



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION

**RECONSTRUCTION D'UNE PARTIE DU PONT 2011
RIVIÈRE EATON
MUNICIPALITÉ DE NEWPORT CT**

CANQ
TR
PT
PL
128

448

480628

CANQ
TR
PT
PL
128

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

DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION
RECONSTRUCTION D'UNE PARTIE DU PONT 2011
RIVIÈRE EATON
MUNICIPALITÉ DE NEWPORT CT

DOSSIER N° 20-6172-9006

Juin 1994

ÉQUIPE DE TRAVAIL

DUMOULIN, Pierre

Agronome, M.Sc.
Chargé de projet

DUMONT, Jean

Archéologue

GUIMOND, Lucie

Architecte paysagiste

SIMARD, Odile

Urbaniste

Atelier graphique

KHANDJIAN, Hrant

Technicien en arts graphiques

MICHAUD, Gilles

Agent de secrétariat

Responsable à la Direction de l'Estrie

HAMEL, Nathalie

Ingénieur

TABLE DES MATIÈRES

ÉQUIPE DE TRAVAIL	ii
TABLE DES MATIÈRES	iii
LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES	v
LISTE DES PHOTOS	vi
LISTE DES ANNEXES	vii
1. DESCRIPTION ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET	1
1.1 Initiateur du projet	1
1.2 Identification et localisation du projet	1
1.3 Origine, justification et objectifs du projet	3
1.4 Description des travaux	5
1.5 Programmation du projet	8
2. CADRE LÉGAL	9
2.1 Approbation de la municipalité régionale de comté	9
2.2 Motif de la demande de certificat d'autorisation	9

3.	DESCRIPTION DU MILIEU	10
3.1	Milieu naturel	10
3.1.1	Géomorphologie	10
3.1.2	Hydrologie	10
3.1.3	Flore	11
3.1.4	Faune ichthyenne	11
3.2	Milieu humain	12
3.2.1	Réseau routier	12
3.2.2	Affectation du sol et usages actuels	12
3.2.3	Cadre bâti	13
3.2.4	Archéologie	13
3.2.5	Agriculture	15
3.3	Paysage	15
4.	ÉVALUATION DES IMPACTS	19
4.1	Milieu naturel	19
4.2	Milieu humain	19
4.3	Paysage	20
5.	MESURES D'ATTÉNUATION ET DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	21
	BIBLIOGRAPHIE	27

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

TABLEAU I :	Localisation du projet à l'étude	3
TABLEAU II :	Description technique du projet	8
FIGURE 1 :	Localisation du projet	2
FIGURE 2 :	Vue d'ensemble du projet	6
FIGURE 3 :	Réparation du béton des culées et coffrages	7
FIGURE 4 :	Carte cadastrale	16
FIGURE 5 :	Chemin de détour	23

LISTE DES PHOTOS

PHOTO 1	:	Tablier actuel du pont	4
PHOTO 2	:	Culée actuelle en rive droite	4
PHOTO 3	:	Culée actuelle en rive gauche	4
PHOTO 4	:	Le hameau de Randboro	14
PHOTO 5	:	Cadre bâti du secteur environnant le pont	14
PHOTO 6	:	Approche vers le pont en direction Nord	18
PHOTO 7	:	Végétation riveraine	18
PHOTO 8	:	Vue à l'ouest du pont n° 2011 et hameau de Randboro	18

LISTE DES ANNEXES

- ANNEXE 1 : Lettre d'approbation du projet
par la municipalité de Newport et
- ANNEXE 2 : Plan de zonage
- ANNEXE 3 : Berme filtrante
- ANNEXE 4 : Article 7.13 du Cahier des charges et Devis
généraux (DCCG) – Protection des plans d'eau
- ANNEXE 5 : Plans et devis
-

1. DESCRIPTION ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

1.1 Initiateur du projet

Ministère des Transports du Québec
Direction de l'Estrie
200, rue Belvédère Nord, 2^e étage
Sherbrooke (Québec)
J1H 4A9

Pour les communications téléphoniques, on pourra rejoindre la Division des études environnementales Ouest au (514) 873-4953, à Montréal.

1.2 Identification et localisation du projet

Le projet en cause implique la reconstruction d'une partie du pont (n° 2011) du chemin Parker traversant la rivière Eaton dans la municipalité régionale de comté (MRC) Haut-Saint-François. Le pont permet la liaison des résidences situées plus au sud, au hameau Randboro de la municipalité du canton de Newport. Le chemin Parker se lie à la route 210. Cette route secondaire permet la liaison des routes 253 et 257, et des municipalités de Sawyerville et Chartierville. Une localisation précise du pont est présentée à la figure 1 et au tableau I.

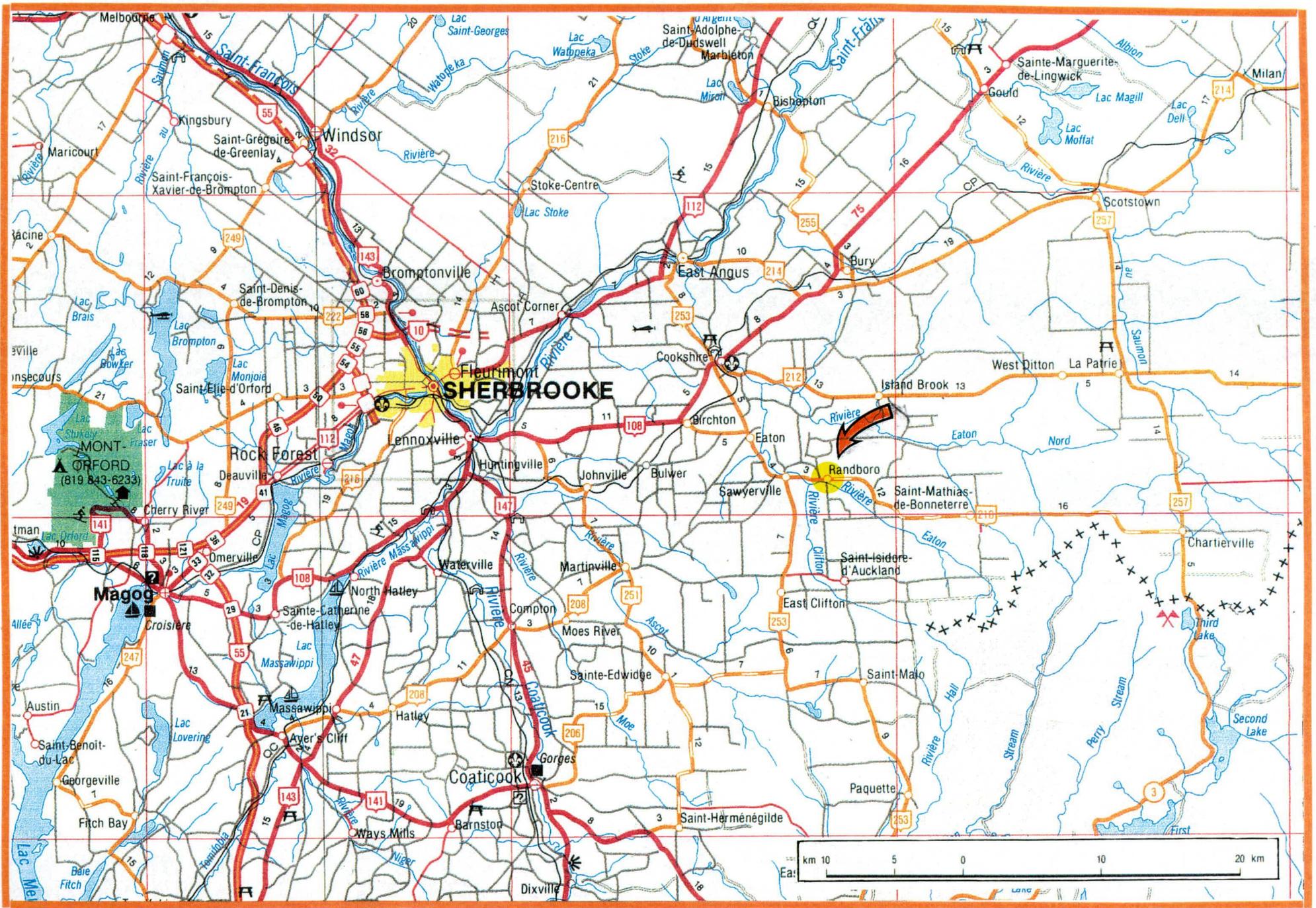


FIGURE 1; LOCALISATION DU PROJET

PONT SUR LA RIVIERE EATON, CHEMIN PARKER

TABLEAU I : LOCALISATION DU PROJET À L'ÉTUDE

MUNICIPALITÉ	Canton de Newport
MRC	Haut-Saint-François
CIRCONSCRIPTION ÉLECTORALE	Mégantic-Compton
ROUTE	Chemin Parker
RIVIÈRE	Eaton
CANTON	Newport
RANG	10
LOTS	3d et 4a
N° DOSSIER	20-6172-9006
N° PLAN	P-2011

1.3 Origine, justification et objectifs du projet

La reconstruction d'une partie du pont traversant la rivière Eaton dans la municipalité du canton de Newport est nécessaire. Suite à une évaluation récente par le Service des ouvrages d'art du ministère des Transports du Québec, la capacité du pont a été réduite à 12 tonnes. Les observations ont permis de démontrer que l'acier de la structure du tablier est corrodé (photo 1) et que le béton des culées et du tablier montre plusieurs faiblesses (photos 2 et 3).



PHOTO 1: TABLIER DU PONT



PHOTO 2: CULEE ACTUEL EN RIVE DROITE



PHOTO 3: CULEE ACTUEL EN RIVE GAUCHE

1.4 Description des travaux

Le pont existant est constitué de poutres triangulées en acier supportant une dalle de béton recouverte d'enrobé bitumineux. Le projet consiste à remplacer la structure et le tablier du pont et à apporter des réparations aux culées existantes.

Les travaux de reconstruction d'une partie du pont de la rivière Eaton ne s'insèrent dans aucun autre projet et impliquent :

- la démolition du tablier existant et d'une partie des culées et murs;
- la réparation des culées et des murs existants (figures 2 et 3);
- la reconstruction des murs garde-grève et de parties des murs d'aile (figure 2);
- le montage de la charpente métallique (poutres et contreventements en acier);
- la construction du tablier en bois;
- l'aménagement des remblais d'approches;
- la mise en place de l'enrobé bitumineux sur les approches du pont;
- le revêtement de protection en pierre des talus;
- l'installation des dispositifs de retenue;
- tous les travaux connexes nécessaires à la réalisation des ouvrages.

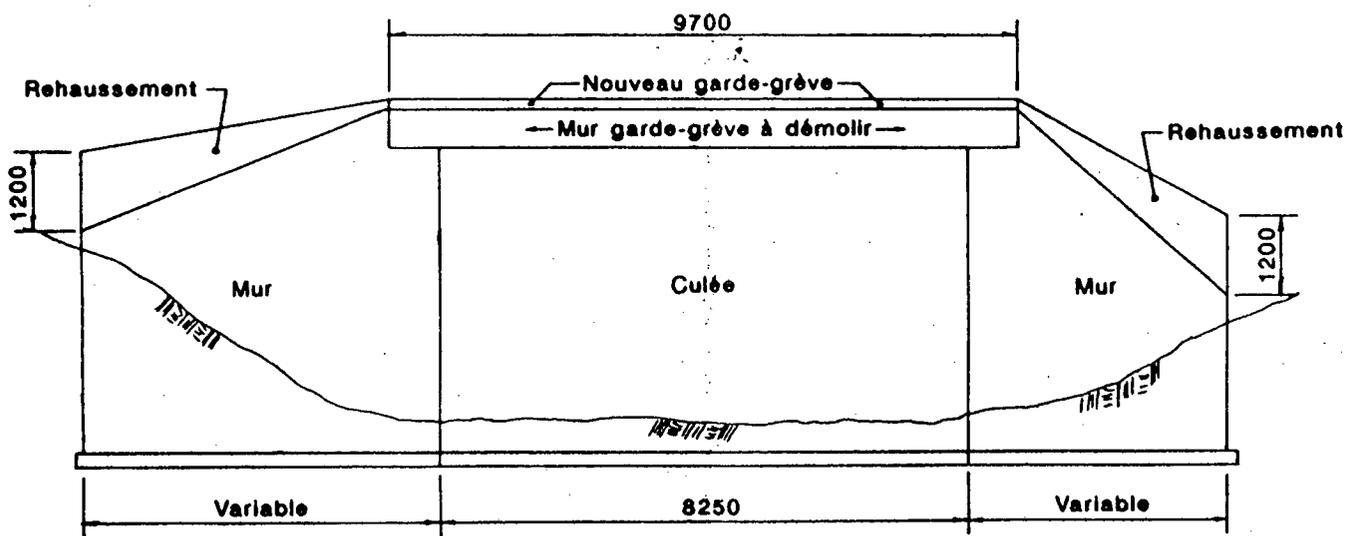
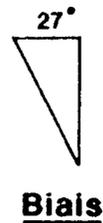
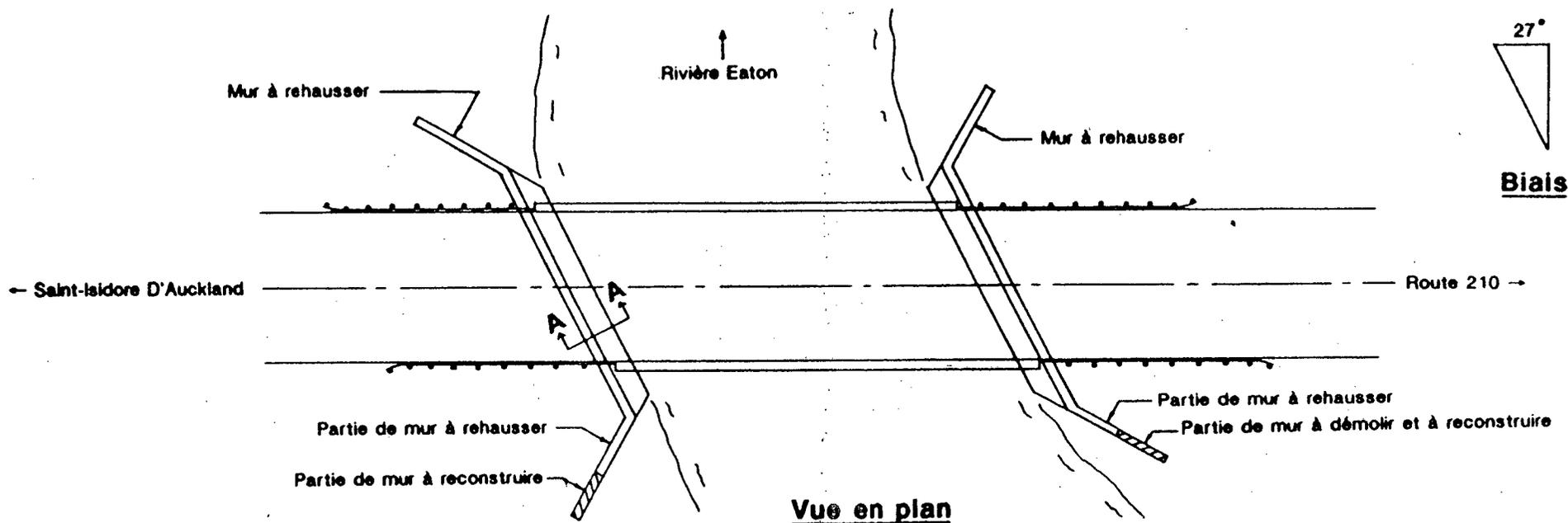


FIGURE 2: VUE D'ENSEMBLE DU PROJET

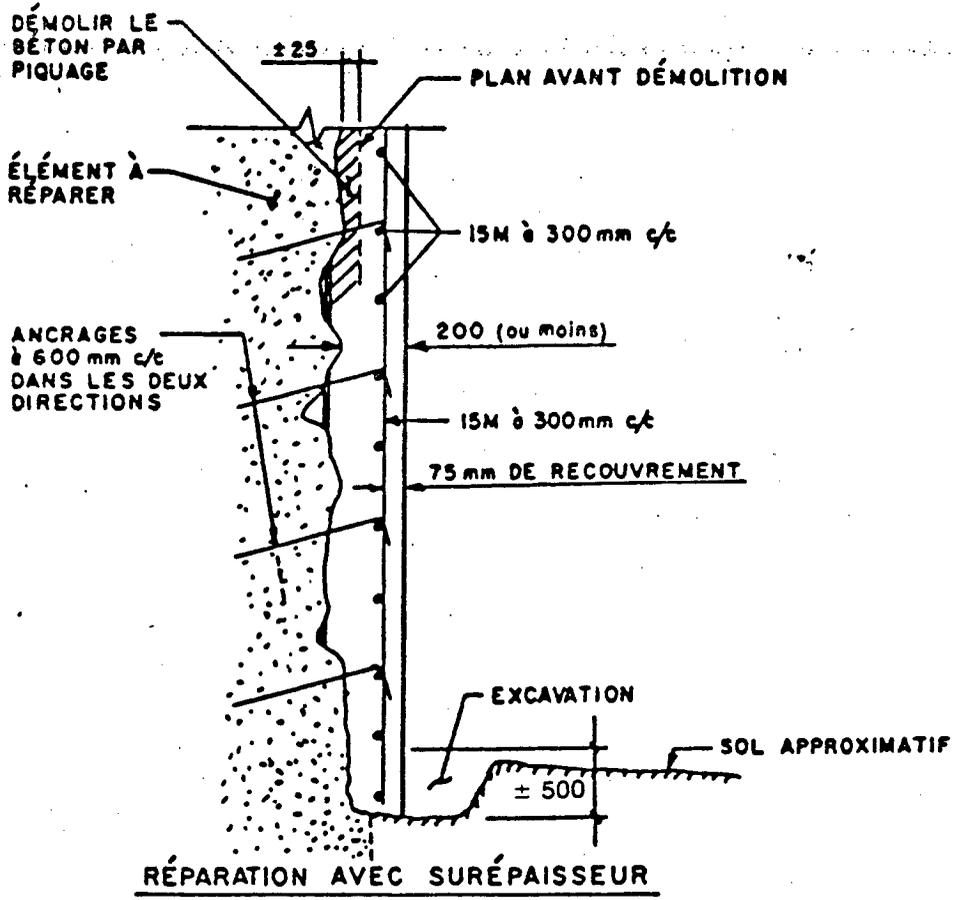
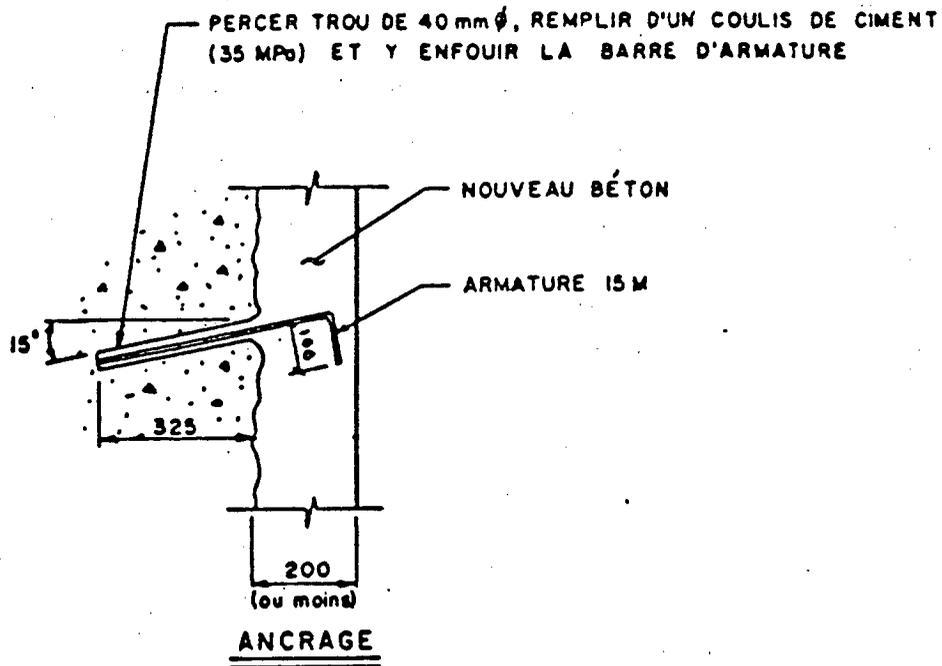


FIGURE 3: REPARATION DU BÉTON DES CULEES ET COFFRAGES

TABLEAU II : DESCRIPTION TECHNIQUE DU PROJET

Longueur du pont incluant les approches (m)	80
Longueur du pont face à face des culées (m)	14,7
Nombre de voies	2
Largeur totale de la chaussée (m)	6,7
Largeur hors tout (m)	7,5
Hauteur du pont (m)*	4,5
Nombre de piliers	Aucun
Élaboration de batardeaux	Oui
Détournement temporaire des eaux	Aucun
Chemin d'accès	Aucun
Voie de détour pour la circulation	Oui
Pont temporaire	Aucun
Étalement	Aucun

* La hauteur est mesurée du dessous des poutres jusqu'au lit de la rivière.

Les débits journaliers moyens annuels (DJMA) et estival (DJME) ne sont pas disponibles pour ce tronçon de route.

1.5 Programmation du projet

Les plans et devis de construction sont fournis avec la présente étude. Les travaux de construction seront réalisés à l'été 1994 et débuteront vers le 1^{er} juillet 1994.

Aucune acquisition de superficie ou de bâtiment n'est nécessaire pour la réalisation du projet.

2. CADRE LÉGAL

2.1 Approbation de la municipalité régionale de comté

La municipalité du Canton de Newport a fourni, le 29 avril 1994, un certificat signé par la secrétaire-trésorière attestant que la réalisation du projet ne contrevient à aucun règlement municipal. Il est présenté à l'annexe 1.

2.2 Motif de la demande de certificat d'autorisation

La reconstruction d'une partie de la structure du pont implique des travaux dans le lit et sur les berges de la rivière Eaton, soit pour la réparation des culées et des murs d'aile existants, la mise en place de revêtement en pierre et l'élargissement des approches. Les travaux sur les culées peuvent nécessiter la construction de batardeaux.

L'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* crée l'obligation d'obtenir une autorisation préalable à certains travaux ou activités qui sont de matière à modifier la qualité de l'environnement ou à entraîner une émission de contaminants dans l'environnement. Le deuxième alinéa de l'article 22 rend obligatoire l'obtention d'un certificat d'autorisation de tout projet de modification d'une construction, d'exécution de travaux ou d'ouvrages dans un cours d'eau à débit régulier ou intermittent, dans un lac, un étang, un marais, un marécage ou une tourbière.

Le projet est donc assujéti au deuxième alinéa de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*.

3. DESCRIPTION DU MILIEU

3.1 Milieu naturel

3.1.1 Géomorphologie

Le projet se situe dans les collines de Stoke ou de Sherbrooke formées lors du soulèvement des Appalaches. Cette chaîne de collines prend naissance dans le comté de Standstead, traverse le comté de Sherbrooke et continue pour former la frontière est du comté de Richmond. L'altitude à proximité du pont qui sera reconstruit est de 275 m.

Les formations géologiques de la région sont constituées principalement de roches sédimentaires. Celles situées à proximité du pont comprennent principalement des ardoises et des calcaires. On rencontre comme matériaux meubles des sédiments glacio-lacustres composés principalement de sable. Les observations sur le site ont pu démontrer que le lit de la rivière est composé de gravier et de sable.

3.1.2 Hydrologie

La rivière Eaton a sa source dans le canton d'Auckland et coule vers le nord-ouest à travers Sawyerville, où elle reçoit la rivière Clifton venant du sud pour se jeter dans la rivière Saint-François à East-Angus. Le pont est localisé à près de 1,5 km en amont du lien entre les rivières Eaton et Clifton. La section de la rivière Eaton a près de 15 m de large à l'endroit où le pont du chemin Parker la traverse.

Aucune prise d'eau potable s'alimentant dans la rivière Eaton pour les municipalités de Newport et Sawyerville n'est localisée à proximité et en aval du projet.

3.1.3 Flore

La région jouit d'un climat tempéré humide continental, ce qui a favorisé la dominance du feuillu dans les peuplements forestiers de la région. Le projet est localisé dans le domaine climacique de l'érablière à tilleul et de l'érablière à bouleau jaune. La somme des degrés-jours de croissance dans cette région varie entre 1 550 et 1 780.

La végétation des berges et des espaces boisés environnant le pont de la rivière Eaton est composée d'ormes, d'érables, d'épinettes, de cornouillers et de framboisiers. La base des rives est constituée de graminées.

3.1.4 Faune ichthyenne

Les principales espèces de poissons que l'on retrouve dans la rivière Eaton, selon les renseignements fournis par le Service de l'aménagement et de l'exploitation de la faune (SAEF), sont l'omble de fontaine, la truite arc-en-ciel et la truite brune. Toutefois, aucune information cartographique précise n'identifie des sites pouvant être utilisés par ces salmonidés en période de fraie.

Le chapitre IV.I de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* inclut les habitats du poisson dans sa réglementation. Comme habitats du poisson, il faut inclure les frayères et les aires d'alevinage, d'alimentation, de migration ou d'abris. Aucune frayère n'est toutefois connue par le Service de l'aménagement et de l'exploitation de la faune du ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec dans le secteur à l'étude. Il faut noter qu'il est très difficile de prouver qu'un site est utilisé pour la fraie. En effet, la période de fraie et l'utilisation d'un secteur donné par le poisson pour cette activité peuvent varier d'une période ou d'une année à l'autre.

Les sites suivants sont considérés comme étant des habitats très importants pour le poisson :

- plaines inondables;
- herbiers aquatiques;
- embouchures de tributaires;
- eaux vives en aval des barrages et des chutes;
- 90 m et plus en aval et en amont des rapides;
- fossés;
- hauts-fonds et rivages avec des graviers fins à grossiers.

Bien qu'aucun habitat particulier ni aucune frayère ne soit connu dans ce secteur, il est possible que des salmonidés fraient dans les environs du pont ou dans les tributaires de la rivière Eaton.

3.2 Milieu humain

3.2.1 Réseau routier

Le pont n° 2011 sur le chemin Parker se situe à près de 100 m de la route 210 à la hauteur de Randboro. La route 210 est l'axe collecteur de ce secteur donnant accès à la route 253 et à la route 257, desservant respectivement la région au nord de East Angus et Saint-Adrien et au sud de l'état du New Hampshire.

3.2.2 Affectation du sol et usages actuels

Le secteur immédiat du pont de la rivière Eaton est localisé dans les zones m8 et a17 du règlement de zonage de la municipalité de Canton de Newport (annexe 2). La zone m8 permet la construction d'habitations unifamiliales, trifamiliales et multifamiliales ainsi que de commerces et services juxtaposés à un logement. Les activités commerciales et de services sont aussi permises, de même que les institutions et les activités récréatives. La zone a17 permet les constructions

résidentielles unifamiliales, trifamiliales et multifamiliales, ainsi que les maisons mobiles et les chalets. Des commerces et services peuvent être juxtaposés à un logement. Les usages reliés à l'agriculture et à la forêt sont aussi permis. La zone a17 correspond à une zone protégée par la *Loi sur la protection du territoire agricole*.

L'utilisation du sol actuelle de ces deux zones correspond aux prescriptions prévues au zonage municipal.

3.2.3 Cadre bâti

Le cadre bâti de ce secteur est de type rural. On relève un ensemble de résidences à l'intersection du chemin Parker et de la route 210. Ces résidences et leurs bâtiments secondaires (remises, hangars, etc.) sont regroupées pour former un hameau ayant pour nom Randboro. Quelques bâtiments sont d'architecture traditionnelle; d'autres, construits plus récemment, s'apparentent aux habitations de type banlieue. Dans le secteur agricole environnant le pont, on relève des ensembles agricoles de type traditionnel composés des résidences et des bâtiments de ferme (photos 4 et 5).

3.2.4 Archéologie

La documentation archéologique concernant le présent projet a été consultée au registre de l'inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) du ministère de la Culture du Québec. Aucun site archéologique préhistorique et/ou historique n'est connu à l'intérieur des limites de la zone d'étude. L'état lacunaire des données disponibles ne permet pas de conclure à la présence ou à l'absence de vestiges archéologiques dans le secteur concerné, mais correspond plus à un manque d'inventaires archéologiques couvrant celui-ci.

La démarche archéologique, telle que préconisée par le ministère des Transports du Québec, ne présente généralement aucune contrainte quant à la considération d'un patrimoine qui pourrait être menacé par l'un de ses projets, les études spécialisées préalables permettant son identification et l'élaboration des solutions correctrices nécessaires à sa protection.



PHOTO 4: LE HAMEAU DE RANDBORO



PHOTO 5: CADRE BATI DU SECTEUR ENVIRONNANT LE PONT

3.2.5 Agriculture

Les abords de la rivière Eaton à proximité du pont qui devra être reconstruit sont composés à 70 % de sol de classe 5 et à 30 % de sol de classe 7, selon l'Inventaire des Terres du Canada. Ce sol a des limitations telles qu'il ne peut convenir à la production soutenue de plantes annuelles de grande culture. Il peut produire des plantes fourragères vivaces, soit indigènes, soit cultivées, et il peut être amélioré par l'emploi de machines agricoles. Les facteurs limitant ce sol sont une pierrosité élevée, un relief défavorable et un excès d'humidité.

La limite de la zone agricole protégée divise le projet en deux sections (figure 4). Seuls les sols situés au sud de la rivière Eaton sont en zone verte.

Les inventaires réalisés sur le site ont permis d'identifier que seul la plante fourragère est cultivée. Au nord de la rivière Eaton, le foin semble récolté, tandis qu'au sud-est du pont le foin n'a pas fait l'objet d'une récolte en 1993. La portion au sud-ouest du pont est boisée ainsi qu'au nord-est une bande de quelques mètres de largeur longe le chemin Parker.

3.3 Paysage

Le projet s'inscrit dans un paysage de type essentiellement agricole. Le bassin visuel est plutôt vaste, ses limites étant définies par les ondulations du relief et un couvert forestier mixte (photo 6).

La rivière Eaton, sinueuse, est signalée par la présence d'une végétation riveraine importante qui lui confère un aspect naturel (photo 7).

La composition du paysage est dynamique et l'exploitation agricole est en harmonie avec le milieu naturel. Les vues sont variées : parfois ouvertes, parfois fermées et souvent filtrées. Les observateurs, peu nombreux, fixes ou mobiles, peuvent profiter d'un paysage bucolique attrayant.

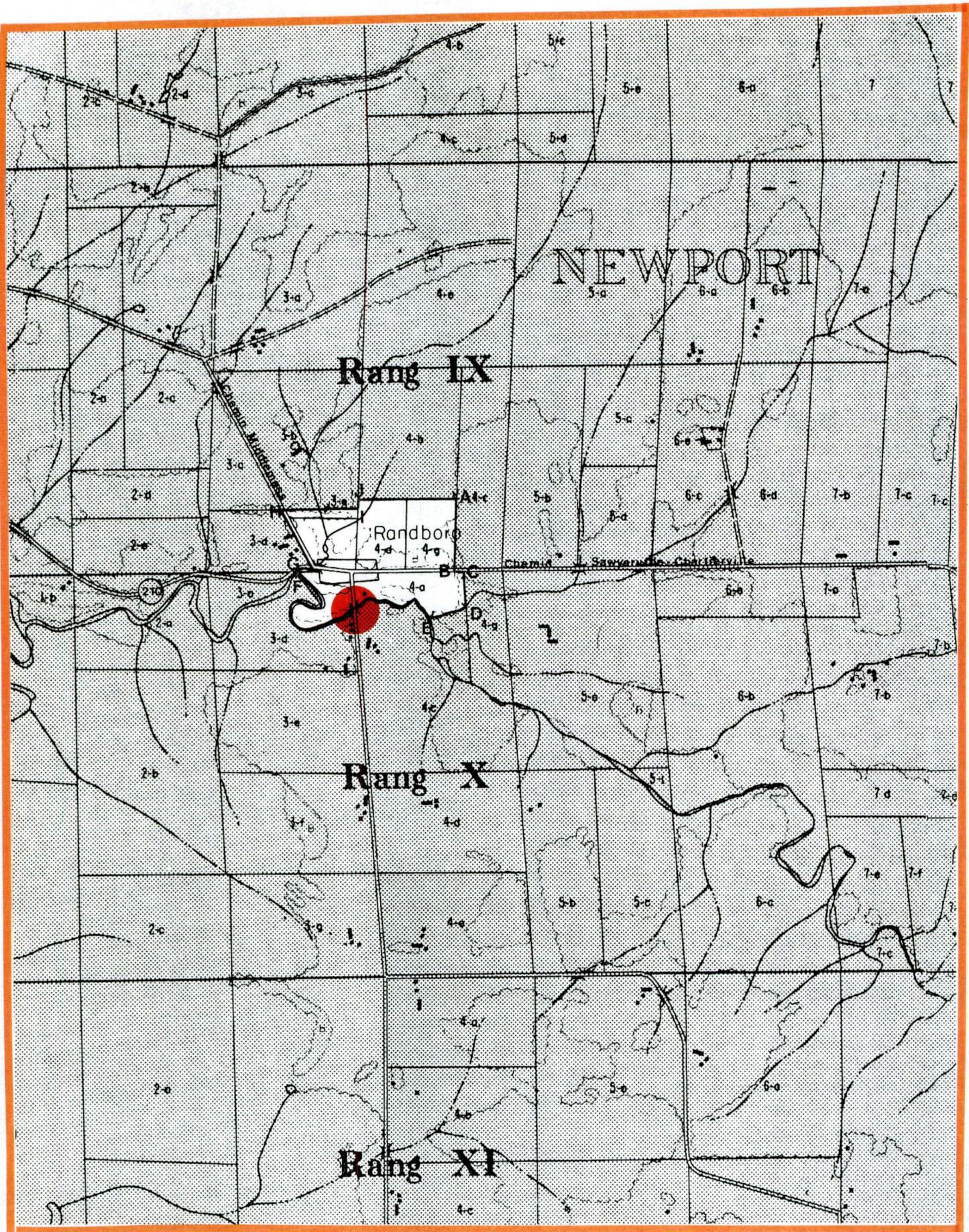


FIGURE 4: CARTE CADASTRALE

PONT SUR LA RIVIERE EATON, CHEMIN PARKER

Ech.: 1 = 20 000

Le seul élément de discordance se situe au niveau de l'intégration architecturale des habitations de construction récente, principalement concentrées du côté nord-ouest du pont. Elles sont aisément identifiables et l'absence de végétation dans leur environnement immédiat ne fait que les mettre davantage en évidence (photo 8).



PHOTO 6: APPROCHE VERS LE PONT EN DIRECTION NORD



PHOTO 7: VEGETATION RIVERAINE

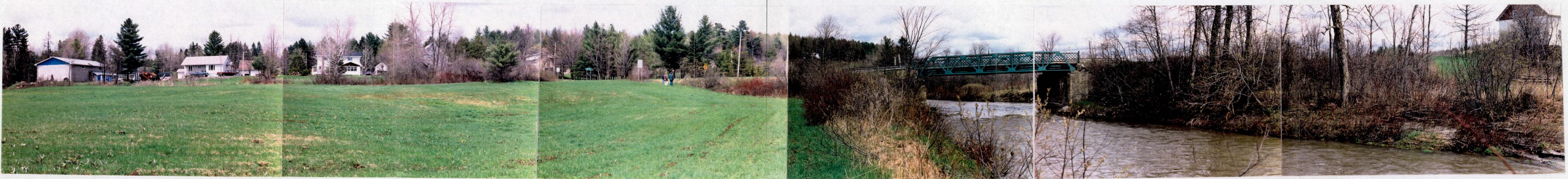


PHOTO 8: VUE A L'OUEST DU PONT #2011 ET HAMEAU DE RANDBORO

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1 Milieu naturel

Les travaux sur le pont du chemin Parker provoquent quelques impacts sur le milieu biophysique.

Les travaux peuvent perturber les berges sur les deux rives de la rivière, car les approches devront être réaménagées et un revêtement en pierre viendra recouvrir les talus jusqu'aux murs d'aile. De plus, la coupe de quelques arbustes et arbres peut être nécessaire pour la réalisation des travaux. Les impacts sont toutefois faibles.

Les travaux sur les culées et la mise en place de batardeaux peuvent être susceptibles de produire des impacts sur l'habitat du poisson. Malgré qu'aucune frayère ou aire d'alevinage ne soit identifiée dans ce secteur, il est possible que le substrat de la rivière offre un certain potentiel salmonicole. Des mesures d'atténuation ont toutefois été élaborées comme s'il y avait une activité ichthyenne importante dans cette section de la rivière Eaton.

4.2 Milieu humain

Les travaux de réfection du pont du chemin Parker entraîneront sa fermeture. La circulation sera, par ce fait, interrompue durant toute la durée des travaux.

Les travaux de réfection entraîneront aussi quelques impacts sur les résidences localisées dans le secteur immédiat, tels le bruit et l'émission de poussières.

4.3 Paysage

Suite aux travaux, la dénaturation ponctuelle des berges, de part et d'autre du pont, est le seul impact appréhendé du point de vue du paysage.

5. MESURES D'ATTÉNUATION ET DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Période permise pour les travaux :

Tous les travaux qui ont une incidence sur le milieu hydrique sont réalisés en dehors de la période du 15 septembre au 1^{er} juillet afin de préserver la période de reproduction et d'alevinage des espèces de poissons présentes dans la rivière Eaton et conformément à la recommandation du Service de l'aménagement et de l'exploitation de la faune.

Archéologie

Le projet fera l'objet d'une évaluation spécialisée préalable au début des travaux de construction routière. Outre une recherche documentaire couvrant les aspects patrimoniaux sensibles, une inspection visuelle sera effectuée afin de statuer sur les espaces nécessitant un inventaire archéologique. Le cas échéant, toutes les surfaces retenues à l'intérieur de l'emprise seront systématiquement sondées afin de vérifier la présence ou l'absence de vestiges d'occupations humaines anciennes. Advenant l'identification de vestiges archéologiques, une fouille, ou toute autre mesure de protection jugée satisfaisante par le Ministère, sera effectuée avant le début des travaux. Ces activités seront sous la responsabilité du Service de l'environnement et feront l'objet d'un avis préalable auprès des autorités responsables.

D'autre part, nonobstant l'évaluation archéologique, le personnel responsable du chantier de construction sera informé de la possibilité de découvertes fortuites de vestiges d'occupations humaines anciennes enfouis qui pourraient être mis au jour lors des travaux de décapage de surface et d'excavation. Toute identification de telles traces (fondations de pierre, poterie, fragment de vaisselle, métal, objet façonné en pierre ou autre matériau, etc.) devra être immédiatement communiquée au Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec et les travaux, à l'endroit de la découverte, devront être immédiatement interrompus jusqu'à l'évaluation de l'importance de celle-ci.

Travaux de démolition

Toutes les dispositions nécessaires sont prises pour éviter que des matériaux de démolition ne tombent dans le cours d'eau. Si des matériaux y tombaient, le cours d'eau serait nettoyé.

 Déboisement

La coupe des arbustes et des arbres est limitée à l'emprise et à l'espace nécessaire pour réaliser les travaux sur le pont.

 Abat-poussière

Lors des activités de reconstruction du pont, les excès de poussière sont contrôlés par l'application d'abat-poussière, tel que décrit à l'article 27.5 du Cahier des charges et devis généraux (CCDG).

 Signalisation

La signalisation est conforme aux lois et règlements en vigueur. Une signalisation adéquate relative au détournement de la circulation et pour la fermeture du pont est mise en place. Le chemin de détour est identifié à la figure 5.

 Construction de batardeaux

Les matériaux utilisés pour la construction d'ouvrages temporaires en terre ne doivent pas contenir plus de 10 % de matières fines passant le tamis de 80 microns et étant susceptibles de demeurer en suspension dans l'eau. Toutefois, les matières fines pourraient être confinées à l'intérieur du batardeau à l'aide d'une toile filtrante ou d'un filtre naturel granulaire.

L'enlèvement de ces ouvrages doit être complet de manière à redonner au cours d'eau sa section originale, selon le profil en long à l'état naturel.

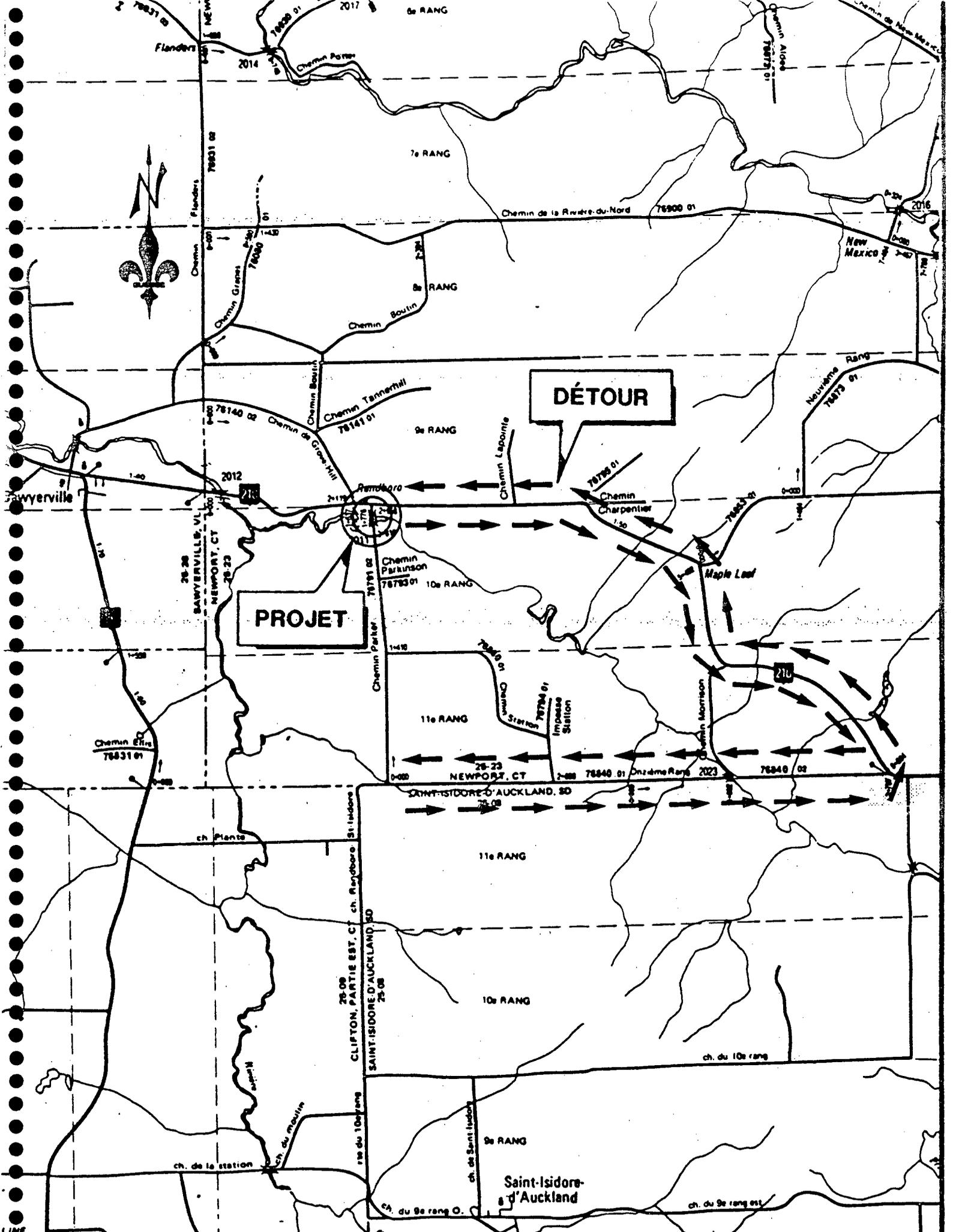


FIGURE 5: CHEMIN DE DETOUR

Trappes à sédiments et bassins de sédimentation

Dans le but de limiter le transport de sédiments vers le plan d'eau, l'entrepreneur doit construire, dès le début des travaux, des bermes filtrantes et des trappes à sédiments dans les fossés drainant l'aire de travail, conformément aux indications du dessin de l'annexe 3 et aux exigences suivantes :

- la berme filtrante doit être construite en travers du fossé, à une hauteur suffisante pour permettre à l'eau de s'écouler au travers. Le matériau utilisé est un matériau d'empierrement de calibre 70-20 ne contenant pas plus de 5 % de matières fines passant le tamis 80 μm ;
- une trappe à sédiments ayant les dimensions suffisantes pour retenir les sédiments doit être creusée en amont de la berme;
- lorsque la trappe à sédiments est remplie à 50 %, les sédiments retenus doivent être enlevés et, lorsque nécessaire, le matériau filtrant doit être nettoyé ou remplacé.

Les eaux provenant de l'assèchement des excavations et du batardeau doivent être pompées dans un bassin de sédimentation ou une zone de végétation. Aux endroits où il y a risqué d'érosion, le sol doit être stabilisé; si nécessaire, la pose d'une conduite ou d'un géotextile ou la construction d'un empierrement doit être réalisée.

Travaux dans ou à proximité d'un plan d'eau

Les matériaux granulaires utilisés pour la construction des ouvrages ne doivent pas provenir du lit du plan d'eau ni de ses berges.

Il est interdit de circuler dans le plan d'eau ou de le traverser à gué avec du matériel roulant à moins d'une autorisation du surveillant. Un chemin de passage à gué doit être construit de façon à réduire la turbidité de l'eau au minimum lors de la circulation du matériel roulant.

Lorsque les travaux sont terminés, l'entrepreneur procède, selon les stipulations de l'article 34.1 du CCDG, à la restauration du couvert végétal sur les surfaces de sol mises à nu.

Entretien et nettoyage du matériel roulant

Le plein et la vérification mécanique de la machinerie s'effectuent à la distance d'au moins 15 mètres du cours d'eau, d'une façon à éviter toute contamination du milieu.

Les surplus de béton et les eaux ayant servi au nettoyage des bétonnières doivent être disposés dans une aire prévue à cette fin de manière à éviter toute contamination du milieu; le site doit être préalablement autorisé par le surveillant.

Revêtement en pierre des talus

Tous les matériaux en contact avec l'eau seront exempts de particules fines afin de réduire au maximum la mise en suspension de matériel fin dans l'eau.

Disposition des matériaux de rebuts

Les matériaux de démolition sont disposés hors de l'emprise de la route selon les lois et règlements en vigueur.

Le déversement, dans tout plan d'eau, de rebuts ou de déchets provenant du chantier est interdit. On doit disposer de ces déchets et rebuts, quelle qu'en soit leur nature, selon la réglementation en vigueur.

Nonobstant les articles 7.13 (annexe 4) et 26.4.9 du CCDG, tous les matériaux de rebut provenant de la démolition des ouvrages existants et qui ne sont pas des déchets classés dangereux doivent être disposés dans des sites autorisés par le ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec et conformément à la section IX (matériaux secs), du Règlement sur les déchets solides.

Les déblais excédentaires ou inutilisables pour le chantier en cours et qui sont exempts de tout rebut ou débris ligneux doivent être disposés dans des sites choisis en respectant l'article 7.13 (annexe 4) du Cahier des charges et devis généraux (CCDG) et conformément aux règlements municipaux sur la protection des rives, du littoral, des plaines inondables et des milieux humides. La disposition de ces

matériaux respectera le décret 1980-87 du 22 décembre 1987, concernant la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables, parue dans la Gazette officielle du 20 janvier 1988.

Guide des ponts et ponceaux

De façon plus générale, les activités de construction et d'entretien du pont respectent les mesures édictées dans le guide «Ponts et ponceaux – lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique».

Ce guide indique les lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique dans le cadre de la construction et de l'entretien d'infrastructures routières. Ce guide fait partie d'une entente administrative intervenue entre le MTQ et le MEFQ (anciennement le MLCP), pour l'application de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* concernant les habitats fauniques.

BIBLIOGRAPHIE

CANN, D.B. et LAJOIE, P. (1943). Étude des sols des comtés de Standstead, Richmond, Sherbrooke et Compton dans la province de Québec, ministère fédéral de l'Agriculture, ministère de l'Agriculture du Québec et Collège MacDonald de l'Université McGill, 63 pages et cartes.

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES (1993). Répertoire des municipalités du Québec. Publications du Québec, 903 pages.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE (1969). Classement des sols selon leurs possibilités d'utilisation agricole, Gouvernement du Québec, carte à l'échelle 1 : 50 000.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (1986). Méthode d'analyse visuelle pour l'intégration des infrastructures de transport, Gaudreau, R., Jacobs, P. et Lalonde, G., 124 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (1992). Ponts et ponceaux. Lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique, Service de l'environnement, 91 pages et annexes.

NOVE ENVIRONNEMENT INC. (1990). Identification des peuplements forestiers d'intérêts phyto-sociologique, Hydro-Québec, Vice-présidence Environnement, 133 pages.

ANNEXE 1

**LETTRE D'APPROBATION DU PROJET
PAR LA MUNICIPALITÉ DE NEWPORT CT**

29 avril 1994

V. Int. Act C	
Directeur	
Partenaires	
Inv. Plan.	
Projet	
Gestion	
6171	
6172	
6173	
6174	
M.T.O. DT Sherbrooke	
1994 0 5 0 4	

Ministère des Transports
C.P. 159
Cookshire, Québec
JOB 1M0

a.s. M. Louis Hains, ing.

Messieurs,

Veuillez trouver ci-joint vos formulaires pour "Une demande de Certificat d'Autorisation Environnementale" vis-à-vis les projets suivantes:

1. No. 20-6172-9317, Pont no.9-76991-01-000-401-7,
chemin Redden
2. No. 20-6172-9006, Pont no.9-76791-02-000-401-9,
chemin Parker

Par la présente, je certifie que, en vertu de l'article 54 du Règlement de Zonage No. 467 (ci-joint) les projets ci-haut mentionnés ne contreviennent pas la réglementation municipale.

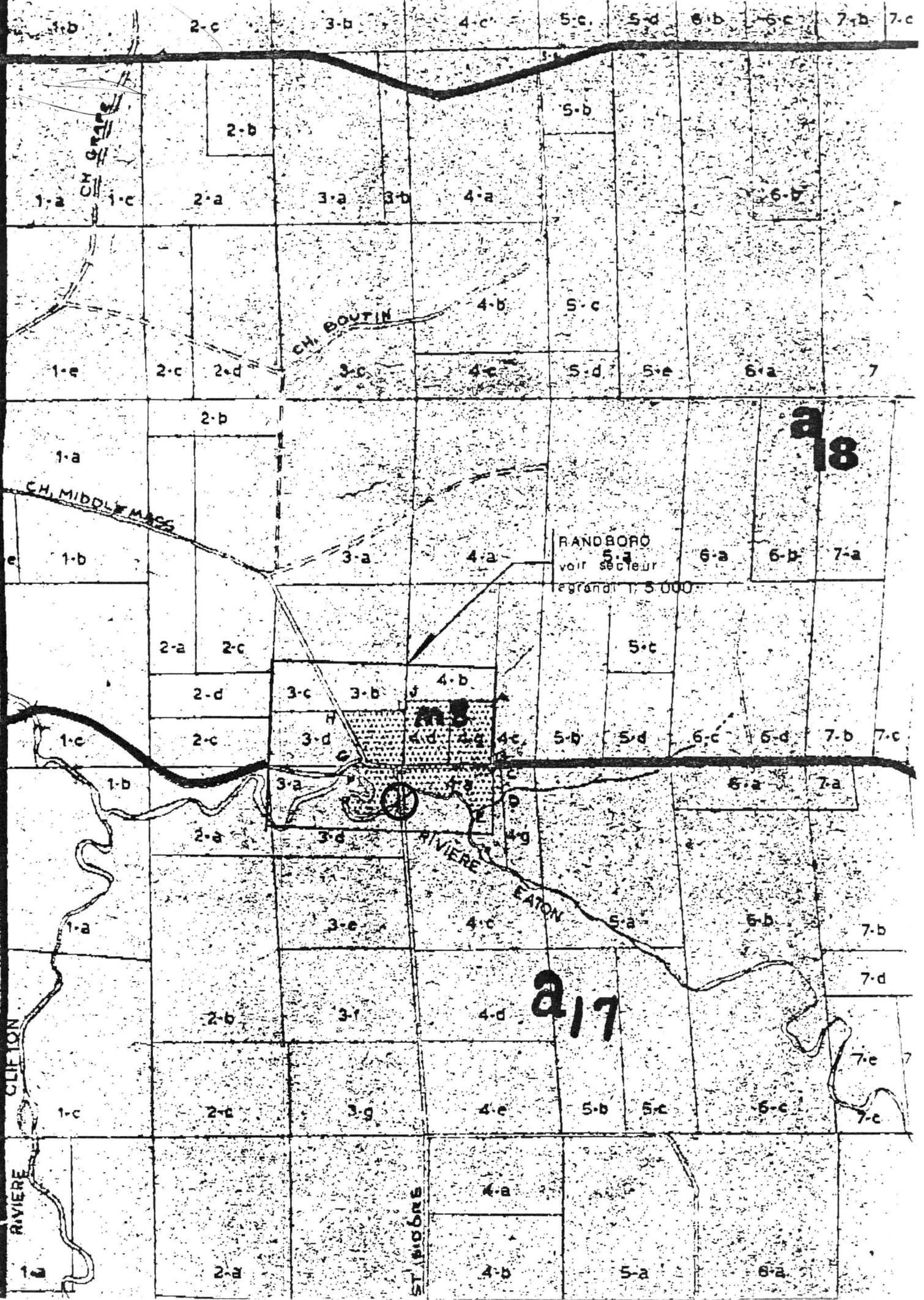
Espérant le tout conforme, agréez, messieurs, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

CANTON DE NEWPORT



M. J. MacDonald,
secrétaire-trésorière

ANNEXE 2
PLAN DE ZONAGE



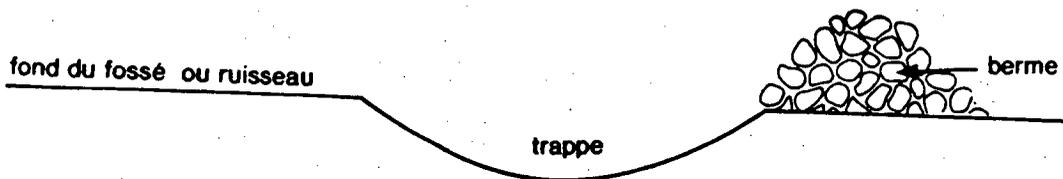
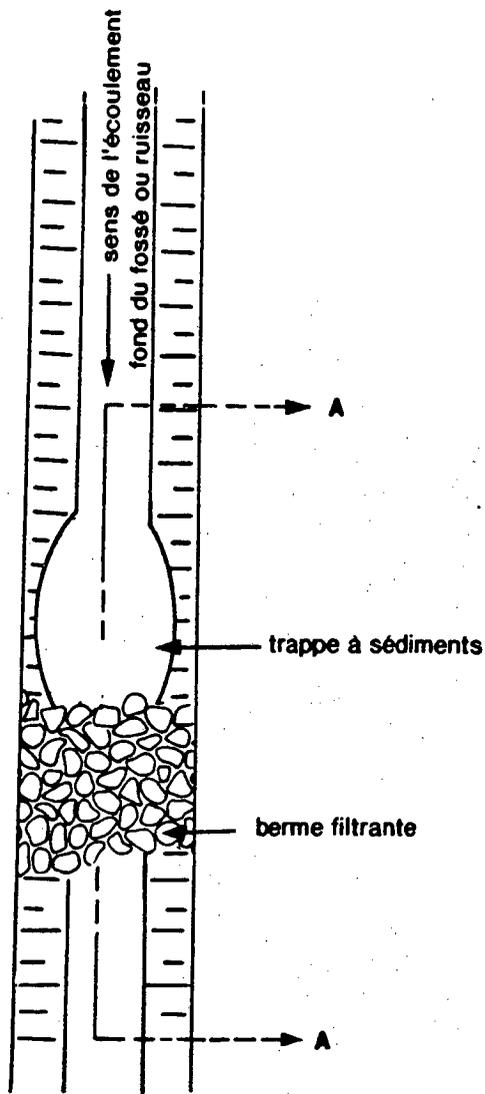
218

217

RANDBORO
voir secteur
à grand 1:5 000

1-b 2-c 3-b 4-c 5-c 5-d 6-b 6-c 7-b 7-c
2-b
1-a 1-c 2-a 3-a 3-b 4-a 6-b
1-e 2-c 2-d 3-c 4-b 5-c
3-c 4-c 5-d 5-e 6-a 7
2-b
1-a
CH. MIDDLE MASS
1-b 3-a 4-a 5-a 6-a 6-b 7-a
2-a 2-c 5-c
2-d 3-c 3-b 4-b
2-c 3-d 4-d 4-e 5-b 5-d 6-c 6-d 7-b 7-c
1-c 1-b 3-a 3-d 4-g 5-a 7-a
2-a 3-e 4-c 5-a 6-b 7-b
1-a 2-b 3-f 4-d 7-d
1-c 2-d 3-g 4-e 5-b 5-c 6-c 7-c
1-b 2-a 4-a 7-e 7
2-a 4-b 5-a 6-a
1-b 2-a 4-a 5-a 6-a

ANNEXE 3
BERME FILTRANTE



BERME FILTRANTE ET TRAPPE A SÉDIMENTS INSTALLÉES DANS UN FOSSÉ DE ROUTE

ANNEXE 4

**ARTICLE 7.13 DU CAHIER DES CHARGES
ET DEVIS GÉNÉRAUX (DCCG)**

PROTECTION DES PLANS D'EAU

**CLAUSE 7.13 DU CAHIER DES CHARGES ET DEVIS GÉNÉRAUX,
RELATIVE À LA PROTECTION DES PLANS D'EAUX**

7.13 PROTECTION DES PLANS D'EAU

Au cours des travaux de terrassement, d'exécution et de démolition d'ouvrages dans les lacs et cours d'eau, l'entrepreneur doit prendre les précautions voulues pour assurer en tout temps la qualité et le libre écoulement de l'eau.

Dans le cas d'exécution de travaux à proximité de plans d'eau, y compris les fossés publics et privés, l'entrepreneur ne doit affecter ces derniers d'aucune façon. À cette fin, l'entrepreneur doit prévoir durant les travaux, aux endroits stratégiques, la construction et l'entretien de bassins de sédimentation, afin de précipiter les matières en suspension entraînées par l'eau de ruissellement, avant son arrivée dans un plan d'eau. Ces bassins sont requis seulement pour la durée de la construction et sont réaménagés à la fin des travaux.

Les chemins d'accès au chantier, les aires de stationnement et d'entreposage ou les autres aménagements temporaires doivent être situés à au moins 60 m du cours d'eau. Le seul déboisement permis est celui nécessaire à la réalisation de l'ouvrage.

Les matériaux utilisés pour la construction des batardeaux et autres ouvrages en terre dans le cours d'eau ne doivent pas contenir plus de 10 % de matières fines passant le tamis de 80 μm , à moins qu'ils ne soient confinés au moyen d'une toile filtrante ou d'un filtre granulaire naturel.

Durant les travaux, la libre circulation des eaux doit être assurée sans créer d'impact inacceptable aux points de vue hydraulique et environnemental. Il n'est pas permis de bloquer le cours d'eau sur plus des 2/3 de sa largeur. Le déversement dans le cours d'eau de déchets provenant du chantier de construction est interdit. L'entrepreneur doit disposer de ces déchets, quelle qu'en soit la nature, selon les lois et règlements en vigueur. Les dépenses inhérentes à la protection de la qualité de l'eau sont incluses dans les prix du contrat.

À tous les endroits du chantier où il y a risque d'érosion, le sol doit être stabilisé. Si le chantier est fermé durant l'hiver, ces travaux préventifs de stabilisation du sol doivent être effectués au moment de la fermeture temporaire du chantier.

ANNEXE 5
PLANS ET DEVIS

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 134 913
