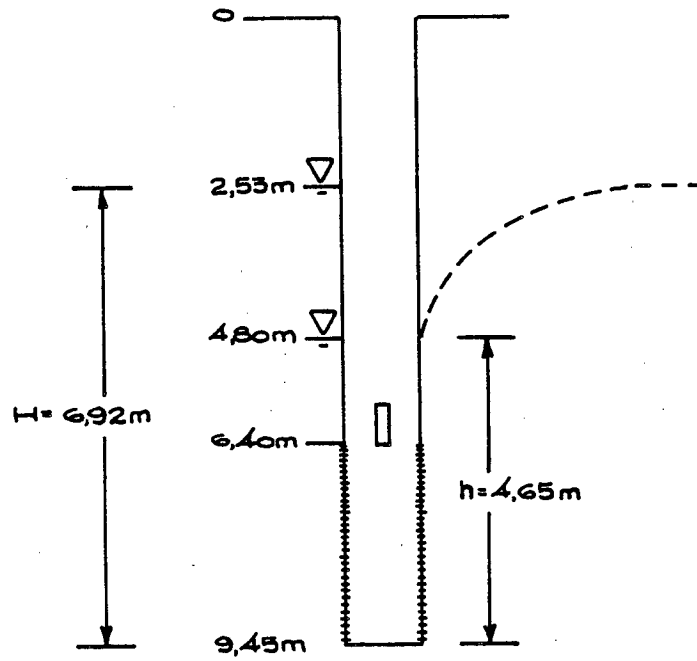
Puits #1

- Construit en 1974
- Profondeur du puits: 31 pieds (9,45 m) dans sable fin à moyen
- Diamètre du puits: 10 pouces (25 cm)
16 pouces (40 cm) avec son enveloppe de gravier
- Pompe placée à 21 pieds (6,4 m) de profondeur
- Ouverture de la crépine: .040 pouce de 21 à 25 pieds
.015 pouce de 25 à 31 pieds
- Essai de pompage de 72 heures
 - Niveau statique: 8.29 pieds (2,53 m)
 - Niveau dynamique: 15.75 pieds (4,80 m)
 - Rabattement: 7.46 pieds (2,27 m)
 - Débit: 40 gallons CDN/min (180 L/min)
 - Transmissivité: $14,0 \times 10^{-4}$ m/s
 - Perméabilité: $3,82 \times 10^{-4}$ m/s
 - Coefficient d'emmagasinement: 0,23

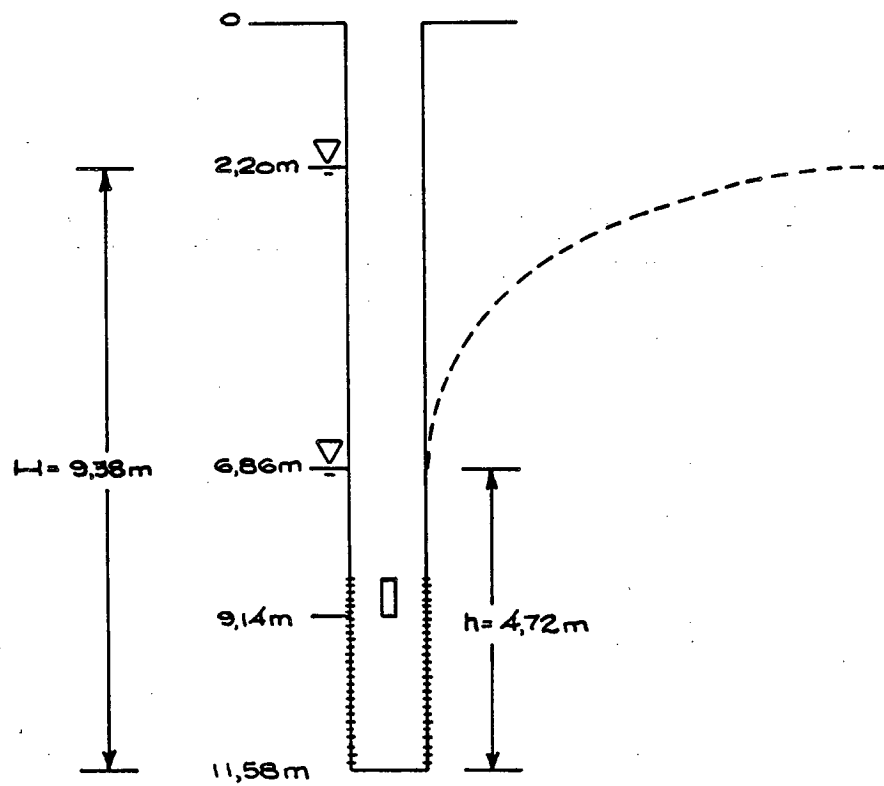
Puits #2

- Construit en 1975
- Situé à 150 pieds au nord du puits #1
- Profondeur du puits: 38 pieds (11,6 m) dans sable fin à moyen
et terminé sur un lit d'argile de 4 pouces (10 cm)
- Diamètre du puits: 10 pouces (25 cm)
16 pouces (40 cm) avec son enveloppe de gravier
- Pompe placé à 30 pieds (9,14 m) de profondeur
- Ouverture de la crépine: 0.030 pouce de 28 à 38 pieds
- Essai de pompage de 72 heures
 - Niveau statique: 7.22 pieds (2,20 m)
 - Niveau dynamique: 22.52 pieds (6,86 m)
 - Rabattement: 15.30 pieds (4,66 m)
 - Rabattement nul dans le puits #1 lors de cet essai
 - Débit: 45 gallons CDN/min (204 L/min)
 - Transmissivité: $10,4 \times 10^{-4}$ m/s
 - Perméabilité: $2,83 \times 10^{-4}$ m/s
 - Coefficient d'emmagasinement: 0,20

Puits # 1



Puits # 2



A N N E X E 4

Tableau des mesures d'élévations à chaque piézomètre

TABEAU DES MESURES D'ÉLEVATIONS À CHAQUE PIÉZOMÈTRE
ANNEXE 4

PIÉZOMÈTRE #	ÉLEVATION DU DESSUS PIÉZOMÈTRE	ÉLEVATION DU TERRAIN NATUREL	ÉLEVATION DES NIVEAUX D'EAU (TAUX DE CHLORURES (ppm))				
			88-05-13	88-06-02	88-06-23	88-08-23	88-10-25
1	96,08	95,45	92,29 (12,1)	91,64	91,46	91,35	91,15
2	96,22	95,84	92,50 (12,1)	92,72	92,30	92,17	91,90 (5)
3	95,37	94,47	91,99 (4,3)	92,18	91,76	91,67	91,39
4	94,68	93,90	91,78 (5,0)	91,96	91,53	91,46	91,23
5	95,51	94,68	92,15 (6,4)	92,42	91,93	91,86	91,61
6	96,80	95,74	93,13 (4,3)	93,34	92,85	92,68	92,40
7	94,81	94,21	92,64 (2,1)	92,83	92,34	91,21	91,95 (3)
8	95,45	94,50	92,34 (3,6)	92,56	92,10	91,98	91,71
9	94,20	93,50	92,00 (4,3)	92,56	91,76	91,69	91,43
10	94,65	93,95	93,08 (69,5)	92,88	92,54	92,38	92,13 (9)
11	95,16	94,12	92,46 (5,0)	92,65	92,14	92,05	91,80
12	94,66	93,81	92,16 (2,8)	92,22	91,84	91,75	91,53
13	94,41	93,71	92,78 (91,5)	92,03	92,53	92,39	92,15
14	96,42	95,63				92,88 (8)	92,59 (4)
15	95,02	94,25				91,51 (84)	91,28
16	97,50	96,96				92,72 (9)	92,49 (37)
17	96,62	96,05				91,81 (56)	91,53
18	96,66	95,86				94,06 (32)	93,70 (19)
19	96,63	95,91				93,40	93,14 (5)
20	95,96	95,41				92,34 (9)	92,07
21	94,90	94,35				92,05 (76)	91,80 (56)
22	95,75	95,89				91,68 (11)	91,47
23	97,30	96,62				91,51 (30)	91,24
24	96,73	96,24				91,69 (28)	91,44
25	94,97	94,23				91,43 (22)	91,25 (3)
26	96,41	96,00				91,76 (18)	91,55
27	95,21	94,97				91,49 (7)	91,37
28	94,43	94,05				91,55 (4)	91,31
29	94,98	94,28				91,54 (20)	91,31
Lac			90,92	91,12		90,70	90,45
Puits # 1 munic.	94,98						91,61

A N N E X E 5

Piézométrie de la nappe d'eau

L É G E N D E

— 91.9 —

Lignes équipotentiellles de la nappe
équidistance au 0.1 mètre (géodésique)

*

Piézomètres

x

Puits municipaux

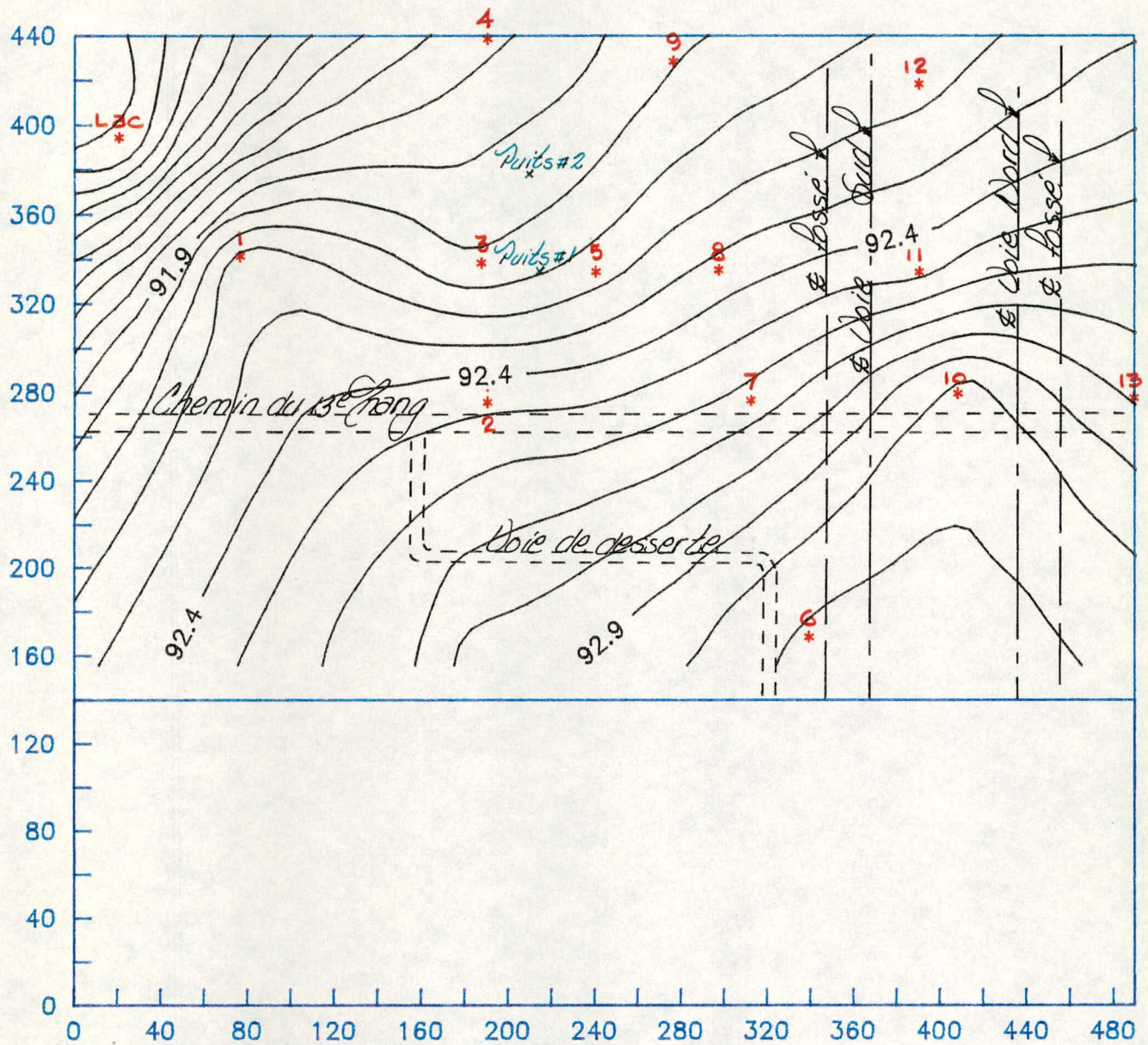
— 94.8 —

Courbes de niveaux du terrain naturel
équidistance au 0.2 mètre (géodésique)

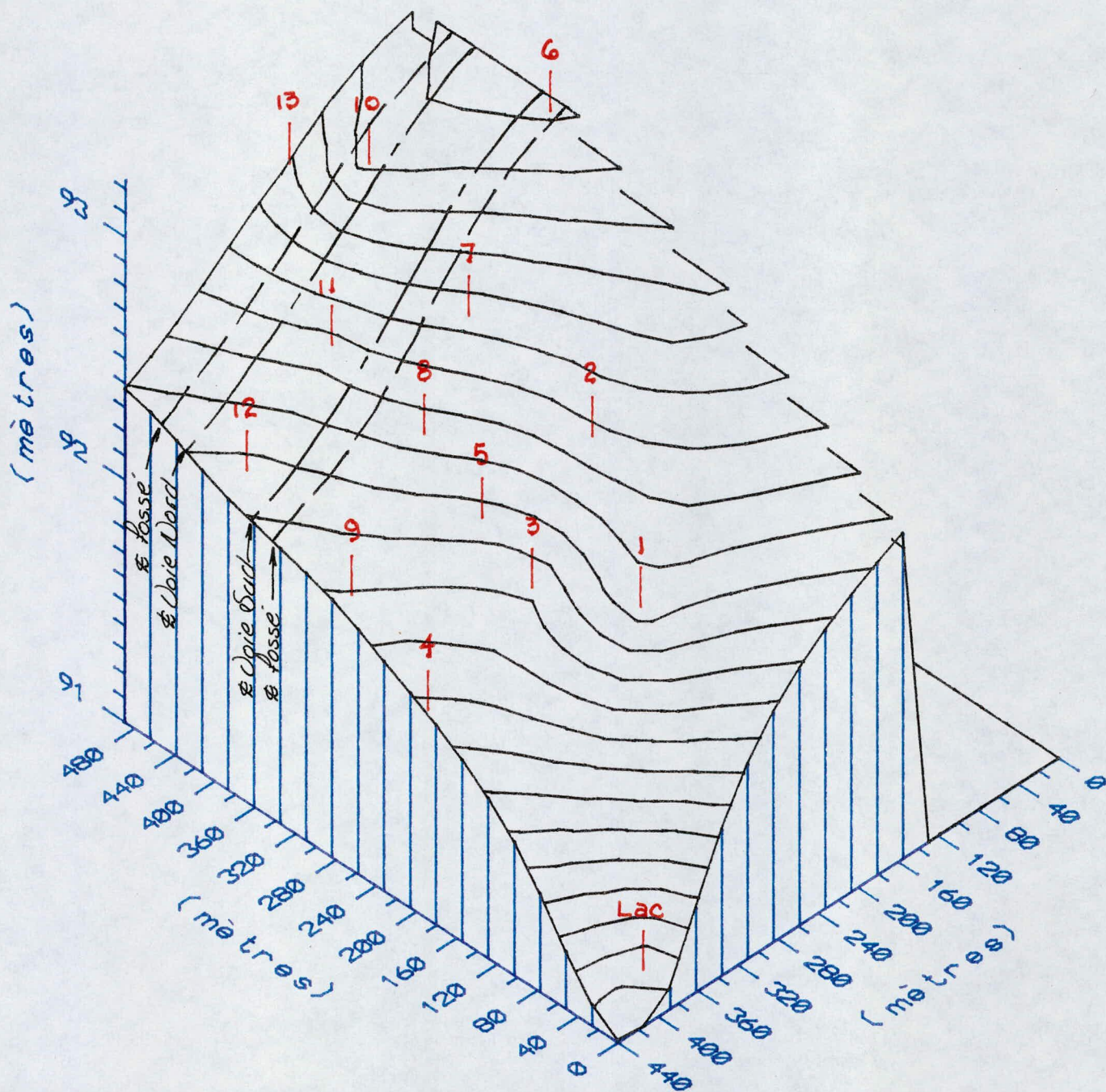
—

Limite de la zone d'appel des puits

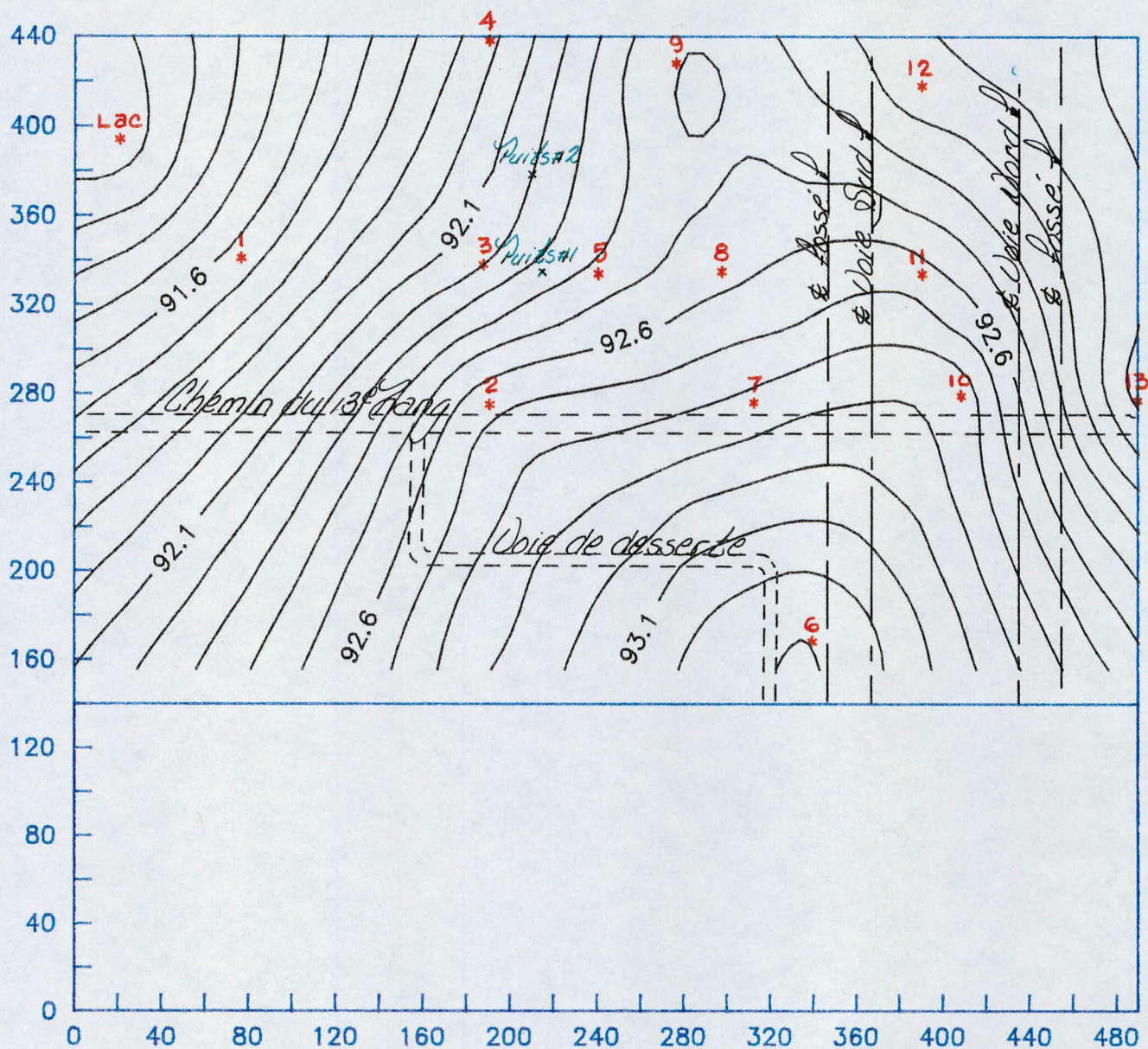
Ste-Eulalie, niveaux d'eau du 88-05-13



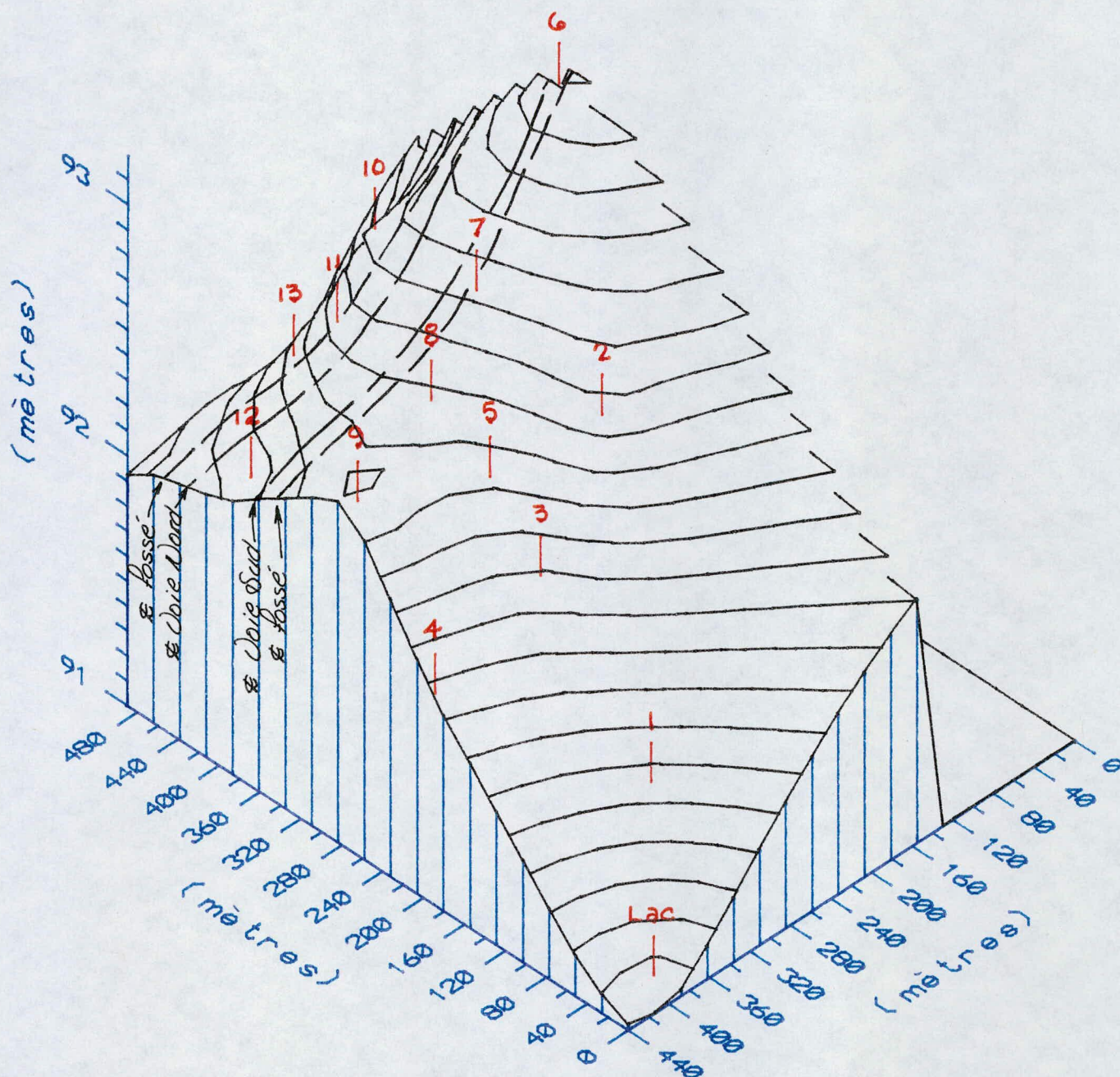
Ste-Eulalie, niveaux d'eau 88-05-13



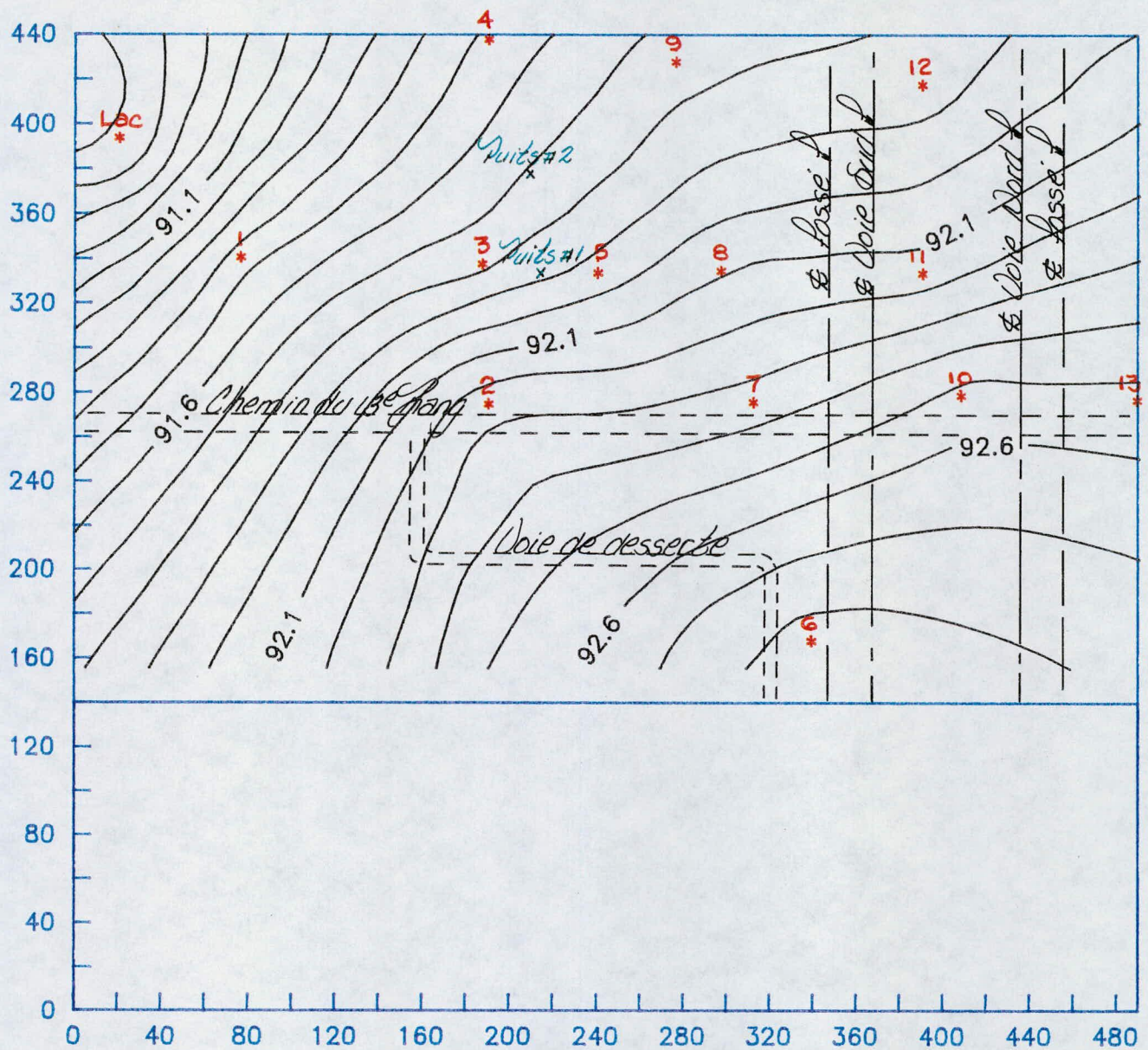
Ste-Eulalie, niveaux d'eau du 88-06-02



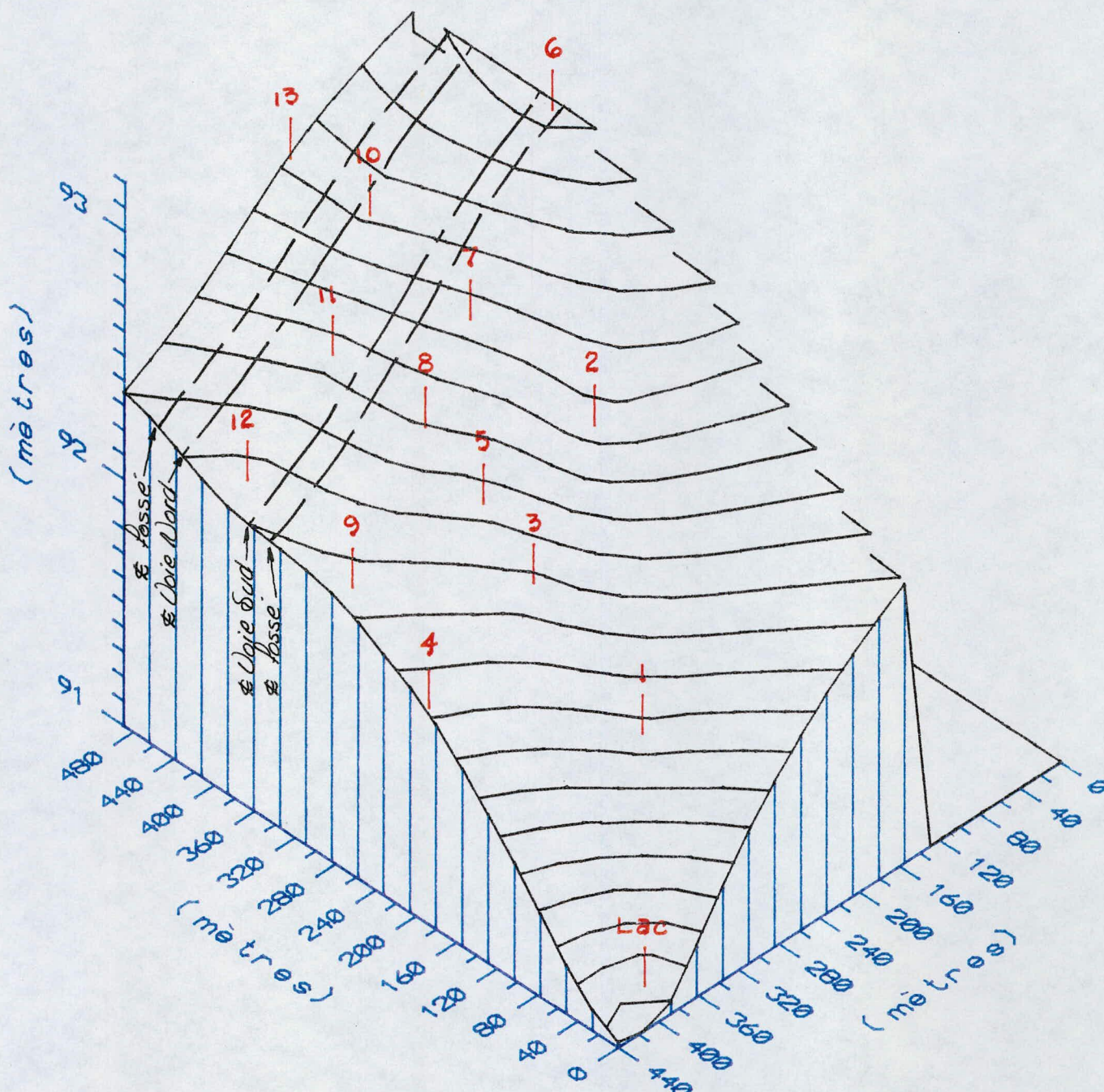
Ste-Eulalie, niveaux d'eau 88-06-02



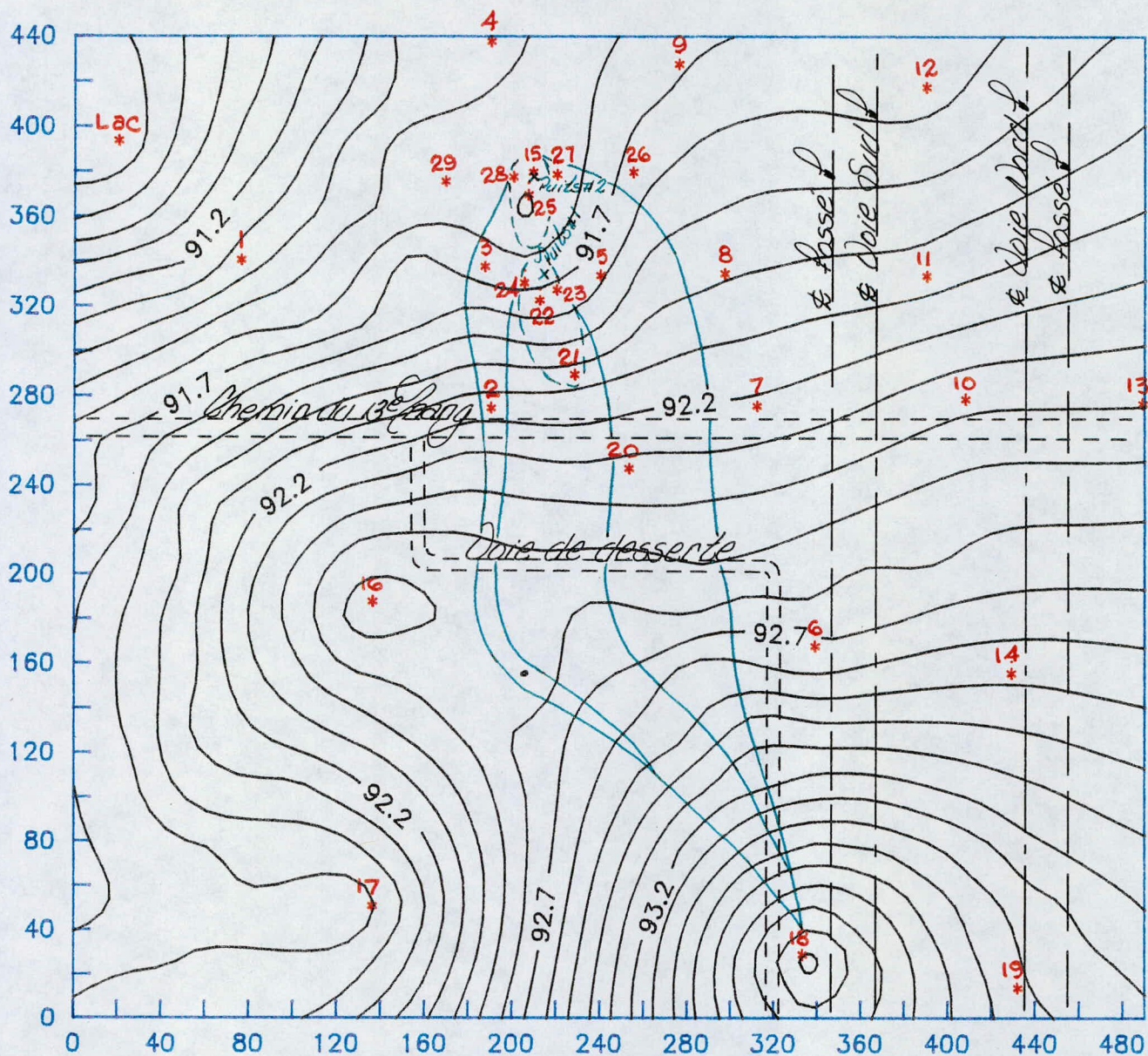
Ste-Eulalie, niveaux d'eau du 88-06-23



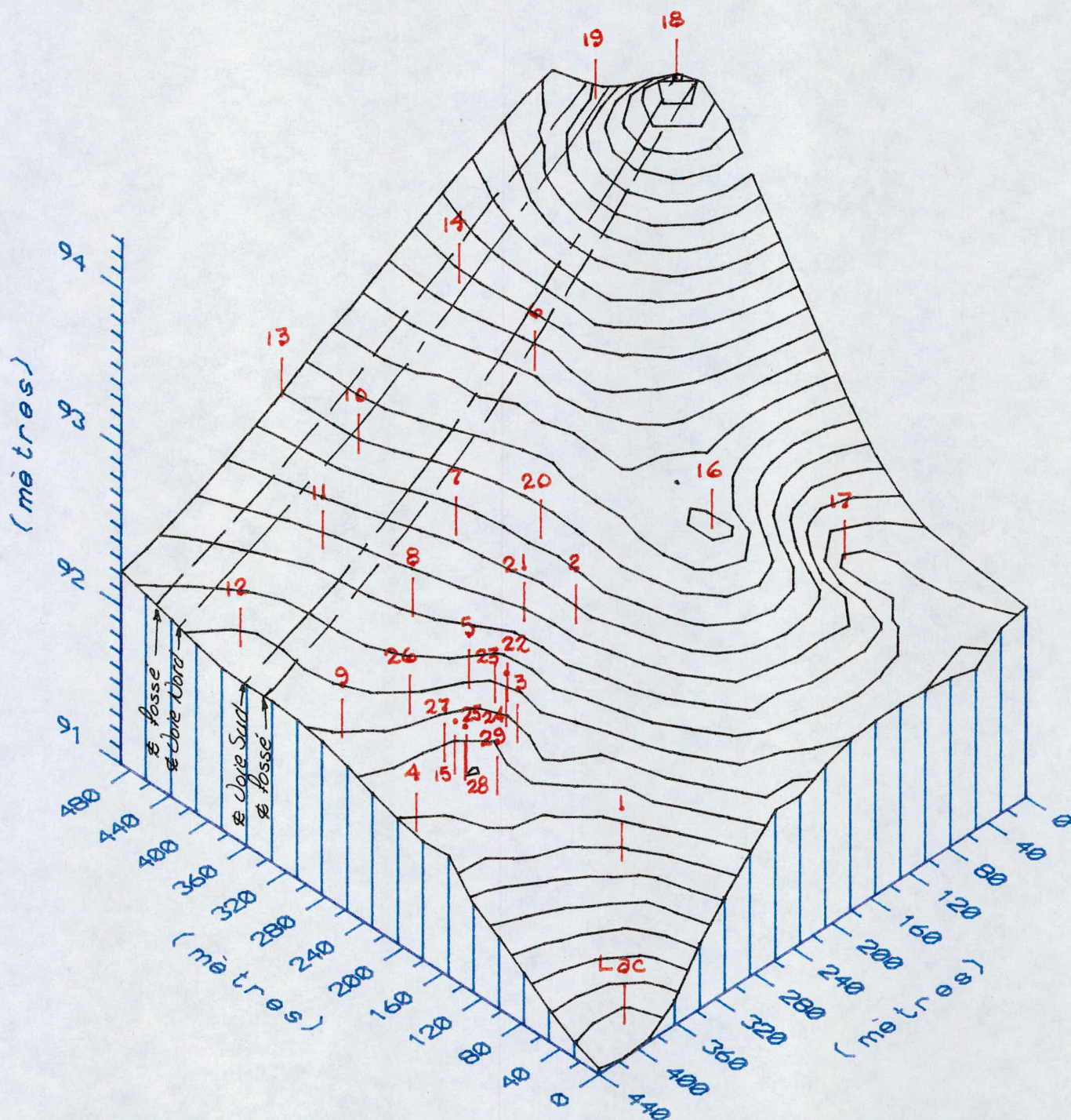
Ste-Eulalie, niveaux d'eau 88-06-23



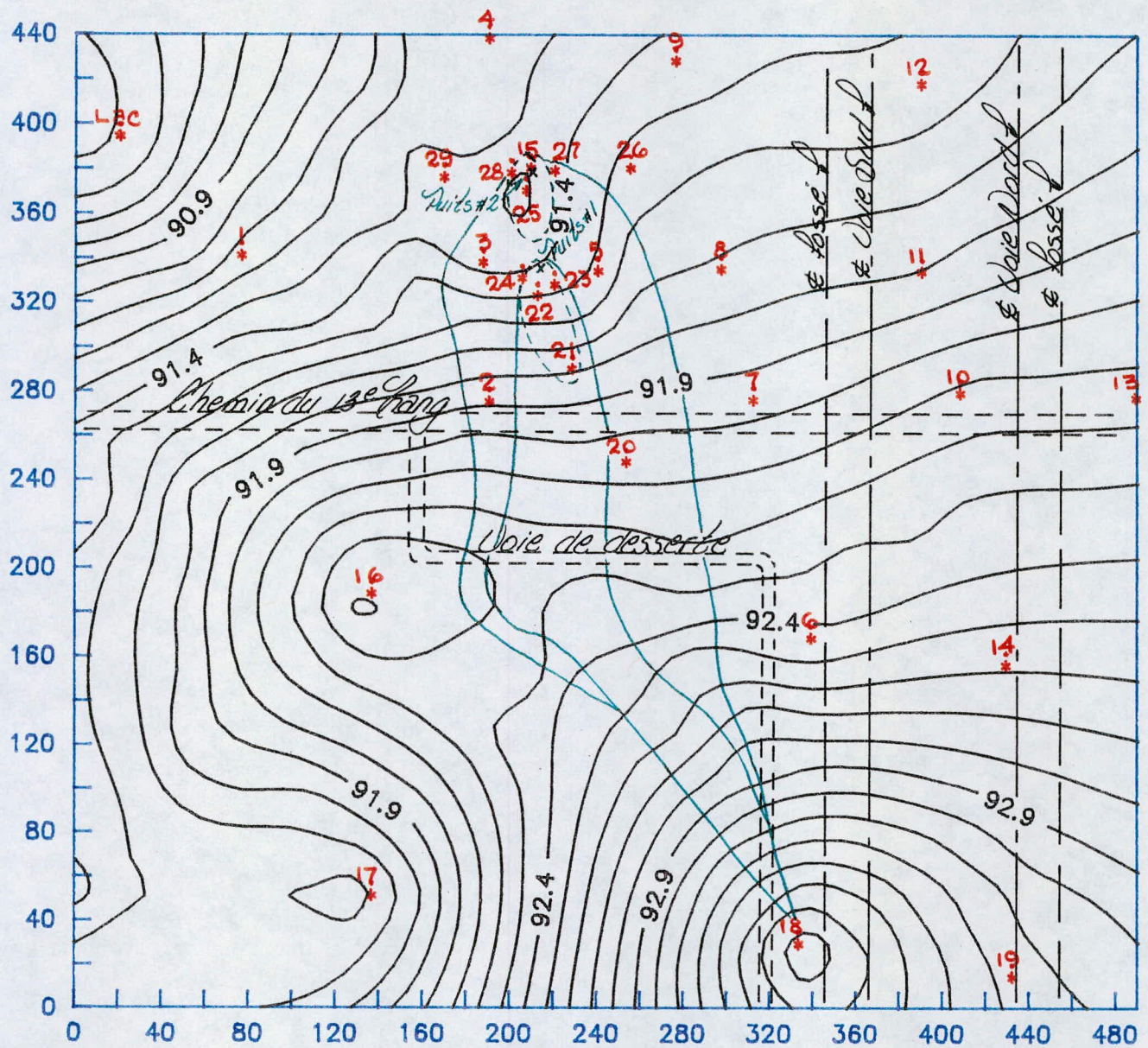
Ste-Eulalie, niveaux d'eau du 88-08-23



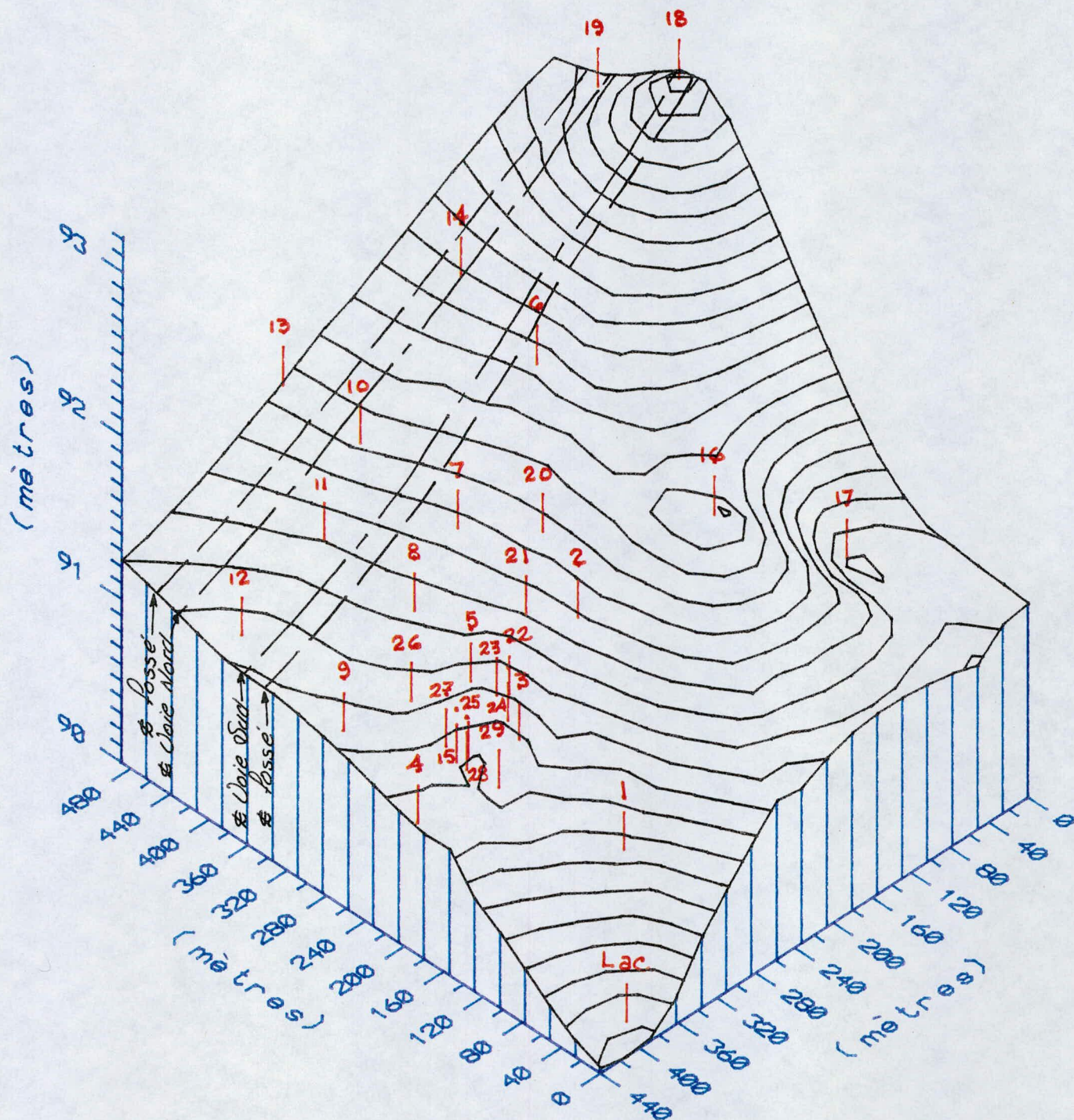
Ste-Eulalie, niveaux d'eau 88-08-23



Ste-Eulalie, niveaux d'eau du 88-10-25



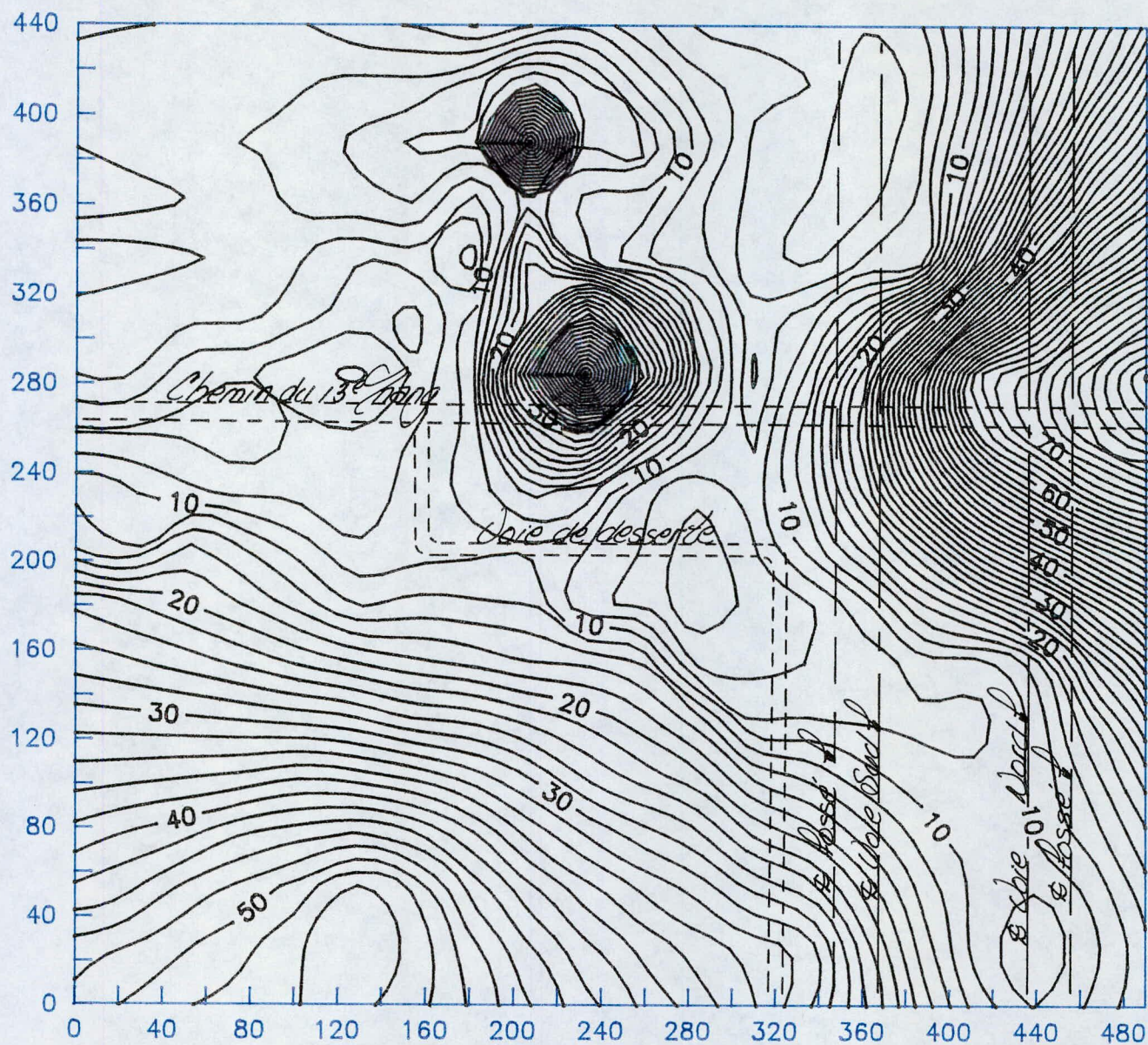
Ste-Eulalie, niveaux d'eau 88-10-25



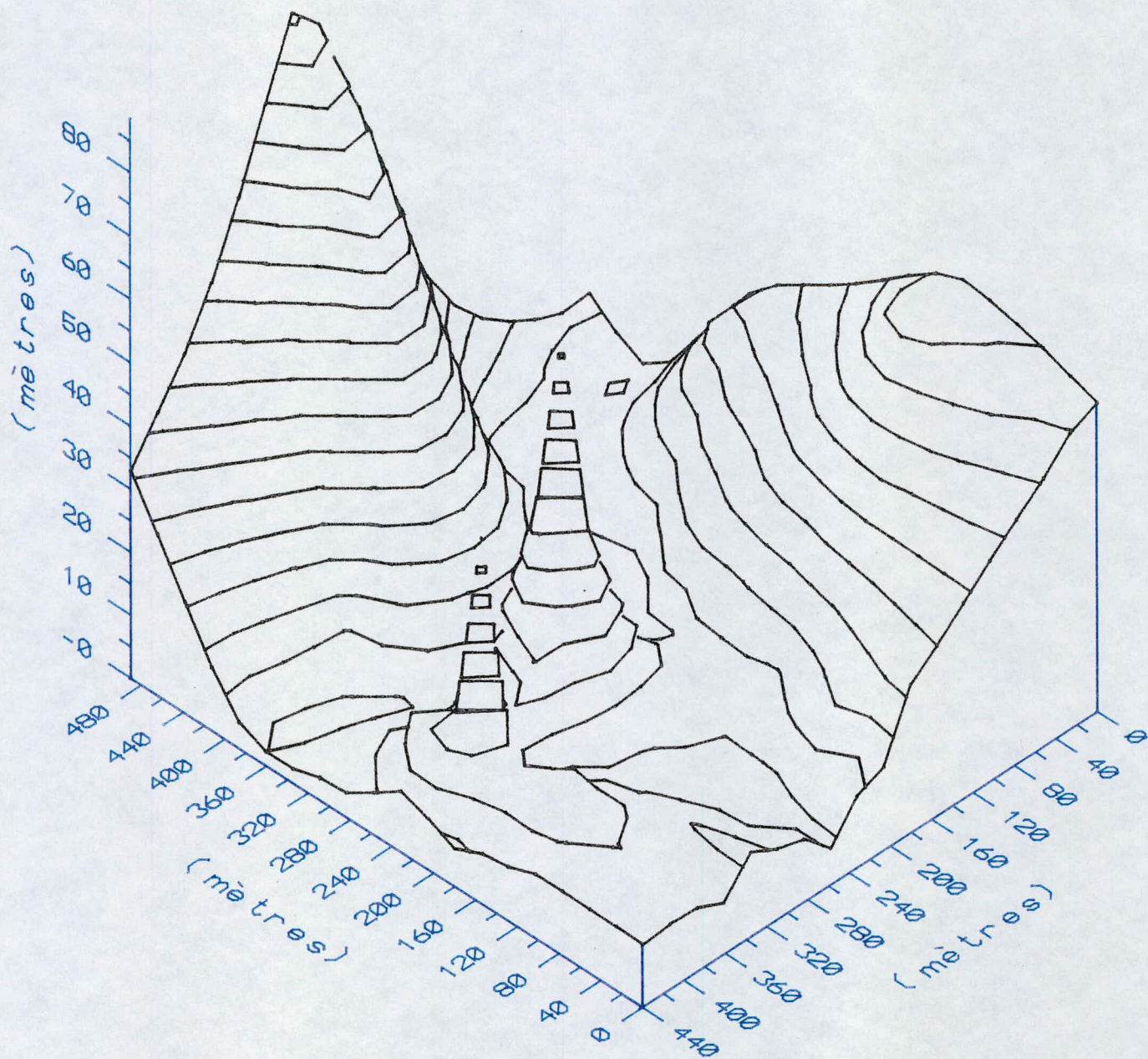
ANNEXE 6

Salinité de la nappe d'eau

Ste-Eulalie, taux de chlorures



Ste-Eulalie, taux de chlorures



ANNEXE 6

**RÈGLEMENTS SUR LES CONDITIONS DE DISPOSITIONS
DES IMMEUBLES EXCÉDENTAIRES**

Conseil du trésor

C.T. 154599, 29 janvier 1985

Loi sur l'administration financière
(L.R.Q., chap. A-6)

Immeubles excédentaires — Conditions de disposition

CONCERNANT le Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires

ATTENDU QU'en vertu du deuxième alinéa de l'article 25 de la Loi sur l'administration financière (L.R.Q., chap. A-6), le Conseil du trésor peut adopter des règlements applicables aux ministères du gouvernement et à tout organisme qu'il désigne et dont les membres sont nommés par le gouvernement ayant trait, sous réserve de l'article 49 et de toute autre loi, aux conditions des aliénations de biens;

ATTENDU QU'il y a lieu de remplacer le Règlement sur les conditions d'aliénation des biens immeubles publics excédentaires (R.R.Q., 1981, chap. A-6, r. 3);

ATTENDU QU'en vertu de l'article 27 de la Loi sur l'administration financière tout règlement adopté en vertu du deuxième alinéa de l'article 25 de cette loi entre en vigueur à la date de sa publication à la *Gazette officielle du Québec* ou à toute date ultérieure qui y est fixée;

LE CONSEIL DU TRÉSOR DÉCIDE:

D'adopter le Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires, ci-joint.

Le greffier du Conseil du trésor,
MICHEL CREVIER

Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires

Loi sur l'administration financière
(L.R.Q., chap. A-6, art. 25)

1. Sauf disposition contraire, le présent règlement s'applique aux ministères et organismes dont les membres sont nommés par le gouvernement et dont le budget est voté par l'Assemblée nationale, à l'exclusion de la Société d'habitation du Québec.

2. Dans ce règlement, à moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend par:

« exploitant »: une personne dont l'exploitation est enregistrée auprès du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation conformément au Programme d'enregistrement des exploitations agricoles et de diffusion des informations;

« immeuble excédentaire » ou « immeuble »: un bien immeuble détenu par un ministère, à l'exclusion des terres publiques, vacantes ou construites, sous la juridiction du ministre de l'Énergie et des Ressources ou du ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, pour lequel il n'est prévu aucune utilisation dans un délai de 5 ans;

« ministère »: un ministère ou un organisme auquel s'applique le présent règlement;

« municipalité »: une corporation municipale quelle que soit la loi qui la régit, une municipalité régionale de comté, une communauté urbaine, la communauté régionale de l'Outaouais et la Société d'aménagement de l'Outaouais créée en vertu de la Loi sur la communauté régionale de l'Outaouais (L.R.Q., chap. c-37.1);

« valeur »: la valeur d'un immeuble selon l'évaluation municipale ou la valeur correspondant au prix payable pour des immeubles comparables.

3. Le ministre des Transports est responsable de la disposition des immeubles excédentaires.

4. Dès qu'un immeuble devient excédentaire, le ministère qui en a la gestion et l'administration doit le déclarer excédentaire au ministre des Transports.

5. Le ministre des Transports tient l'inventaire des immeubles qui lui ont été déclarés excédentaires.

6. Le ministre des Transports doit transmettre annuellement à chaque ministère une liste des immeubles excédentaires pour qu'il puisse, dans un délai de 60 jours, lui faire connaître son intérêt à les utiliser.

Un immeuble qui apparaît dans l'inventaire peut toutefois ne pas être inscrit sur la liste et faire l'objet d'une disposition immédiate par le ministre des Transports, s'il s'agit:

1° d'un immeuble visé dans l'article 15;

2° d'un immeuble situé dans une zone agricole au sens de la Loi sur la protection du territoire agricole (L.R.Q., chap. P-41.1);

3° d'un immeuble qui doit être démolé parce que désuet, non transportable ou non sécuritaire.

7. Le ministre des Transports ne peut rayer un immeuble de l'inventaire tant qu'il n'en a pas disposé. Les frais de gestion et d'administration de cet immeuble continuent pendant ce temps d'être à la charge de celui qui l'a déclaré excédentaire, ainsi que les frais de démolition le cas échéant.

Pour en diminuer les frais, le ministère qui a déclaré l'immeuble excédentaire peut le louer pour une durée maximale de 5 ans. Le bail doit prévoir que les frais d'exploitation, les taxes et les assurances sont à la charge du locataire. Une copie du bail doit être transmise au ministre des Transports.

8. Lorsqu'un ministère manifeste son intérêt à utiliser un immeuble qui apparaît dans l'inventaire, le ministre des Transports en informe le ministère qui l'a déclaré excédentaire pour que celui-ci en transfère la gestion et l'administration par arrêté ministériel.

9. Lorsque plus d'un ministère ont manifesté leur intérêt à utiliser le même immeuble, le transfert est décidé par le ministre des Transports, après concertation avec les intéressés.

10. Lorsqu'aucun ministère n'a manifesté un intérêt à utiliser un des immeubles visés dans l'article 5, le ministre des Transports peut en disposer.

11. Si l'immeuble est situé dans une zone agricole au sens de la Loi sur la protection du territoire agricole (L.R.Q., chap. P-41.1), le ministre des Transports ne peut en disposer que conformément aux conditions suivantes:

1° si l'immeuble est loué à un exploitant depuis au moins 1 an, il doit d'abord le lui offrir à un prix correspondant à sa valeur, déduction faite du coût des améliorations apportées par le locataire.

L'exploitant dispose d'un délai de 30 jours pour accepter l'offre du ministre. Un délai différent peut toutefois être convenu entre les parties si l'exploitant a déjà notifié le ministre de son intention de se porter acquéreur de ce bien;

2° si l'immeuble ne fait pas l'objet d'une location au sens du premier alinéa du paragraphe 1°, si l'exploitant n'a pas répondu dans le délai prévu à l'offre de vente

ou s'il l'a refusée, le ministre peut procéder par appel d'offres sur invitation auprès des exploitants dont un immeuble est contigu à celui à disposer ainsi qu'auprès de l'exploitant qui en est locataire depuis moins de 1 an.

Le délai de soumission fixé par l'appel d'offres ne peut être inférieur à 30 jours. Si, à la date de l'ouverture des soumissions, aucun des exploitants n'a présenté d'offres, l'immeuble est alors offert à tous les exploitants par soumissions.

12. Si le ministre des Transports n'a pu disposer d'un immeuble situé dans une zone agricole conformément à l'article 11, il doit l'offrir au ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation pour qu'il puisse, dans un délai de 90 jours, lui faire connaître son intérêt à l'utiliser.

Si le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation n'a pas répondu dans le délai prévu à l'offre ou s'il l'a refusée, le ministre des Transports peut offrir cet immeuble au public par soumissions.

13. Si l'immeuble n'est pas situé dans une zone agricole, il doit être offert successivement:

1° à la Société immobilière du Québec;

2° aux ministères des Affaires sociales et de l'Éducation pour le bénéfice d'institutions de leurs réseaux respectifs;

3° aux municipalités.

Lorsqu'aucune de ces entités n'a manifesté un intérêt à acquérir cet immeuble, il est alors offert au public par soumissions.

14. Lorsque des soumissions sont exigées, elles doivent être sollicitées par affichage sur le site de l'immeuble pendant au moins un mois ou par appel d'offres dans les journaux.

Si la valeur de l'immeuble offert n'excède pas 25 000 \$, les soumissions peuvent alors être sollicitées par encan public.

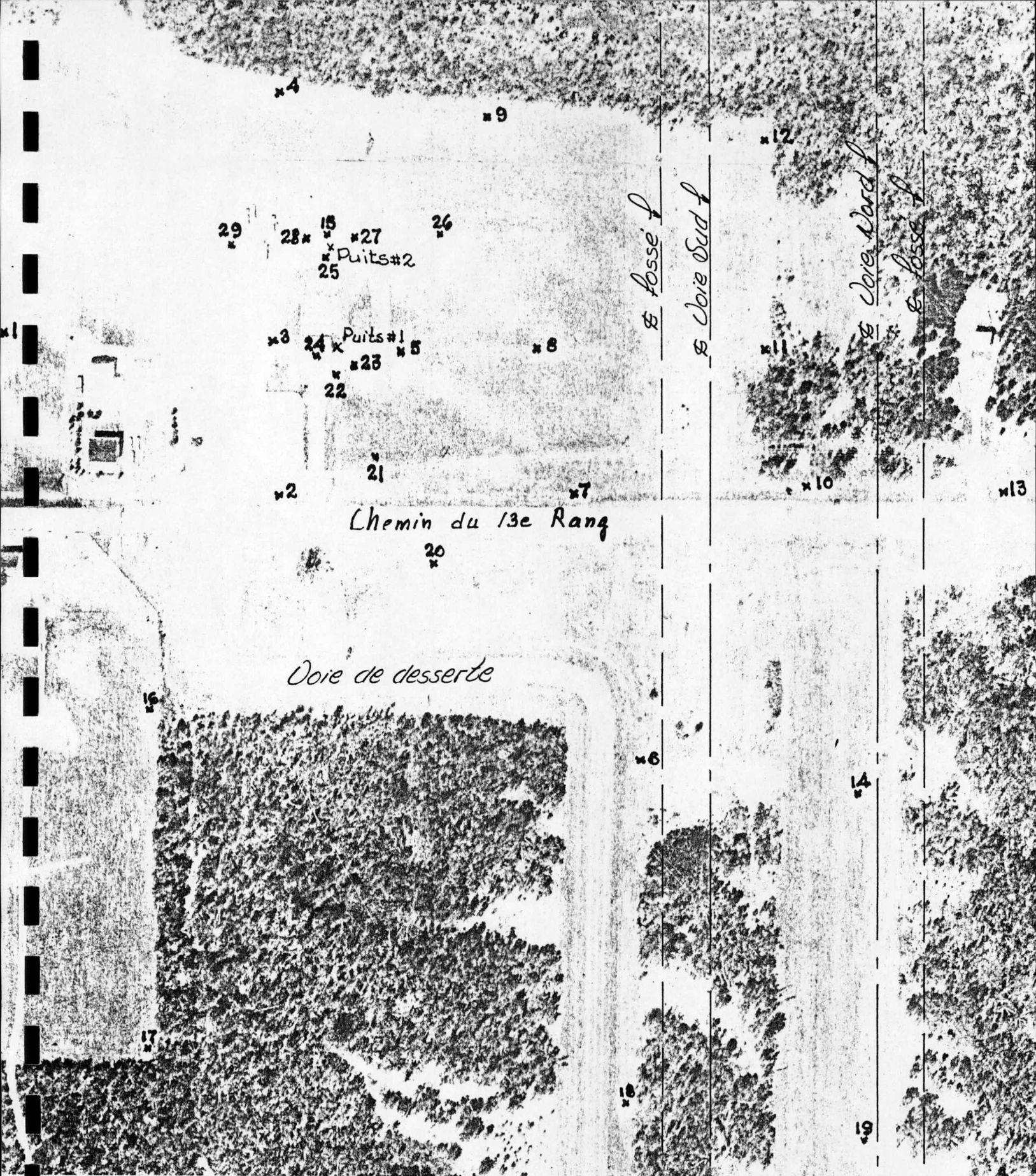
15. Les soumissions peuvent aussi, malgré le premier alinéa de l'article 14, être sollicitées sur invitation dans l'un ou l'autre des cas suivants:

1° si l'immeuble est enclavé de façon telle qu'une seule personne peut s'en porter acquéreur;

2° si un passage peut être exigé sur cet immeuble par un propriétaire d'immeuble contigu, ou si une partie de l'immeuble est sujette à un droit de passage au bénéfice du propriétaire d'un immeuble contigu;

A N N E X E 7

Agrandissement d'une photo aérienne



x4

x9

x12

29

28

15

27

26

x Puits#2

x3

24

x

Puits#1

x5

x8

x23

22

21

x2

x7

Chemin du 13e Rang

20

Voie de desserte

16

x6

x14

17

x18

19

x13

fosse

Voie Sud

Voie Nord

fosse

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 022 508