



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  
1989

*RAPPORT COMPLÉMENTAIRE*

105 E

557633

 **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<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5H1

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

---

**RAPPORT COMPLÉMENTAIRE**

**Janvier 1989**

CANQ  
TR  
GE  
CA  
114  
1989

---

PREAMBULE

---

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 4555 véh./j. pour la route 161 et de 4140 véh./j. 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 3188 véh./j. 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 3312 véh./j.

En additionnant les D.J.M.A. assignés des routes 161 et 155, nous évaluons à 6500 véh./j. 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 no: 55502) et sur la route 155 à Saint-Léonard-d'Aston (compteur no: 155375). Ces deux postes de comptage permanents donnent les résultats suivants:

AUTOROUTE 55 (no: 55502)				ROUTE 155 (no: 155375)			
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'accroîterait de la façon suivante:

AUTOROUTE 55		
ANNEE	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. Compte tenu que le parachèvement du projet autoroutier est prévu pour 1994, le doublement de la chaussée devrait se faire 10 ans après sa mise en opération.

QUESTION 3: JUSTIFICATION QUANT AUX ECHEANCIERS DE \_\_\_\_\_  
CONSTRUCTION DES ECHANGEURS IMPLANTES A LA \_\_\_\_\_  
JONCTION DU 9e RANG ET DE LA ROUTE 226 \_\_\_\_\_

L'échangeur du 9e Rang est justifié par les différents points suivants:

- Toutes les routes transversales autres que le 9e Rang sont:
  - soit étagées;
  - soit reliées à un autre rang par un chemin de service;
  - soit fermées en cul-de-sac.

Aucune ne traverse donc la future route à niveau. Au contraire, l'échangeur à la route 226 se situe dans un secteur où toutes les routes transversales sont actuellement à niveau.

- Il est plus facile de procéder à la construction de l'échangeur, au moment où aucun trafic ne circule sur la nouvelle route: pas de déviation, donc, de cette chaussée dans le futur.

Par ailleurs, la construction de l'échangeur à la route 226 devrait suivre de peu la réalisation de la première chaussée entre la route 226 et l'autoroute 20. Toutefois, le report de la construction de cet échangeur permet, en pratique, de repousser de quelques années la dépense d'un montant quelque 5 000 000\$, ce qui n'est pas à dédaigner en période de restrictions budgétaires.

---

#### QUESTION 4: CHEMIN DE SERVICE ENTRE LES 6e ET 8e RANGS \_\_\_\_\_

Le chemin de service entre les 6e et 8e Rangs s'explique par le fait que le promoteur a cru logique de donner un lien le plus fonctionnel possible entre les secteurs à l'Est et ceux à l'Ouest de la future autoroute, d'autant plus que le chemin du 8e Rang donne un accès direct au coeur du village de Saint-Wenceslas.

En d'autres mots, la construction d'un nouvel axe routier avec non-accès doit pénaliser au minimum, dans la mesure du possible les gens qui sont installés dans le milieu depuis longtemps.

---

QUESTIONS 5-6: ROUTE PRINCIPALE EN MILIEU RURAL

En raison du lien évident entre les questions 5 et 6 de l'analyse du ministère de l'Environnement, celles-ci seront traitées conjointement.

Le prolongement de l'autoroute 55 entre la route 226 (Saint-Célestin) et l'autoroute 20 possède 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 non-accès 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, il y aura, 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 30 et la route 226 montre les variations suivantes pour 1988:

MOIS	JOUR MOYEN MENSUEL	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 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 corroborer 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, à l'annexe 2.

---

QUESTION 7: ALIGNEMENT DU TRACE ENTRE LES CHEMINS DU 9ième ET 10ième RANGS

Le tracé retenu s'éloigne de la ligne séparative des lots 242 et 243, de façon à permettre l'expansion de la carrière Sintra: le tracé original était, en fait, adjacent à la ligne ci-haut mentionnée.

---

QUESTION 8: CONSTRUCTION DE LA PREMIERE 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.

QUESTION 9: ECRAN VISUEL A PROXIMITE DE LA CARRIERE SINTRA

L'impact visuel pour l'usager de la route, créé par la discordance de la carrière Sintra, sera de très faible intensité puisque le temps de perception sera court. De plus l'étendue et la portée de l'exploitation, laquelle est encadrée de végétation, s'avèrent limitées, ce qui crée un modification mineure de l'harmonie du paysage environnant. Toutefois, une plantation à la limite de l'emprise pourra être implantée de façon à créer une vue filtrée sur l'exploitation à partir du corridor autoroutier.

QUESTIONS 10 et 11: SOURCE D'APPROVISIONNEMENT EN EAU POTABLE DE LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-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 3. 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 déglaçants 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 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.

- Il faudrait éviter d'épandre des sels déglaçants sur les tronçons 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 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.
  - 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 Sainte-Eulalie puisque l'équipement requis pour effectuer cette analyse est minime et qu'elle a déjà du personnel sur place.
- 

QUESTION 12: RESIDENCES EN BORDURE DES 8e ET 13e RANGS

Tel que stipulé dans l'étude d'impact (p. 203), l'implantation d'un viaduc à la hauteur du 8e Rang crée un impact visuel fort sur la propriété sise au 715 du 8e 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 8e 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 13e 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: REGLEMENT SUR LES CONDITIONS DE DISPOSITIONS DES  
IMMEUBLES EXCEDENTAIRES

Ce règlement est inclus à l'annexe 4.

---

---

ANNEXE 1

---

QUESTIONS DU MINISTERE 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<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup> 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<sup>ième</sup> et 10<sup>ième</sup> rang et passer sur le lot 242 entre les chemins du 10<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 déglaçants?
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<sup>ième</sup> rang à Saint-Wenceslas et du 531, rang des Erables (13<sup>ième</sup> rang) à Sainte-Eulalie, l'étude d'impact mentionne aux pages 210 et 211 que ces deux résidences subiront un im-

fact 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

PROFIL EN TRAVERS D-2301



# NORMES

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

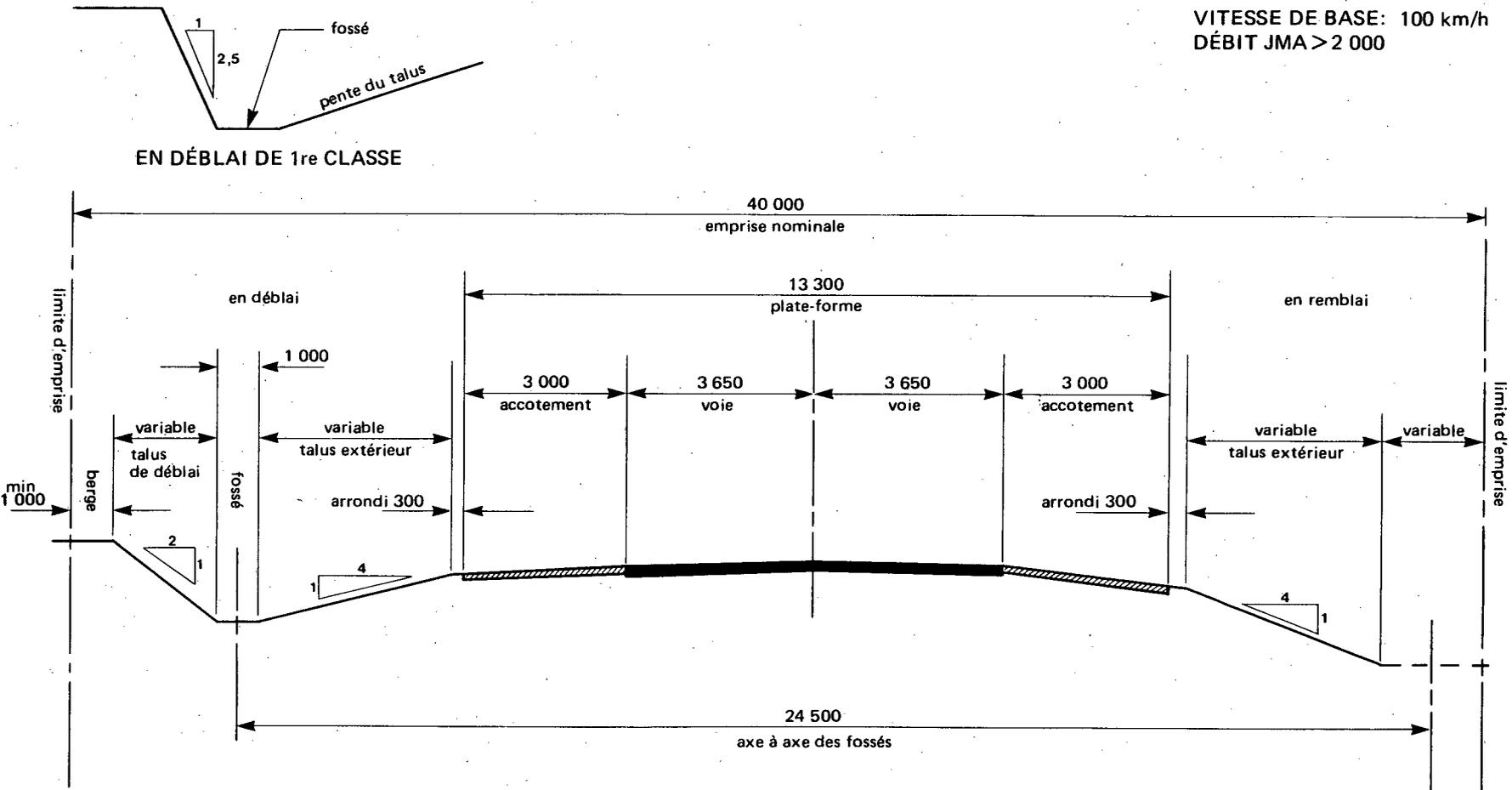
D-2301

2.3.2

80-06-01

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

EN DÉBLAI DE 1re CLASSE



TYPE B- ROUTE PRINCIPALE

NOTES: -Lorsqu'on prévoit une glissière de sécurité, une berge de 1 m est requise en surlargeur à l'accotement.

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



# NORMES

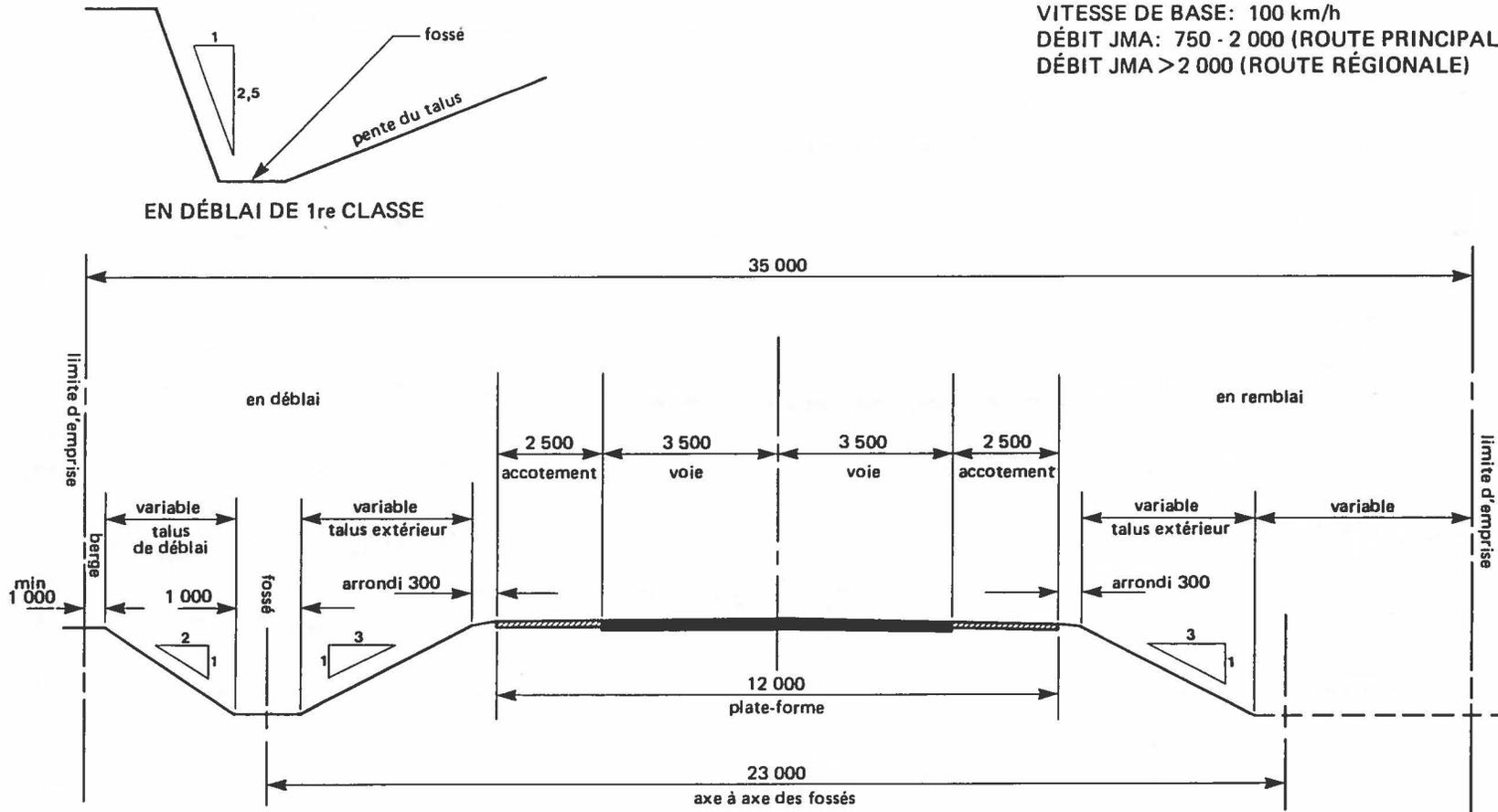
PROFIL EN TRAVERS  
ROUTES NUMÉROTÉES  
EN MILIEU RURAL (TYPE C)

D-2302

2.3.2

80-06-01

VITESSE DE BASE: 100 km/h  
DÉBIT JMA: 750 - 2 000 (ROUTE PRINCIPALE)  
DÉBIT JMA > 2 000 (ROUTE RÉGIONALE)



EN DÉBLAI DE 1re CLASSE

TYPE C -ROUTE PRINCIPALE OU RÉGIONALE

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.

---

ANNEXE 3

---

ETUDE DE CARACTERISATION DE LA SOURCE D'ALIMENTATION DE  
SAINT-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 km<sup>2</sup> 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 équipotentiellles 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 déglaçants 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 déglaçants 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 déglaçants 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 déglaçants 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.

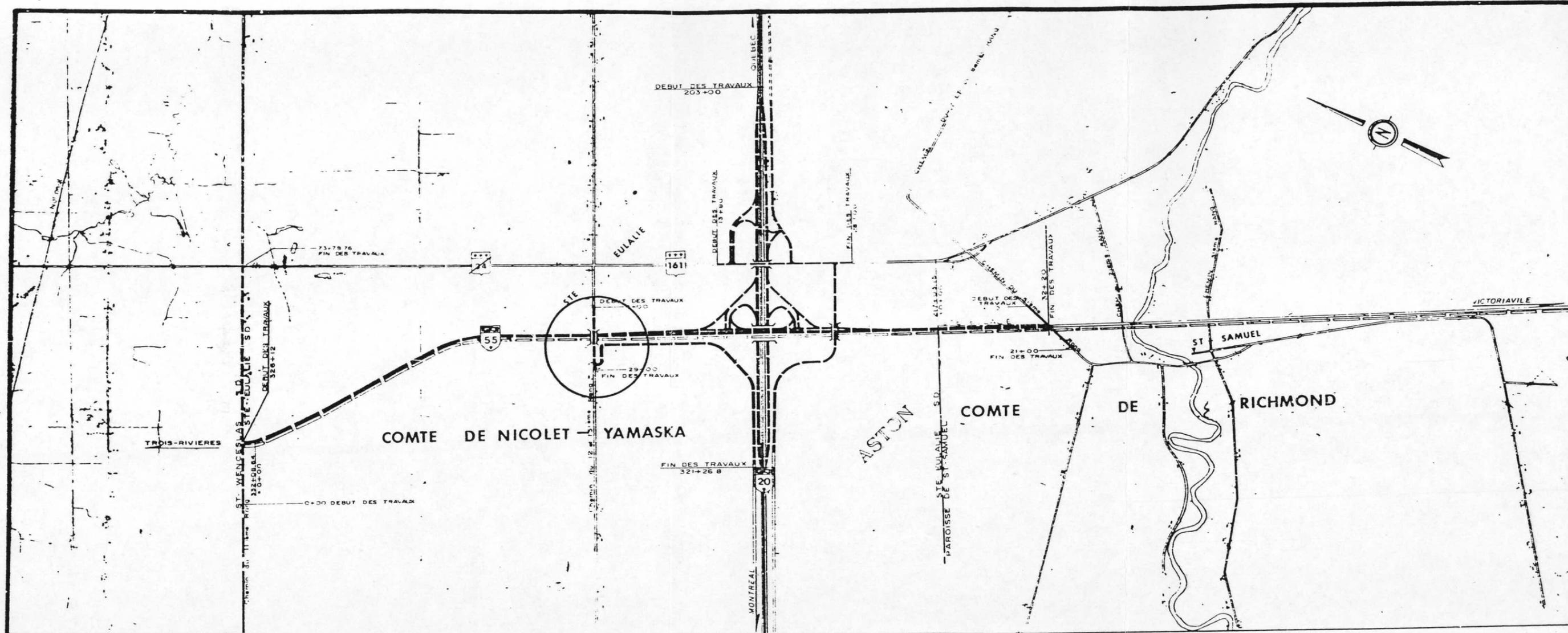
- 8.3 Il faudrait éviter d'épandre des sels déglaçants sur les tronçons du chemin du 13e Rang et de la voie de desserte qui traversent les zones d'appel des puits afin d'éviter une augmentation drastique des taux de chlorures dans l'eau de pompage de la municipalité.
- 8.4 Il faudrait également prélever 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

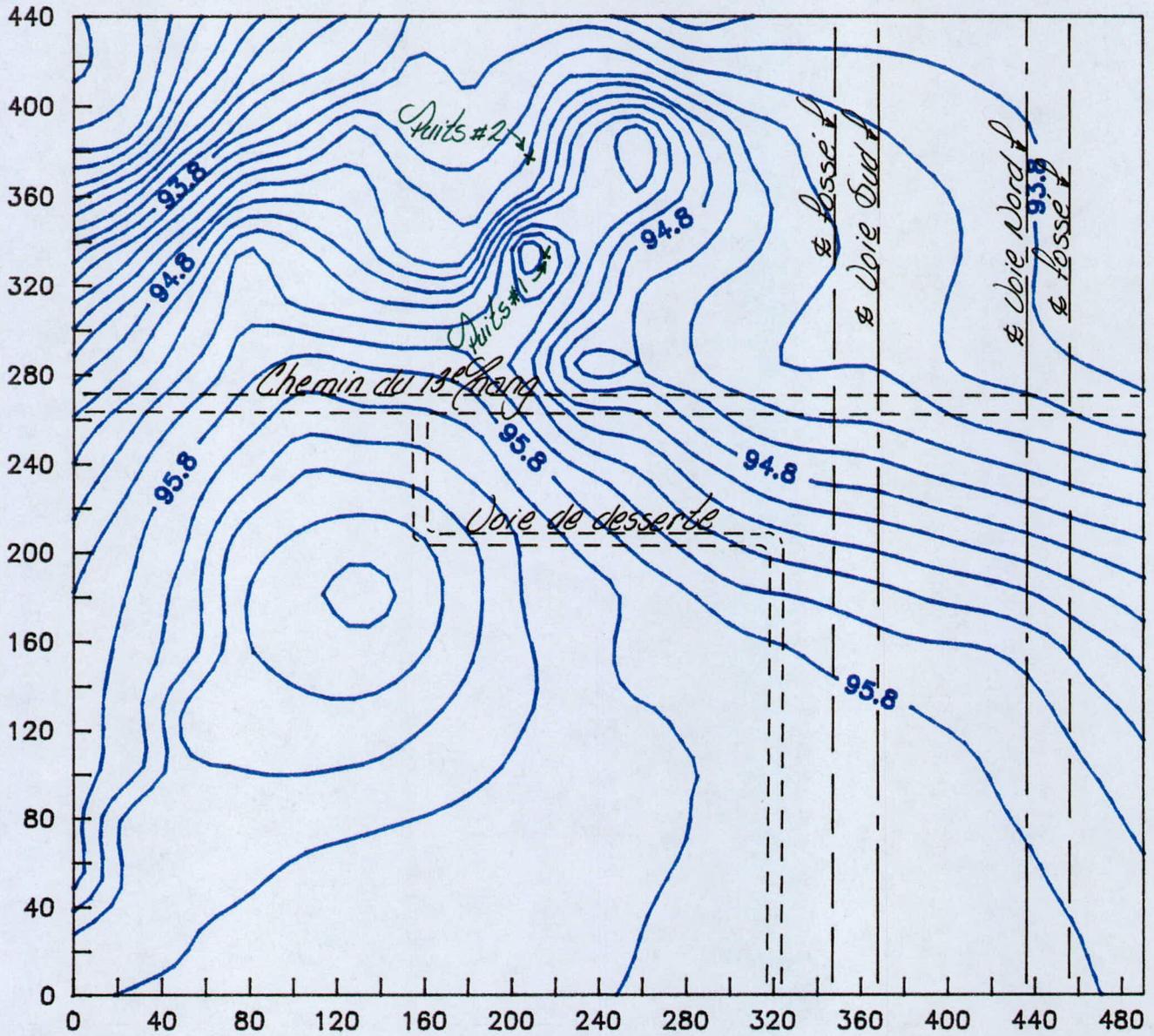
## PLAN DE CONSTRUCTION

ANNEXE 2

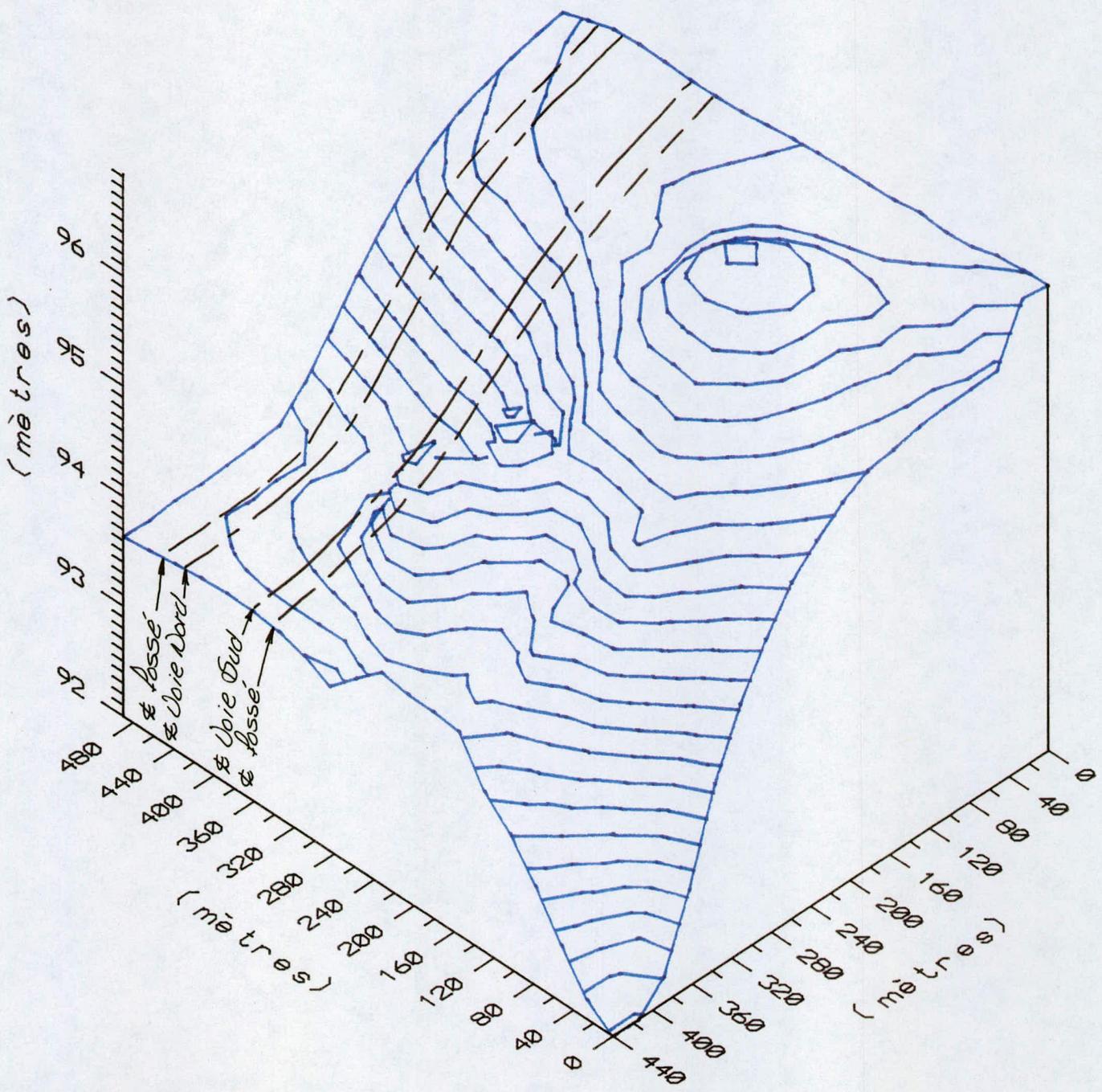
Elévations du sol



# Ste-Eulalie, élévations du sol



Ste-Eulalie, élévations du sol



ANNEXE 3

Tableau des caractéristiques des puits

## TABLEAU DES CARACTERISTIQUES DES 2 PUITIS MUNICIPAUX

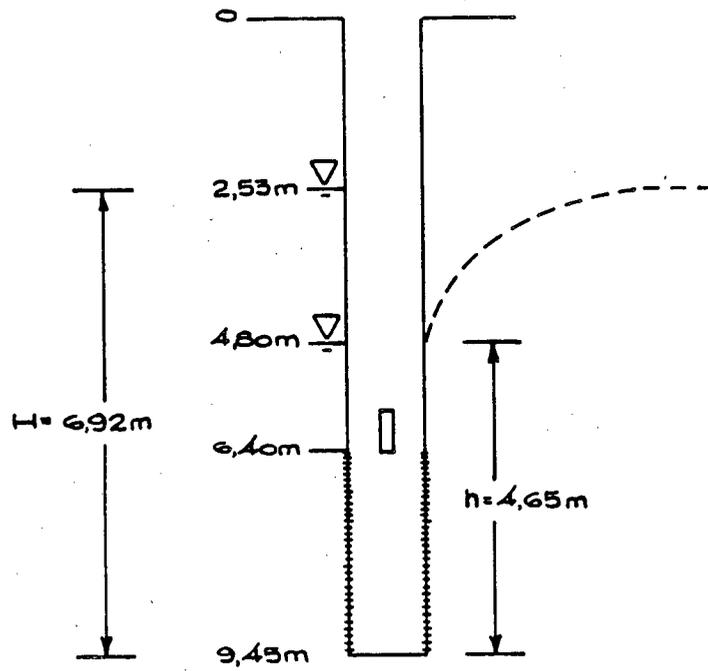
### Puits #1

- 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<sup>2</sup>/s
  - Perméabilité:  $3,82 \times 10^{-4}$  m/s
  - Coefficient d'emmagasinement: 0,23

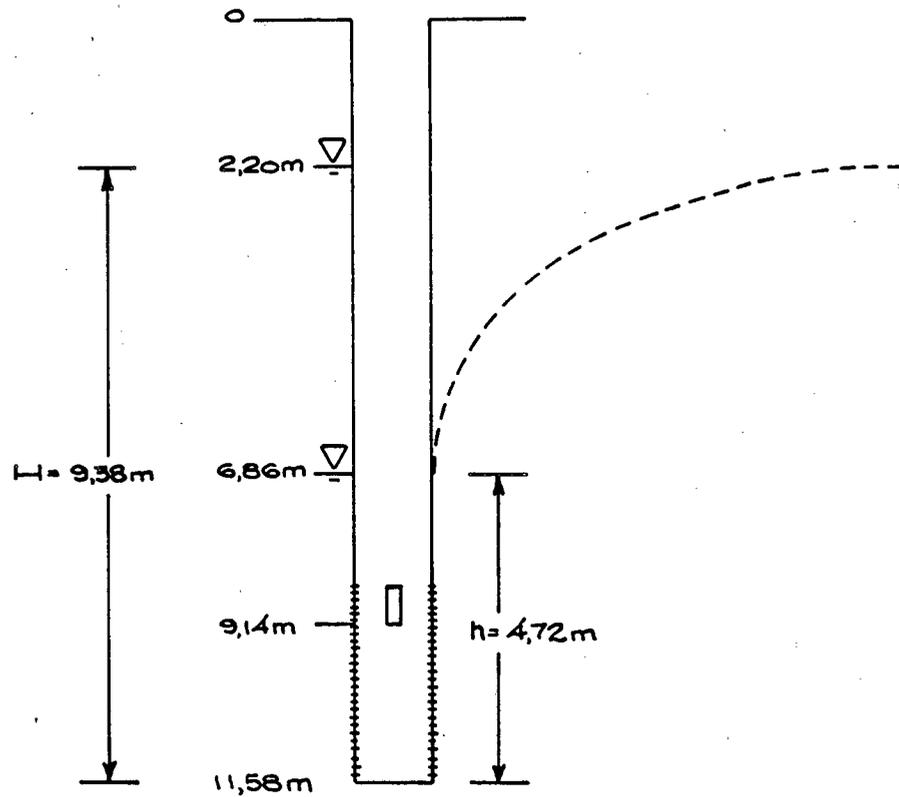
### Puits #2

- 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<sup>2</sup>/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

**TABLEAU 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 équipotentielles de la nappe  
équidistance au 0.1 mètre (géodésique)

\*

Piézomètres

x

Puits municipaux

— 94.8 —

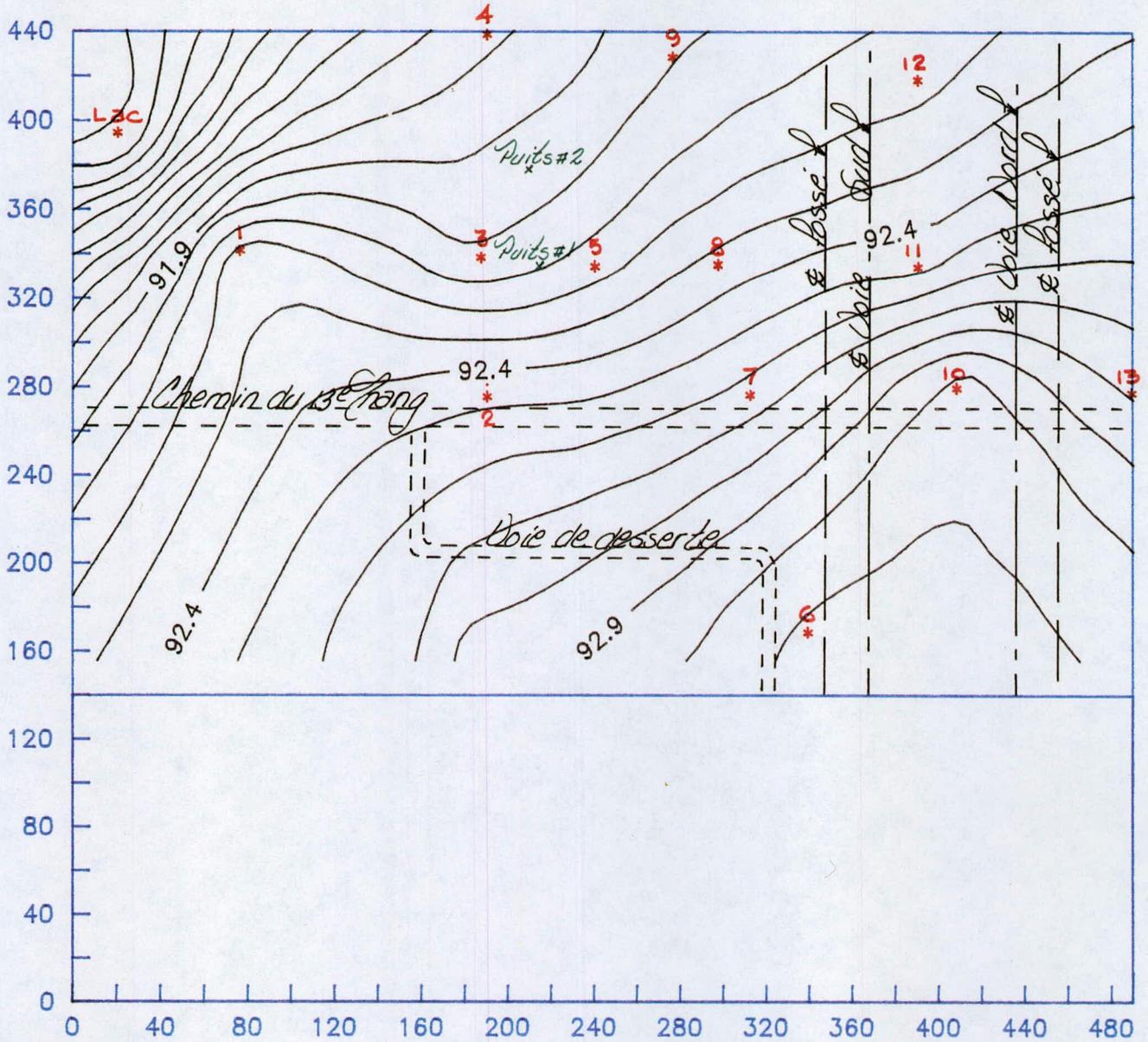
Courbes de niveaux du terrain naturel  
équidistance au 0.2 mètre (géodésique)

—

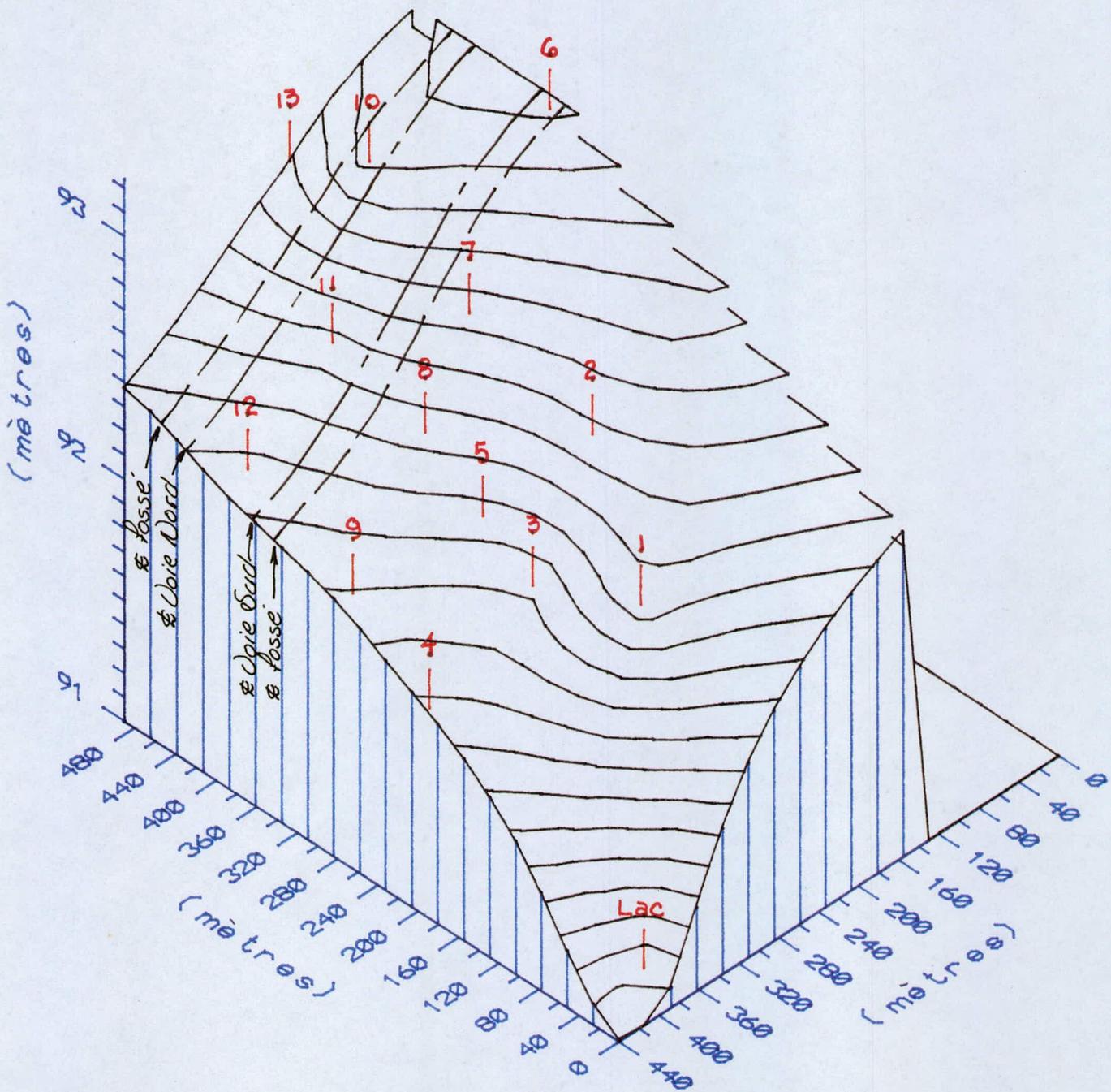
Limite de la zone d'appel des puits



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

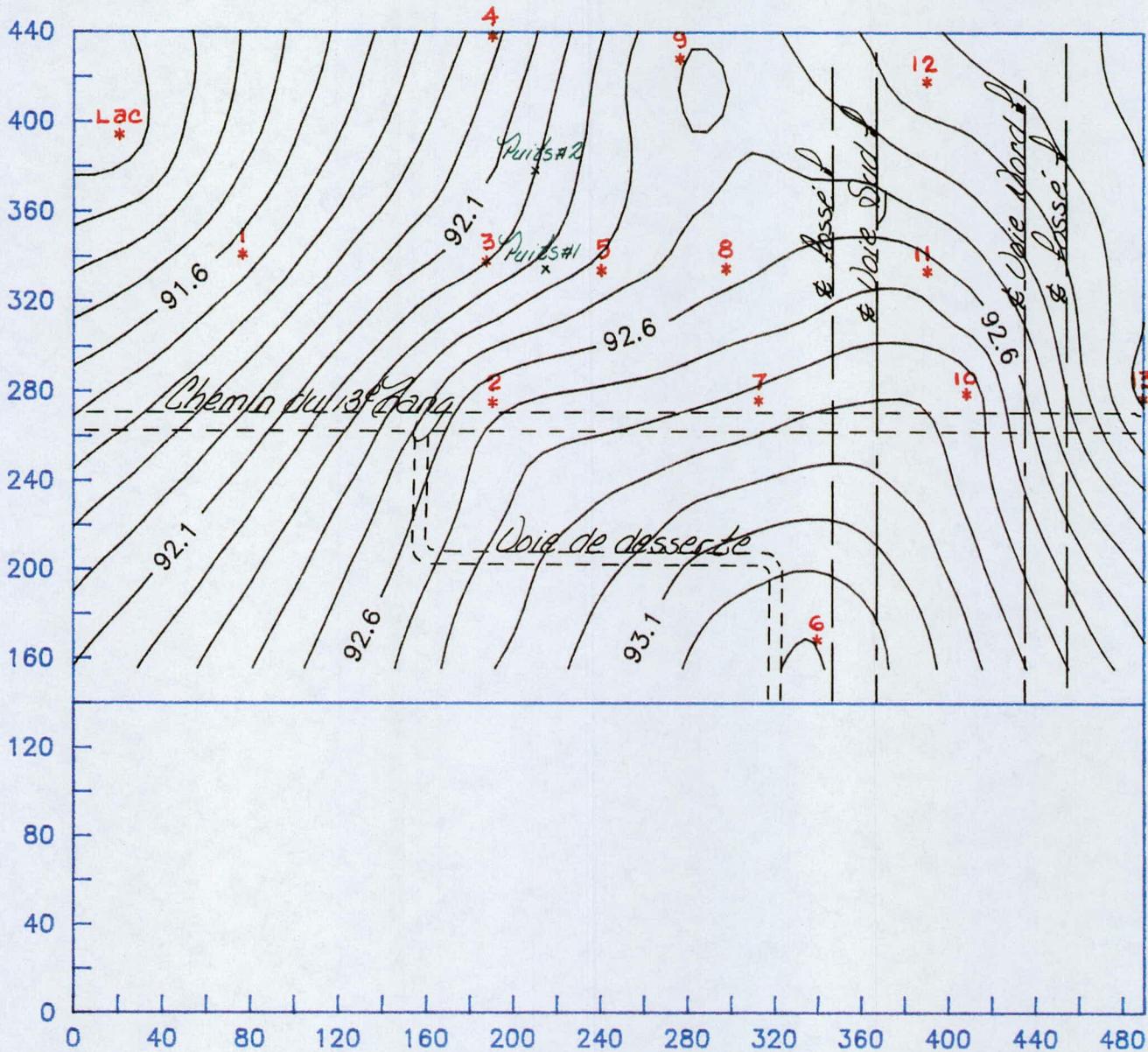


Ste-Eulalie, niveaux d'eau 88-05-13

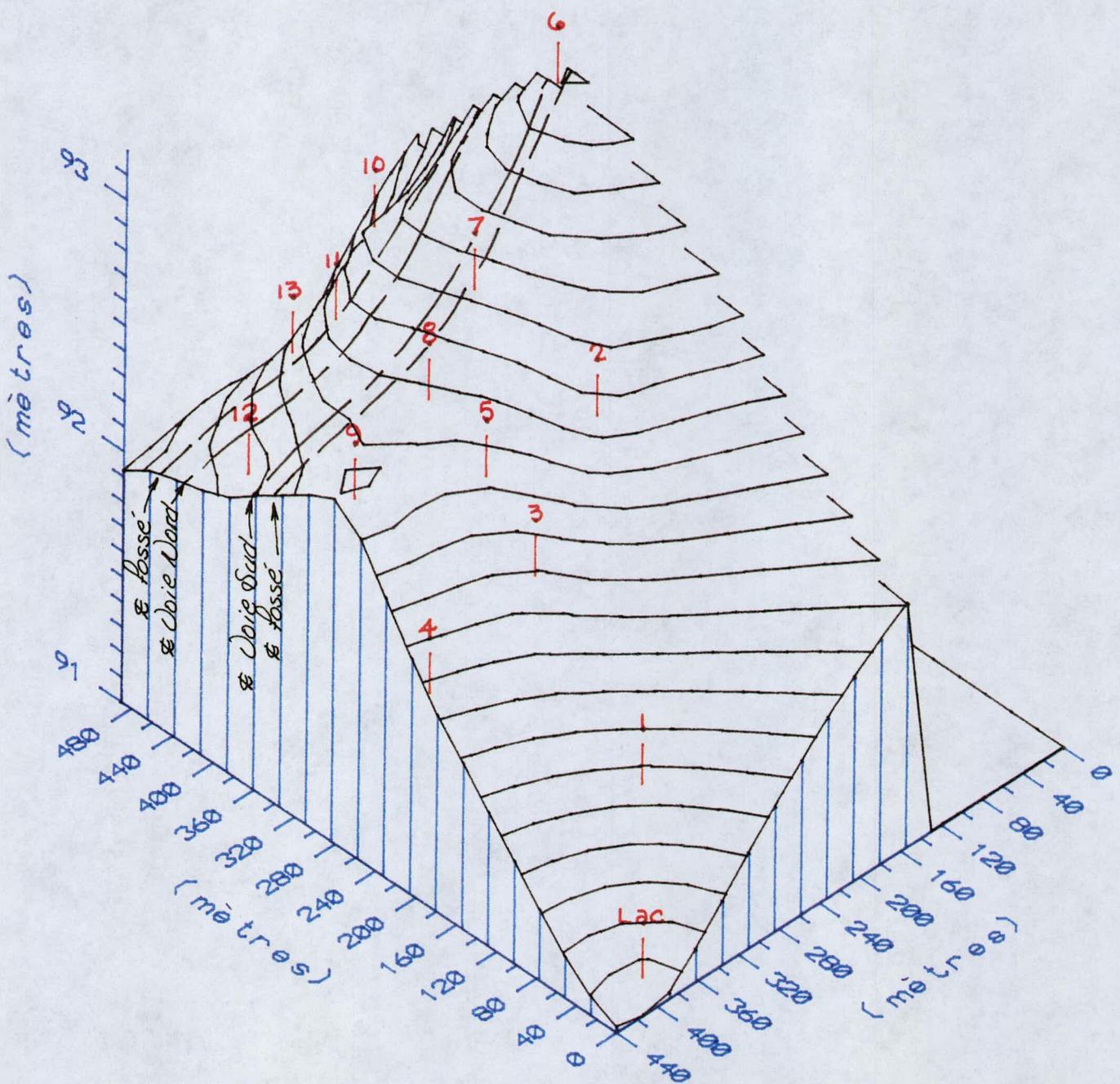


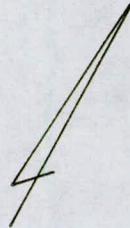


Ste-Eulalie, niveaux d'eau du 88-06-02

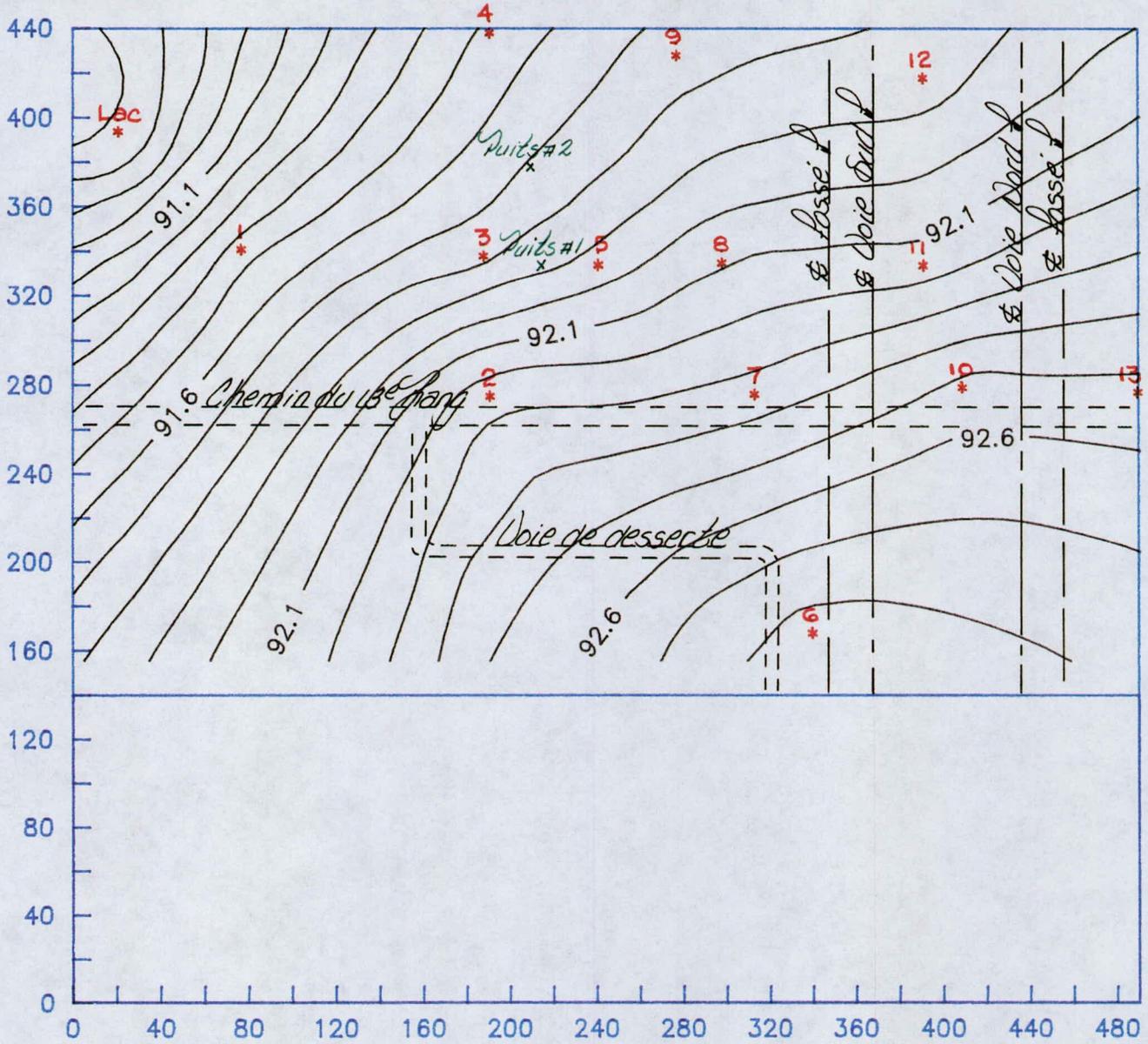


Ste-Eulalie, niveaux d'eau 88-06-02

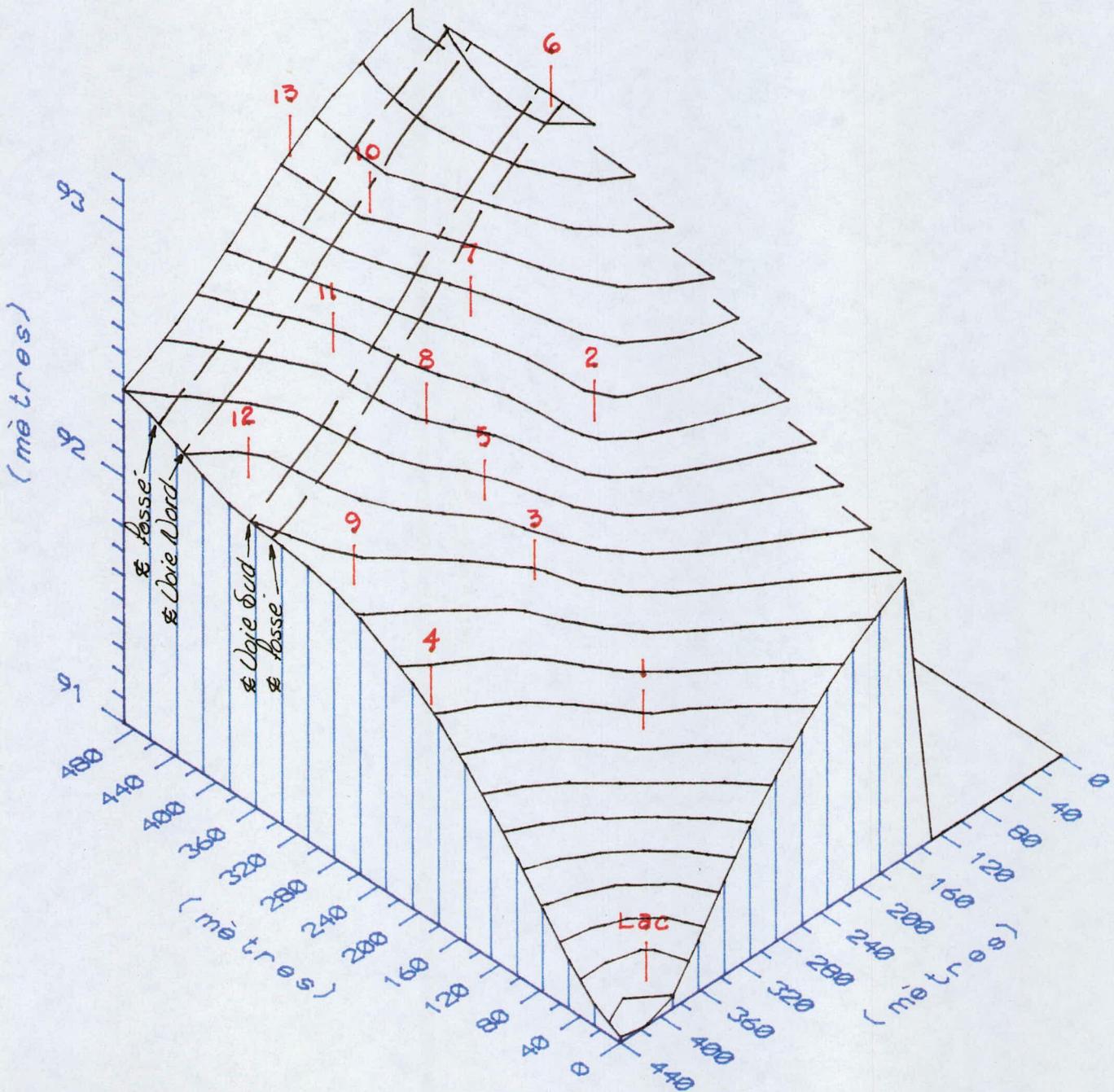




Ste-Eulalie, niveaux d'eau du 88-06-23

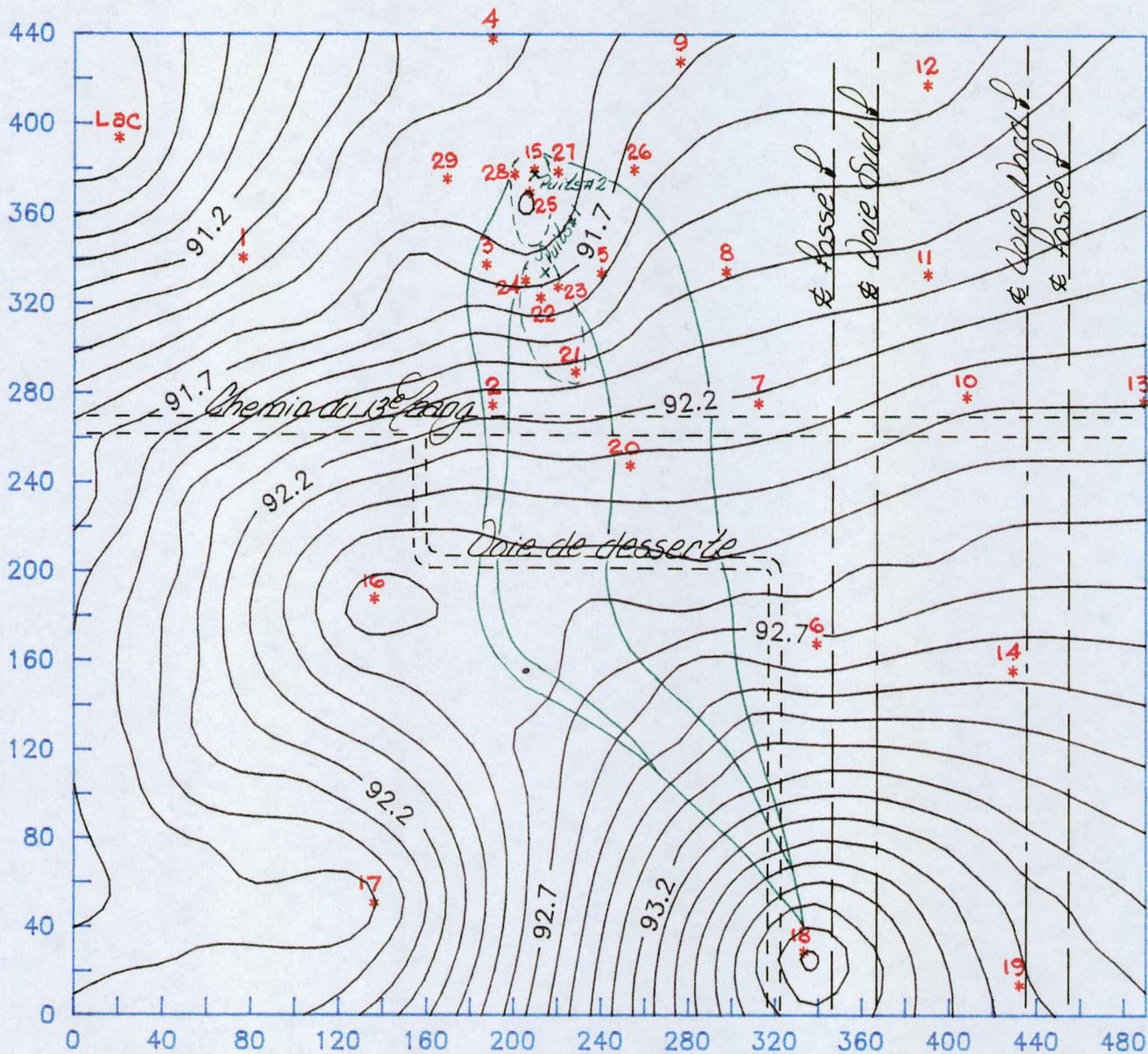


Ste-Eulalie, niveaux d'eau 88-06-23

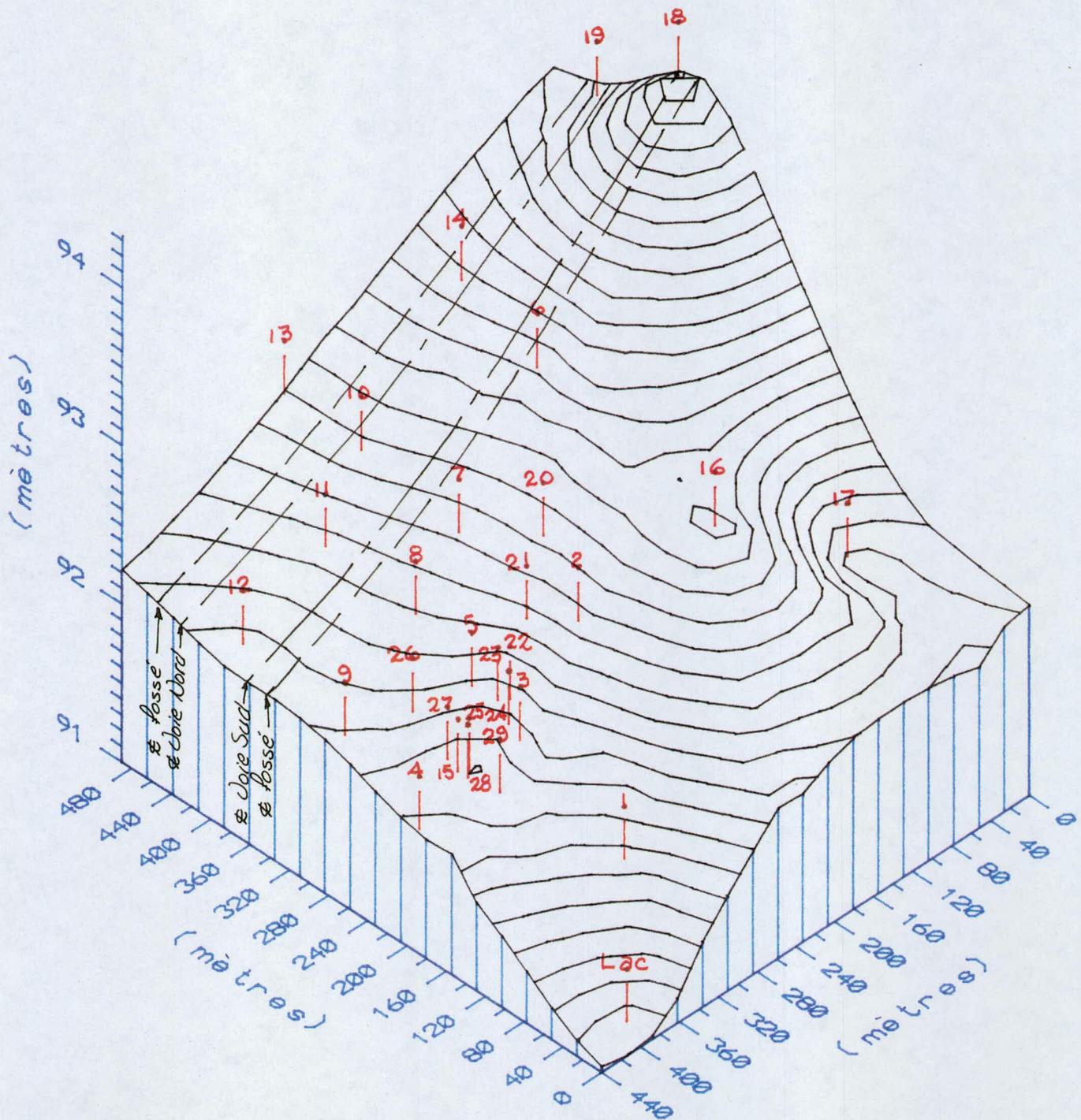




Ste-Eulalie, niveaux d'eau du 88-08-23

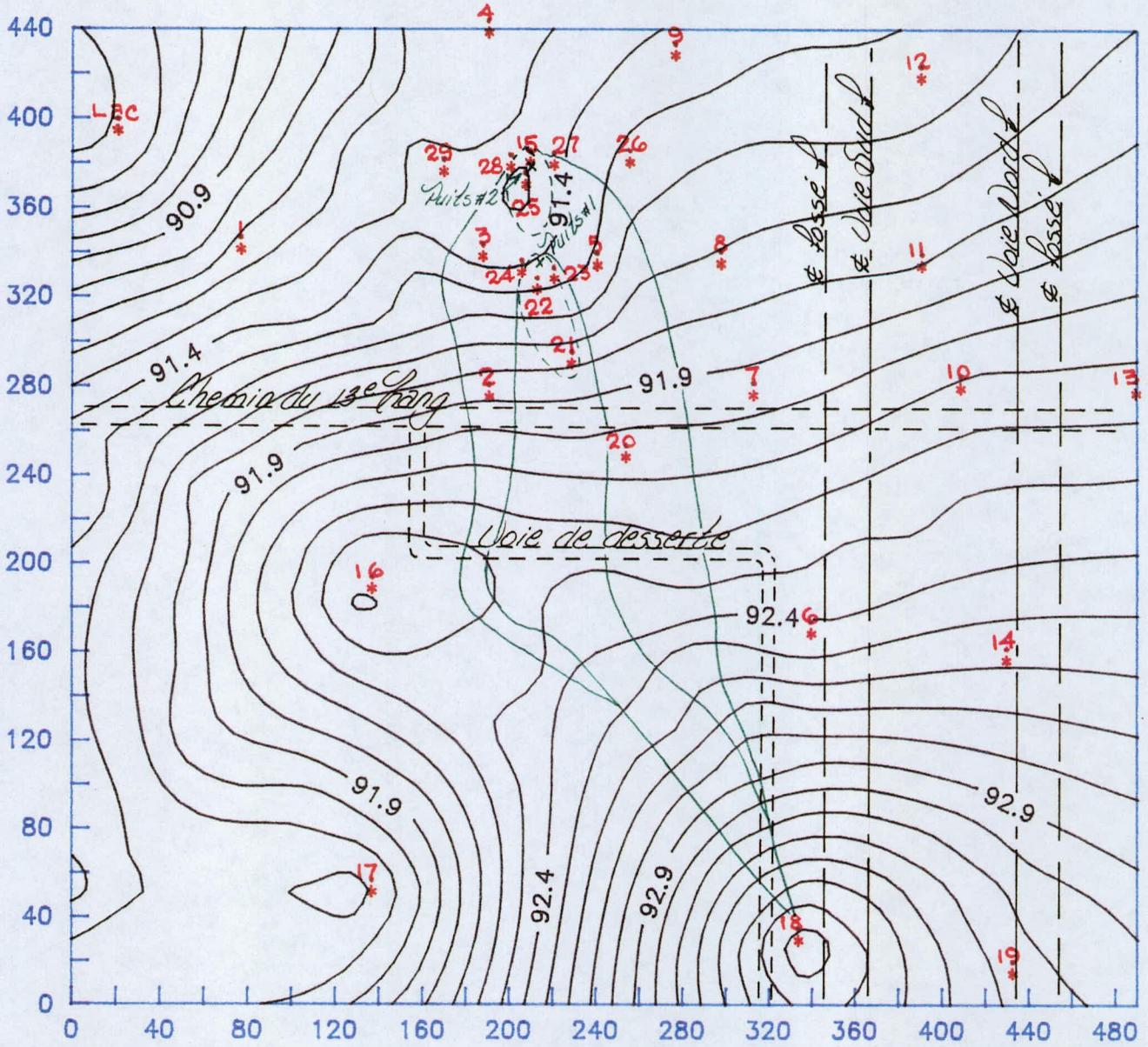


Ste-Eulalie, niveaux d'eau 88-08-23

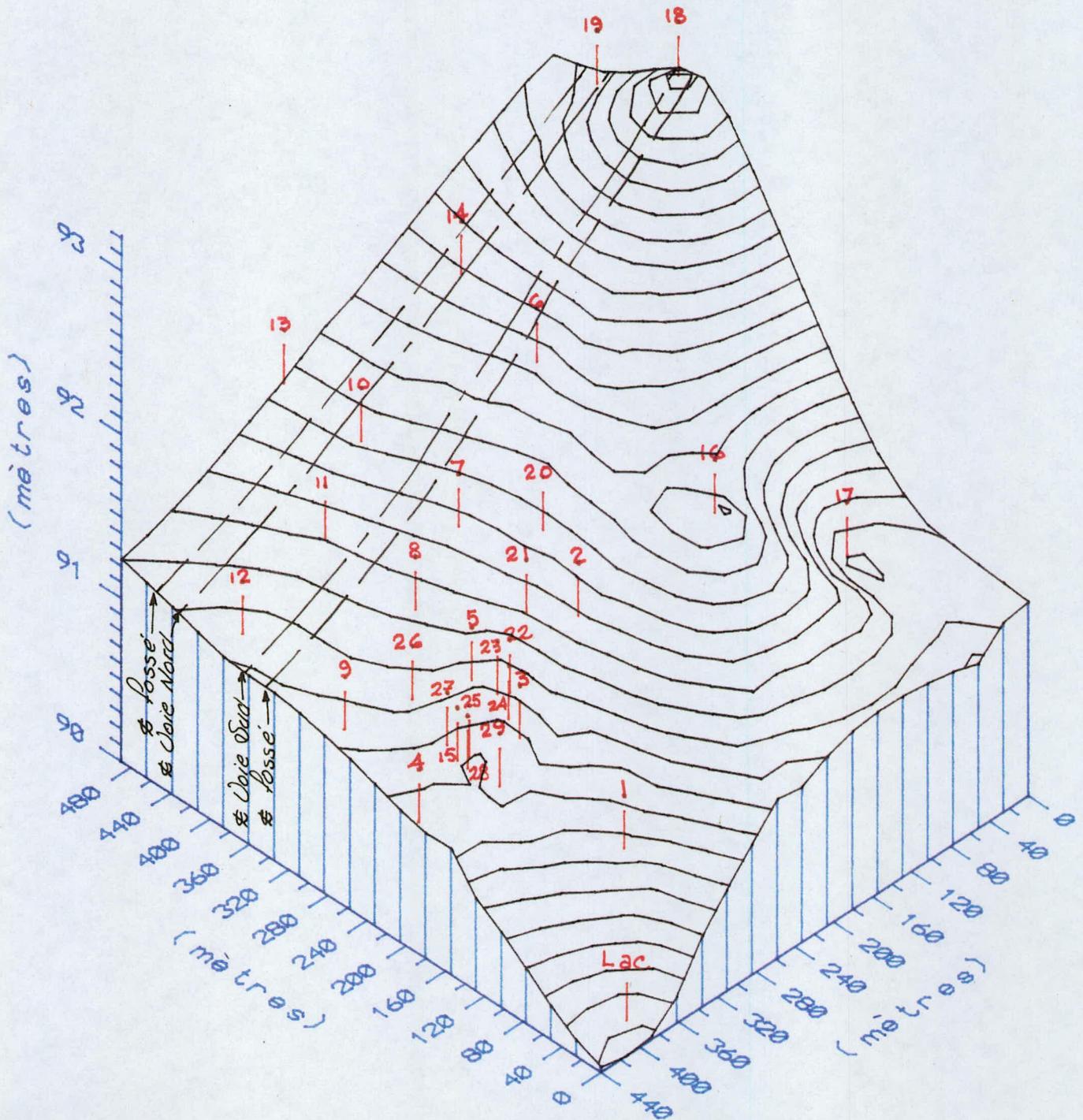




# Ste-Eulalie, niveaux d'eau du 88-10-25



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

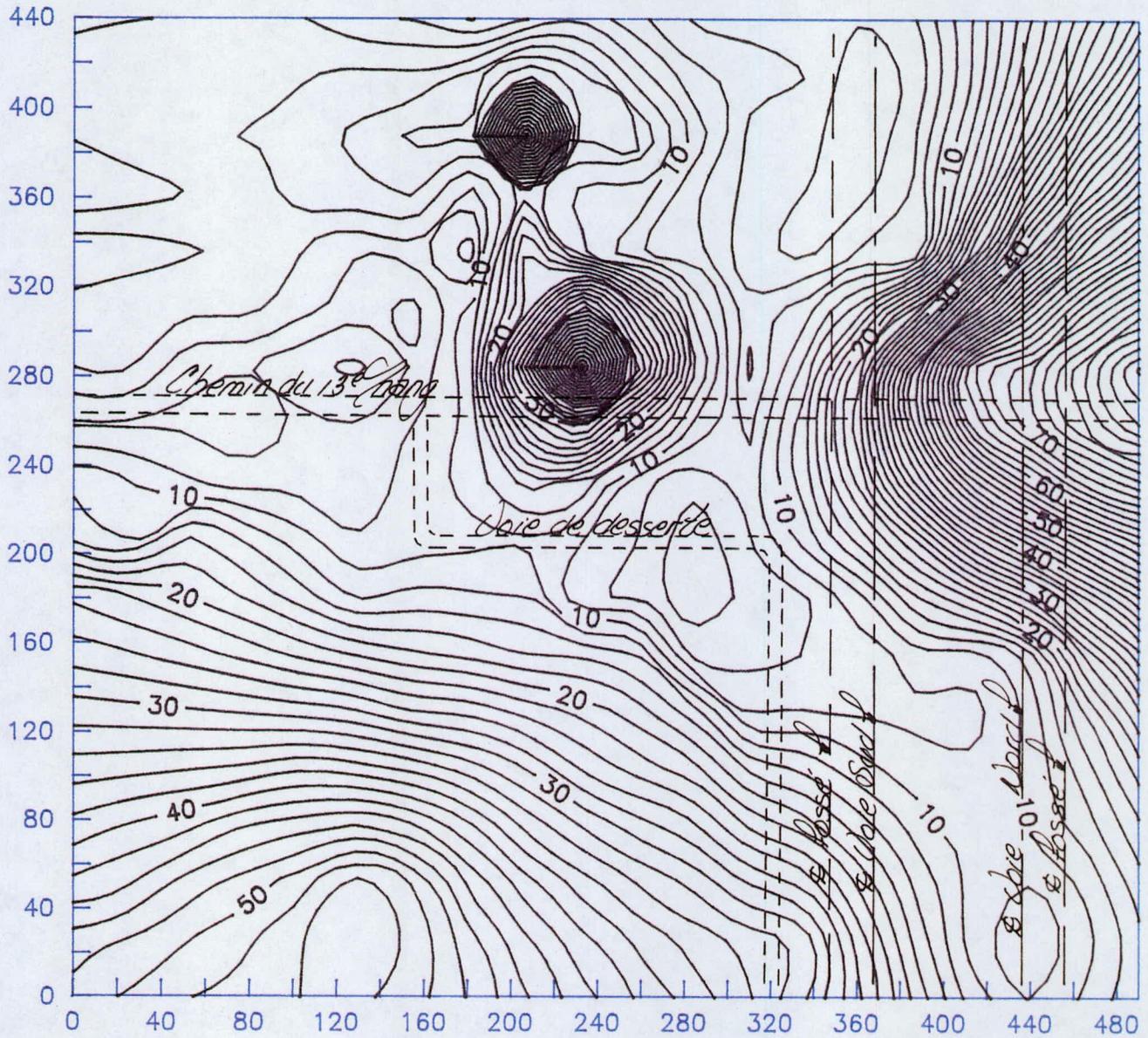


ANNEXE 6

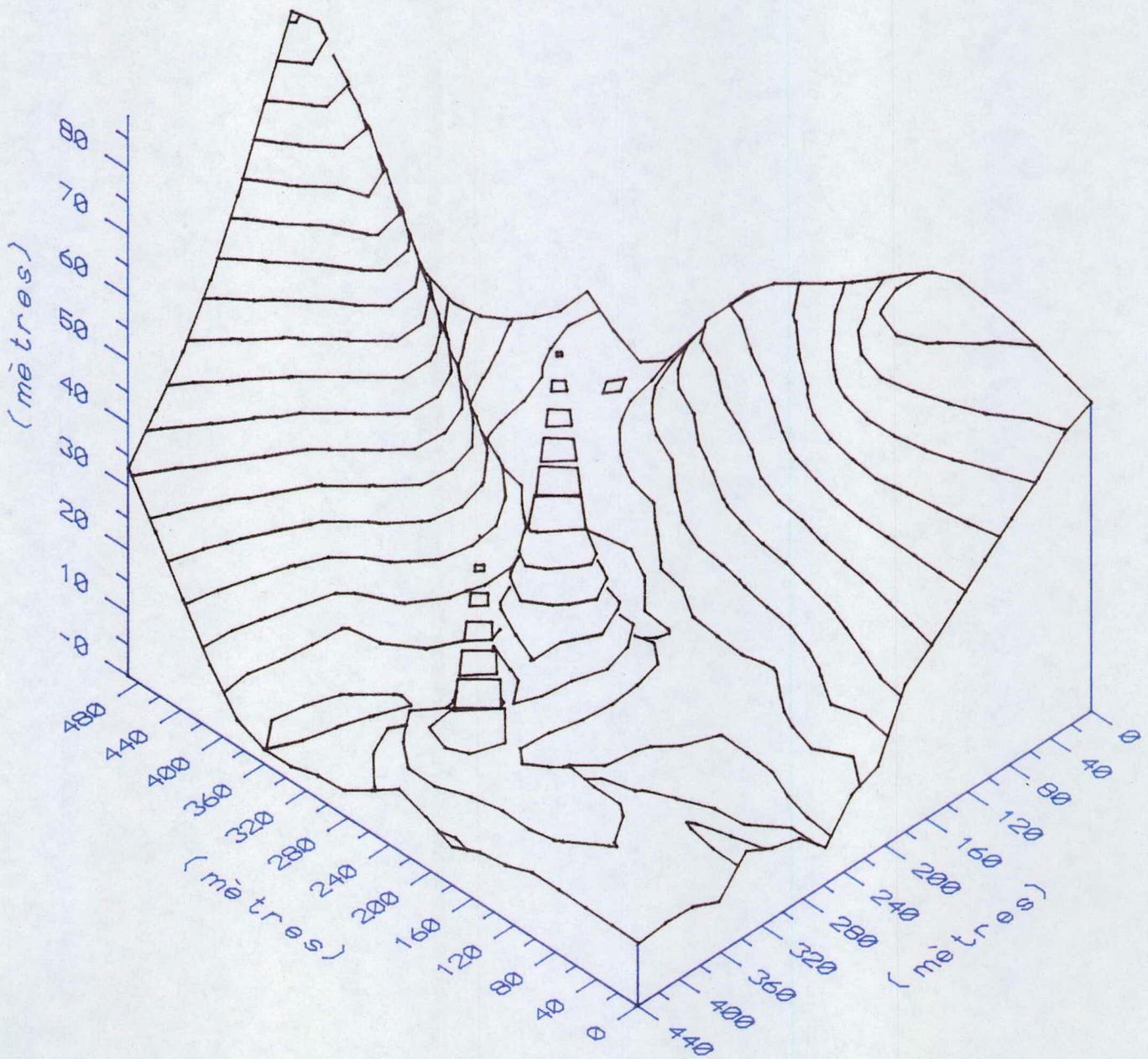
Salinité de la nappe d'eau



# Ste-Eulalie, taux de chlorures

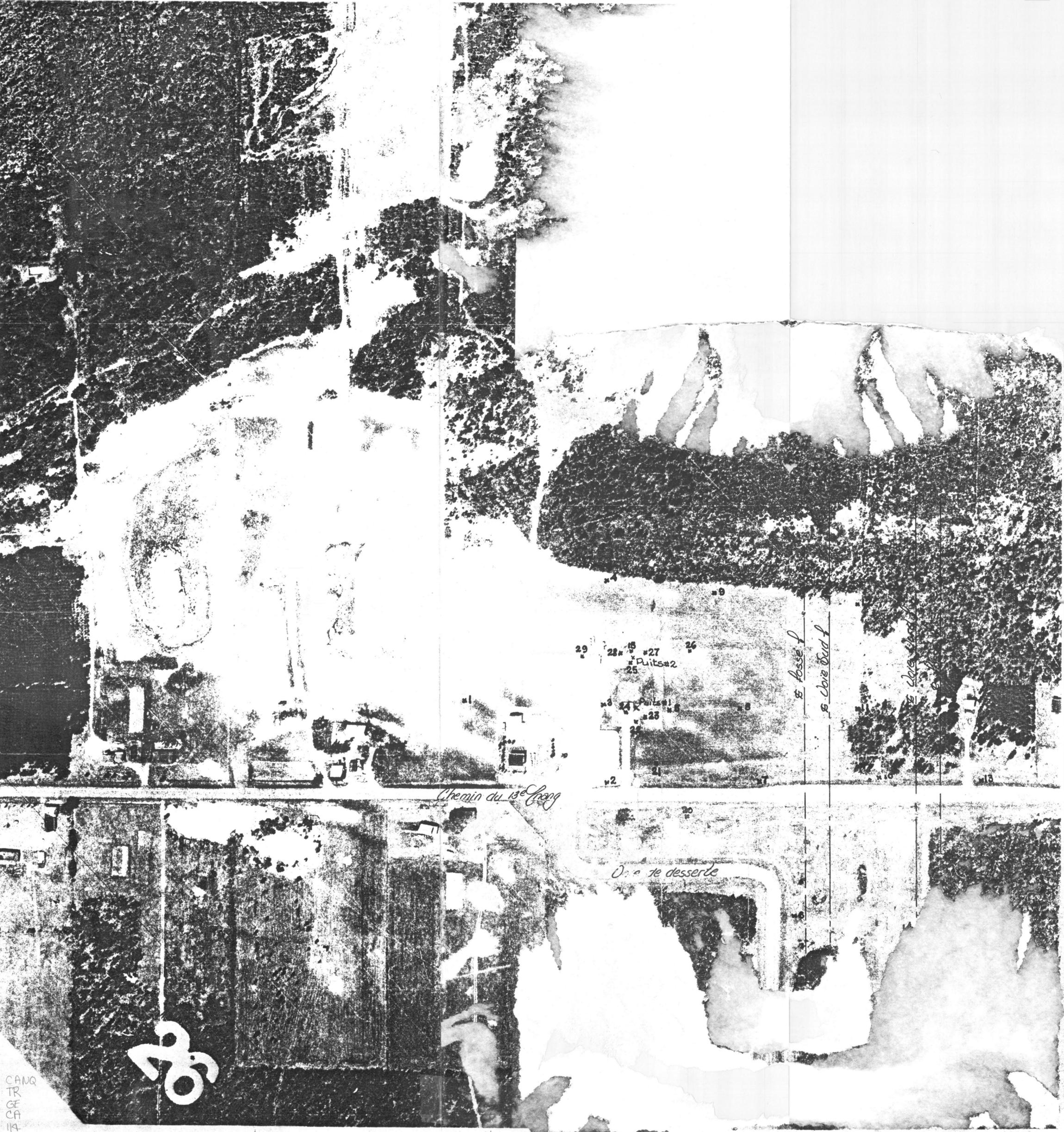


# Ste-Eulalie, taux de chlorures



ANNEXE 7

Agrandissement d'une photo aérienne



*Chemin du 13<sup>e</sup> Rang*

*Voie de desserte*

*Puits #2*  
*Puits #1*

*Fosse #1*

*Fosse #2*

*Fosse #3*

CANQ  
TR  
GE  
CA  
14  
1989



---

ANNEXE 4

REGLEMENTS SUR LES CONDITIONS DE DISPOSITIONS DES  
IMMEUBLES EXEDENTAIRES

---

## 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 démoli 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 ministre 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 refusé, 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'exécède 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;

3° s'il s'agit de permettre à une personne de racheter en tout ou en partie l'immeuble acquis d'elle par expropriation par le gouvernement;

4° s'il s'agit d'un immeuble dont la valeur est inférieure à 2 000 \$.

16. Le ministre des Transports ne peut disposer d'un immeuble à un prix moindre que sa valeur, sauf s'il s'agit de la cession d'un immeuble à la Société immobilière du Québec, à une institution relevant du ministère des Affaires sociales ou de l'Éducation ou à une municipalité; dans ce cas, la cession ne peut être faite à un prix inférieur à la valeur du terrain, compte tenu des liens et servitudes qui peuvent l'affecter.

17. Malgré l'article 16, le ministre des Transports peut disposer d'un immeuble à titre gratuit en faveur d'une municipalité à la condition qu'il soit utilisé pour son réseau routier.

Il peut aussi consentir, à titre gratuit, à une municipalité un droit réel pour des travaux d'utilité publique s'ils confèrent une plus-value à l'immeuble.

Les frais relatifs à la cession sont à la charge de la municipalité et l'acte doit comporter, le cas échéant, une clause autorisant le ministre à en reprendre possession aux frais de la municipalité ou à lui en réclamer la valeur à la date de la réclamation ou cas d'abandon du projet d'utilisation pour son réseau routier.

18. Le présent règlement remplace le Règlement sur les conditions d'aliénation des biens immeubles publics excédentaires (R.R.Q., 1981, chap. A-6, r. 3).

19. Le présent règlement entre en vigueur le dixième jour qui suit la date de sa publication à la Gazette officielle du Québec.

6837

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 132 609