



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

**RACCORDEMENT DE L'AUTOROUTE 55
À LA ROUTE 157, SHAWINIGAN SUD**

ÉTUDE ENVIRONNEMENTALE

CANQ
TR
GE
EN
637

**RECUEIL DES CORRESPONDANCES ET
DES INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES (PIÈCES 5 à 14)**

551755



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, 2¹e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

**RACCORDLEMENT DE L'AUTOROUTE 55
À LA ROUTE 157, SHAWINIGAN SUD**

ETUDE ENVIRONNEMENTALE

**RECUEIL DES CORRESPONDANCES ET
DES INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES (Pièces 5 a14)**

CANQ
TR
GE
EN
637

LISTE DES PIÈCES JUSTIFICATIVES: P-5 À P-14

- P-5 Avis de projet du ministère des Transports du Québec au ministère de l'Environnement du Québec
- P-6 Directive du Ministre de l'Environnement, no 102-8204-41, en date du 4 juin 1982
- P-7 Décision de la Commission de la protection du territoire agricole du Québec, le 6 août 1980 concernant la demande du ministère des Transports du Québec d'utiliser à des fins non agricoles les lots ou parties de lots touchés par la construction du lien routier
- P-8 Décret du Gouvernement du Québec (no 522-81), le 18 février 1981, concernant une demande d'avis du gouvernement du Québec à la Commission de la protection du territoire agricole du Québec relativement au raccordement de la route 157 (Shawinigan-Sud) à l'autoroute 55 (St-Etienne-des-Grès)
- P-9 Commission de la protection du territoire agricole du Québec, le 3 juin 1981, concernant l'avis au Gouvernement en vertu de l'article 66 de la Loi sur la protection du territoire agricole
- P-10 Décret du Gouvernement du Québec (no 81-82), le 13 janvier 1982, concernant l'utilisation à des fins non agricoles de lots ou parties de lots de la zone agricole désignée pour la construction du lien routier
- P-11 Liste des lots touchés par le projet (17 mars 1980)
- P-12 Correspondance entre le ministère des Transports du Québec et le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche du Québec
- P-13 Cheminement d'un dossier d'expropriation au ministère des Transports du Québec
- P-14 Mesures de surveillance et de suivi

PIECE 5

AVIS DE PROJET DU MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC
AU MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUEBEC



Montréal, le 1er février 1982

Monsieur Gilles Coulombe, ing.
Chef du service d'Analyse des
Etudes d'Impacts
Ministère de l'Environnement
2360, chemin Ste-Foy
Sainte-Foy QC
G1V 4H2

Objet: Avis de projet
Raccordement de l'A-55 à la R-157
Shawinigan-Sud
Municipalités de Shawinigan-Sud et
St-Etienne-des-Grès
Circ. élect.: St-Maurice
N/D.: 6.6.0/0055-05-10

Monsieur,

Vous trouverez ci-joint, le formulaire d'avis de projet dûment rempli pour le projet en titre. La raison motivant notre démarche s'appuie sur le fait que la voie de contournement sera construite dans une emprise moyenne supérieure à 35 mètres sur une longueur supérieure à un kilomètre.

Nous attendons votre réponse avant de poursuivre l'étude de ce dossier.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Chef du service de l'Environnement,

 820201

Daniel Waltz, écologiste

DW/FSJ/ml

c.c. MM. Jacques Charland s.m.a., Directeur général du Génie;
Raymond-Marie Aubin, Directeur des Expertises et Normes;
Guy Bourelle, Directeur régional, région 4;
Jean-Claude Larrivée, Chef des Tracés et Projets Montréal.

IMPACT



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

Avis de projet

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

1. Promoteur Ministère des Transports

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

No de téléphone 514-873-4953

Responsable du projet pour le promoteur Service de l'Environnement
Claude Girard, urbaniste

2. Consultant du projet pour le promoteur _____

Adresse _____

No de téléphone _____

Responsable du projet pour le consultant _____

3. Titre du projet Raccordement de l'A-55 à la R-157

Shawinigan-Sud

C.O.P.I.: 0055-05-10

4. Localisation du projet

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

Région: Trois-Rivières

District: Shawinigan

Municipalités: Shawinigan-Sud, St-Etienne-des-Grès

Comté: St-Maurice

Lots affectés par le passage de la route:

Rang St-Mathieu: Les lots 905 à 913 inclusivement

Rang St-Michel: 728, 730, 733 à 741 inclusivement

Rang des Grès: 146, 147

Rang I: 104, 105, 106, 107, 121, 122, 123, 124

Rang II: 165, 166, 167, 168

5. Propriété des terrains

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

Le M.T.Q. ne possède aucun des terrains nécessaires à la réalisation de ce projet.

6. Objectifs et justification du projet

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

Deux objectifs sous-tendent la réalisation du projet en titre. En premier lieu, ce projet s'inscrit dans le cadre du développement touristique et industriel du centre-Mauricie. Ce tracé permettrait la communication efficace entre les deux rives de la rivière St-Maurice dans le secteur en question et ce, sans devoir traverser les agglomérations de Shawinigan et Shawinigan-Sud, ou Cap-de-la-Madeleine et Trois-Rivières. Ce lien donnerait un accès facile au parc industriel de Shawinigan-Sud, au parc des Chutes (parc provincial) ainsi qu'à l'édifice fédéral du Centre des données fiscales.

D'autre part, le tronçon de la route 157 entre les municipalités de Shawinigan-Sud et du Cap-de-la-Madeleine supporte un volume de circulation variant entre 7390 à 9052 véhicules par jour (J.M.A.), ce qui dépasse largement la capacité acceptable d'une route à 2 voies. Le lien entre les deux rives du St-Maurice libérerait une certaine partie du volume de circulation (diminution de 29%) de la route 157, puisqu'approximativement 2 340 véhicules/jour (J.M.A.) composé en grande partie de trafic de transit viendrait emprunter le raccordement.

7. Description du projet

(phase préparatoire, phase construction, phase exploitation)

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

Un^e emprise de 60 m est nécessaire à la réalisation complète de ce projet, qui devrait s'accomplir en deux étapes. La longueur du projet est de 7,3 km.

D'abord, le tracé proposé dans une première étape prévoit la mise en place d'une chaussée de 7,3 m flanquée de deux accotements de 2,5 m dont la ligne centrale serait située à 11 m de l'emprise. Cette chaussée comprendrait deux voies de circulation. Le raccordement à l'autoroute 55 devrait également se faire durant cette étape au moyen d'un échangeur de type "trompette".

Le carrefour à la route 157, quant à lui, serait à niveau avec des îlots de déviation permettant une plus grande fluidité de la circulation. Ce projet requiert aussi la construction d'un pont au-dessus de la rivière St-Maurice et la voie charretière serait de 12 m. Finalement, des ponts d'étagement seraient érigés au rang St-Pierre et au chemin des Grès.

Lorsque les besoins le justifieront, il y aurait, dans une deuxième étape, construction d'une route à chaussées séparées de deux voies chacune dans une emprise de 60 mètres de largeur.

10. Description du milieu

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

Plus de la moitié des lots touchés par le passage de la route ou par l'amélioration des raccordements (32,3 hectares au total) sont actuellement à vocation agricole. La majeure partie de ces terres sont destinées à la production des grandes cultures. Les autres lots affectés (23,56 hectares au total) sont des lots boisés à forêt mixte.

Le milieu aquatique serait aussi affecté par le tracé, puisqu'afin de lier les deux rives du St-Maurice, la construction d'un pont devient nécessaire. Toutefois, il semble que l'importance accordée, au site concerné pour la faune itchyenne ainsi que pour la récréation, soit négligeable.

Finalement, le milieu urbain ne subit pas d'impact direct occasionné par le tracé en question, sauf que sa réalisation provoquerait sûrement certaines incidences sur quelques composantes du milieu.

PIECE 6

DIRECTIVE DU MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT,
NO 102-8204-41, EN DATE DU 4 JUIN 1982

Le ministre des Transports

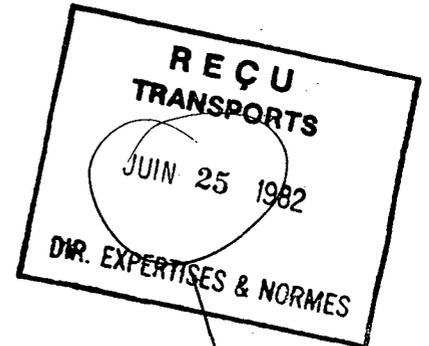
Dr. Kallz - 05-4-

*Trouver une copie à
R.M. Aubin -
Guy Brunelle -*

Québec 82 06 23

Québec, le 14 juin 1982

Monsieur Marcel Léger
Ministre de l'Environnement
2360, Chemin Ste-Foy
Centre Innovation
SAINTE-FOY (Québec)
G1V 4H2



OBJET: Projet de jonction entre
l'A-55 et la route 157
(Shawinigan-sud)
Dossier: 102-8204-41
Réf.: 6.6.0

*DW/SE
à Qué*

28/06/82

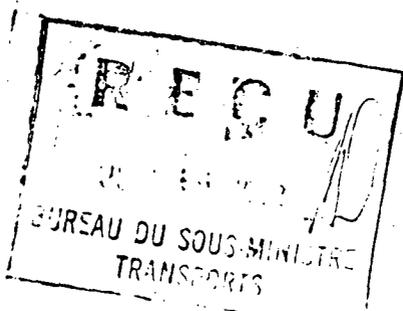
Cher collègue,

Ceci fait suite à votre lettre en date du 4 juin
courant concernant l'objet mentionné en titre.

Soyez assuré que je prends bonne note du document
qui vous me faites parvenir. J'en ai remis une copie au respon-
sable de ce dossier au Ministère afin qu'il puisse en prendre
connaissance.

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

MICHEL CLAIR



REÇU

JUIL 2 1982

SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Le ministre de l'Environnement

Québec, le 4 juin 1982

Monsieur Michel Clair
MINISTRE
Ministère des Transports
700 Boul. St-Cyrille est
Québec
G1R 5H1

| | | |
|---|---|---|
| Ministère des Transports Cabinet du Ministre | | |
| DATE DE RÉCEPTION | | |
| JUN 11 1982 | | |
| CODE DE CLASSEMENT | | |
| 6 | 6 | 0 |

R-d

OBJET: Directive ministérielle dans le cadre du projet
de jonction entre l'autoroute #55 et la route #157
(Shawinigan-Sud)
Dossier #102-8204-41

Cher collègue,

Vous trouverez en annexe un texte vous indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que votre ministère doit effectuer conformément à la Loi sur la qualité de l'environnement en regard du projet de jonction entre l'autoroute #55 et la route #157 (Shawinigan-Sud).

Le document annexé constitue la directive ministérielle visée à l'article 31.2 de la Loi sur la qualité de l'environnement (lois refondues, chapitre Q-2).

Je tiens à vous informer que lorsque mon ministère aura jugé votre étude conforme, c'est-à-dire répondant de façon adéquate et valable à la directive émise, je la remettrai au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour fins d'information et de consultation de la population pendant une période de 45 jours. Pendant cette période, les personnes, organismes ou municipalités pourront me demander la tenue d'une audience publique en invoquant des motifs non frivoles. Si une telle audience a lieu, une période de 4 mois doit être prévue avant que je transmette le dossier au Conseil des ministres pour qu'il se prononce par décret sur ce projet.

/2

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

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

Le ministre de l'Environnement,



MARCEL LEGER

MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUEBEC

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

Jonction entre l'autoroute #55 et la route #157
(Shawinigan-Sud)

Dossier #102-8204-41

Sainte-Foy, le 4 juin 1982

INTRODUCTION

Cette directive a pour but d'indiquer les éléments importants de l'étude d'impact à réaliser dans le cadre du projet de la jonction entre l'autoroute #55 et la route #157. Cette étude doit être conçue de façon à être un véritable outil de planification de l'utilisation du territoire et préparée selon une méthode scientifique. Elle doit de plus satisfaire les besoins du réviseur, du public et du décideur.

De façon générale, le contenu de l'étude d'impact doit se conformer à la section III du Règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement (décret 3734-80, 3 décembre 1980).

1. PROBLEMATIQUE

L'initiateur doit d'abord présenter les conditions et les problèmes identifiés dans le milieu. Dans ce contexte, les caractéristiques du réseau actuel doivent être précisées de même que les phases ultérieures au présent projet et au réseau routier projeté pour l'agglomération de Shawinigan Sud/Shawinigan/Grand-Mère. L'initiateur doit de plus indiquer l'évaluation des statistiques de circulation de même que tout autre problème d'intérêt relatif au réseau actuel ainsi le niveau d'utilisation et la capacité de la route #157 de même que l'évaluation du trafic de transit doivent être discutés. Il doit présenter les normes en vigueur au ministère des Transports concernant les types de route en relation avec les volumes de circulation, les niveaux de service, etc. Suite à cet examen du problème, l'initiateur doit mentionner les principaux objectifs techniques, économiques et environnementaux qu'il cherche à atteindre localement et/ou régionalement. A ce niveau, la question d'une communication efficace entre les deux rives de la rivière St-Maurice ainsi que l'accès au parc industriel doivent donc être élaborés. La valeur du lien Shawinigan Sud/Shawinigan/autoroute #55 doit ainsi être discutée de même que le projet de réfection de la route #157.

2. RECHERCHE ET ANALYSE DE SOLUTIONS POSSIBLES

2.1 Recherche des solutions

L'initiateur doit procéder à la recherche de toutes les solutions possibles aux problèmes en tenant compte aussi bien des conditions actuelles du milieu que des facteurs pouvant influencer de façon prévisible la circulation tant sur le plan local (développements résidentiels, industriels...) que régional (réaménagement de la route #157, développement touristique, la consolidation de l'agglomération Shawinigan/Shawinigan Sud).

Pour la recherche des solutions possibles, l'initiateur doit considérer entre autres, les aspects suivants:

- l'amélioration du réseau actuel (réaménagement de la route #157), l'amélioration du lien Shawinigan-Sud/Shawinigan/autoroute #55);
- la construction d'une nouvelle route;
- le statu quo;
- le report du projet.

2.2 Analyse des solutions

L'initiateur doit procéder à une analyse sommaire des solutions possibles en considérant autant les impacts environnementaux appréhendés que les aspects techniques et économiques. Cette analyse doit intégrer les effets d'entraînement des diverses solutions possibles notamment les implications d'un nouveau lien sur l'aménagement du territoire. Suite à cette analyse, une présélection de solutions peut s'effectuer et le rejet de solutions doit être justifié.

2.3 Description technique des solutions retenues

L'initiateur indique les grandes caractéristiques techniques des solutions retenues (largeur de l'emprise, nombre de voies, modalités d'accès, présence de terre-plein...).

3. ANALYSE D'IMPACT

3.1 Identification de la zone d'étude

Compte tenu des points à relier, des solutions précédemment retenues et des contraintes majeures sur les plans environnementaux, techniques et économiques, l'initiateur doit identifier une zone d'étude et en justifier les limites. Celle-ci doit être assez vaste pour permettre l'étalonnage de variantes de tracés.

3.2 Inventaire de la zone d'étude

L'initiateur doit présenter l'inventaire et la description des composantes de l'environnement de la zone d'étude. Le choix des composantes et l'extension donnée à la description de celles-ci doivent correspondre à leur importance dans la zone d'étude et pour le projet.

L'inventaire de la zone d'étude doit être de type relativement détaillé et la cartographie faite à grande échelle soit approximativement de 1:20 000 ou plus grand. L'initiateur doit envisager la présentation de trois types de données soit: 1) les informations actuellement disponibles sur les cartes conventionnelles et dans les agences gouvernementales ou autres; 2) des inventaires pour des aspects particuliers lorsque les données ne sont pas disponibles ou récentes 3) des inventaires plus dé-

taillés sur des parties de la zone d'étude touchées directement par le projet lorsque celles-ci présentent des potentiels particulièrement élevés ou lorsque certains impacts particulièrement importants sont prévus.

L'inventaire de cette zone d'étude doit porter sur le milieu naturel et le milieu humain incluant les aspects visuels. Au niveau du milieu humain, l'initiateur doit porter une attention particulière aux aspects suivants:

- l'utilisation actuelle et potentielle du territoire en se référant à des plans d'affectation du sol comme les schémas d'aménagement, plans de zonage...;
- le patrimoine bâti (ensemble, structures ou immeubles isolés), l'archéologie (sites connus et sur le tracé retenu les zones potentielles) et le paysage (composantes, points de vue exceptionnels);
- les activités agricoles (utilisation actuelle et potentielle des terres agricoles, drainage, structure cadastrale, dynamisme de l'activité agricole, territoire agricole protégé, élevage, les zones agricoles environnantes et leur rareté relative...);
- les activités récréatives (villégiature, colonies de vacances, terrains de camping, parc...);
- les activités commerciales et industrielles;
- les activités forestières (plantations, sylviculture...);
- les champs d'accès visuels;
- les sources d'approvisionnement en eau potable.

En ce qui concerne le milieu naturel, l'initiateur doit se préoccuper entre autres des aspects suivants:

- l'eau: le réseau hydrographique, les zones d'inondation...;
- le sol: le relief (ravins, escarpements), les dépôts meubles;
- les forêts: les érablières;
- la faune: les habitats significatifs pour les espèces fauniques exploitées et non exploitées des milieux terrestre et aquatique en autant que ces espèces présentent un intérêt spécial. Les espèces menacées feront l'objet d'une attention toute particulière de même que les habitats exceptionnels (ex: sanctuaires, frayères, aires de nidification).

A cette liste, l'initiateur doit ajouter tout autre élément important identifié au cours de son étude.

3.3 Elaboration de tracés

A l'intérieur de la zone d'étude préalablement délimitée puis inventoriée l'initiateur doit identifier les résistances techniques et environnementales à la réalisation du projet routier. Ces résistances doivent être hiérarchisées et la pondération utilisée doit être clairement expliquée

et justifiée. De plus, il est souhaitable que soient bien distinguées au niveau de la pondération, les composantes du milieu naturel de celles des milieux humain et visuel. Cet exercice doit permettre à l'initiateur de localiser des tracés entre les deux points extrêmes à relier, ces derniers devant être justifiés. Les problèmes et critères reliés à la localisation et à la construction du pont au-dessus de la rivière St-Maurice doivent être expliqués clairement.

3.4 Identification et évaluation des impacts

Compte tenu de la description des caractéristiques du milieu et des travaux prévus, l'initiateur doit procéder à l'identification des impacts soit l'énumération des impacts directs et indirects de même que ceux à court, à moyen et à long termes en mentionnant la durée, l'importance et l'intensité prévues. L'étape suivante doit consister à évaluer qualitativement et quantitativement les impacts énumérés plus haut. Il s'agit ici pour l'initiateur de porter un jugement sur les impacts engendrés sur le milieu par chacune des solutions retenues. L'initiateur doit entre autres considérer les points suivants:

- les modifications à l'utilisation actuelle et prévisible du territoire;
- les expropriations et le déplacement de résidences ou bâtiments;
- les dérangements aux riverains (bruit, poussière, accès aux propriétés pendant et après les travaux);
- la proximité des résidences de la route;
- l'impact sur les activités commerciales et touristiques;
- la destruction des lots et la création d'enclaves;
- les méthodes d'entretien (sels de déglacage, herbicides, engrais);
- la traversée de la rivière St-Maurice et ses affluents;
- la perte et le morcellement des terres agricoles (notamment selon leur nature et rareté relative);
- la traversée des rangs et chemins;
- la création de pressions de développement et la possibilité des municipalités de les contrôler;
- l'effet sur la consolidation des entreprises agricoles du secteur et la réduction des échanges entre les formes du secteur;

3.5 Mesures de mitigation

L'initiateur doit identifier les actions, les ouvrages et de façon générale les mesures soit de prévention ou de correction qui peuvent être intégrées à chacune des solutions retenues et qui visent à maintenir à un niveau acceptable certaines des répercussions indésirables. Ainsi, la période des travaux en rivière doit tenir compte de la qualité de celle-ci et de son utilisation.

Les répercussions résiduelles négatives des solutions étudiées doivent être présentées.

3.6 Analyse comparative des solutions

L'initiateur doit procéder à une analyse comparative des solutions envisageables sur la base de l'évaluation des impacts et des mesures de mitigation associées, sur la base des critères techniques, économiques ainsi que des objectifs d'aménagement du territoire. La méthodologie utilisée lors de l'analyse comparative et le choix de la solution doit être explicitée.

Suite à cet exercice, l'initiateur doit examiner la possibilité de modifications légères du tracé retenu (ajustement final) de façon à éviter ou réduire certains impacts.

3.7 Description détaillée de la solution choisie

Une description détaillée de la solution choisie doit être fournie au double niveau des travaux prévus et des milieux traversés et doit compléter celles qui auront été faites dans les étapes précédentes. Tous les détails nécessaires à une bonne connaissance des travaux doivent être donnés. La localisation précise du projet doit comprendre les numéros de lots touchés. L'initiateur doit indiquer et localiser précisément les impacts, les mesures de mitigation et de compensation préconisées. Un calendrier des travaux de pré-construction, construction et entretien, aussi précis que possible, doit être présenté. En ce qui concerne les activités d'expropriation, l'initiateur doit préciser les normes utilisées par le Service des Expropriations. Concernant les travaux de construction, l'initiateur doit spécifier, si possible, la provenance des matériaux d'emprunt et la destination des matériaux d'excavation. De plus, l'initiateur doit indiquer les phases ultérieures de développement prévisibles de la solution choisie.

3.8 Mesures de compensation et de surveillance

L'initiateur doit préciser les mesures visant une compensation des impacts résiduels négatifs. Celles-ci peuvent prendre la forme d'aménagement de halte routière, de belvédère d'observation, de plantation à caractère esthétique...

De plus, l'initiateur doit indiquer les mécanismes de surveillance qu'il entend mettre de l'avant pour s'assurer que les mesures de mitigation et de compensation préconisées dans l'étude d'impact seront respectées. Dans ce contexte, l'inclusion de ces mesures sur les plans de construction de même que les mentions au niveau d'articles précis des devis doivent être envisagées.

3.9 Préoccupations du milieu

Durant toute la réalisation de l'étude d'impact, l'initiateur doit porter une attention particulière aux informations, besoins, préoccupations et attentes des municipalités (locales et régionales) et organismes du milieu face à ce projet. Le résultat des consultations effectuées doit apparaître dans l'étude d'impact.

4. PRESENTATION DE L'ETUDE D'IMPACT

Les données de l'étude d'impact doivent être présentées de façon claire et concise. Ce qui peut être cartographié, a avantage à l'être et ce, à des échelles adéquates. Les diverses solutions retenues doivent figurer autant sur les cartes thématiques que sur les cartes synthèses. Enfin, un plan indiquant la localisation détaillée du tracé choisi ainsi que des mesures de mitigation et de compensation s'y rattachant doit être soumis.

Toutes les sources de renseignements utilisées doivent être données en référence. De plus, les méthodologies et la terminologie adoptées au cours de la réalisation des différentes étapes de l'étude d'impact doivent être présentées et explicitées. Au niveau des inventaires, on doit retrouver les éléments permettant d'apprécier la qualité de ces derniers. En outre, le nom, la profession et la fonction des personnes qui sont responsables de la réalisation de l'étude d'impact doivent être indiqués.

Enfin, considérant que l'étude d'impact doit être mise à la disposition du public pour information, l'initiateur doit fournir un résumé vulgarisé des éléments essentiels de ladite étude et de ses conclusions ainsi que tout autre type de documents qu'il juge nécessaire pour la bonne compréhension du projet. Le résumé doit être publié séparément et contenir une carte synthèse. L'initiateur doit fournir trente (30) copies du dossier complet. Il est suggéré que des copies de la version provisoire de l'étude d'impact soient soumises pour commentaires avant le dépôt officiel.

PIECE 7

DECISION DE LA C.P.T.A.Q., LE 6 AOUT 1980 CONCERNANT LA DEMANDE DU M.T.Q.
D'UTILISER A DES FINS NON AGRICOLES LES LOTS OU PARTIES DE LOTS TOUCHES PAR LA
CONSTRUCTION DU LIEN ROUTIER

PROVINCE DE QUEBEC

DOSSIER NUMERO 3234/4314D-017989

Québec, le -6 AOUT 1980

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUEBEC

(SIEGEANT EN DIVISION)

MINISTERE DES TRANSPORTS
a/s Madame Andrée Lehmann
255, boul. Crémazie est
Montréal
H2M 1L5

Demandeur

-et-

CORPORATION MUNICIPALE DE
SHAWINIGAN SUD
900, 6ème avenue
Shawinigan sud
T9P 1S3

-et-

CORPORATION MUNICIPALE DE
SAINT-ETIENNE DES GRÉS
1211, Principale
St-Etienne des Grès, Qué.
G0X 2P0

Mises-en-cause

ETAIENT PRESENTS:

ALBERT ALLAIN, vice-président
LAUREAN TARDIF, commissaire

DECISION

REÇU

La Commission a entendu en audition publique à Québec les représentants du demandeur et des mis-en-en-cause.

Il s'agit en l'espèce d'une demande d'utilisation à des fins non agricoles sur les lots ou parties de lots touchés par la construction d'un lien routier entre la route 157 et l'auto-route 55.

Le projet tel qu'il fut présenté consiste à relier l'auto-route 55 à la hauteur de St-Etienne des Grès à la route 157 à Shawinigan-Sud. L'emprise de la route en terrain plat serait de 60 mètres de largeur et le lien routier projeté aurait 7.1 kilomètres de longueur. Une servitude de non-accès serait imposée sur toute sa longueur.

Ce projet de route a pour but de desservir les automobilistes de Shawinigan-Sud et ceux provenant de Nord-Est du St-Maurice qui se rendent soit à Trois-Rivières, soit plus à l'Ouest vers Montréal. Le volume d'utilisation estimé pour cette éventuelle route est de 2,924 véhicules par jour pendant les mois d'été.

La Commission est informée que la réalisation du projet tel que soumis nécessitera l'expropriation d'environ 55 hectares dont 32 sont actuellement agricoles.

Le territoire sis de part et d'autre du St-Maurice au Sud de Grand-Mère constitue ce que l'on appelle le delta du St-Maurice. Sur ce territoire, les sols sont généralement constitués de sable reposant de l'argile plus ou moins profonde selon la distance que l'on se trouve du St-Maurice. Or, à Shawinigan-Sud en bordure du St-Maurice se trouve un bassin agricole de 3,500 acres dont 2,500 acres sont cultivés et où les sols diffèrent totalement du reste du delta. Ce bassin a été constitué par des éboulements et des glissements de terrain qui ont éliminé une partie du sable et mélangé le reste avec l'argile. Ces mouvements ont créé un relief ondulé mais un sol de fertilité supérieure à ce que l'on retrouve ailleurs dans le delta du St-Maurice.

Considérant que 23 producteurs agricoles y résident dont 12 produisent plus de 3,000,000 de livres de lait (majorité de lait nature);

Considérant que 4 producteurs sont horticulteurs et que les autres produisent des grandes cultures;

Considérant que le projet tel que présenté se situe en plein centre du bassin ce qui constituera donc un obstacle infranchissable.

Considérant que chacun des producteurs de ce secteur produise en moyenne plus de 300,000 livres de lait par an, et qu'il est très probable qu'il y aura consolidation des exploitations;

Considérant que dans une telle optique, une autoroute au centre du bassin nuira à ce phénomène en plus de soustraire quelques 32 hectares agricoles;

Considérant la spécificité du territoire touché par le projet;

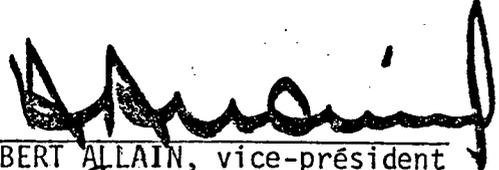
Considérant les impacts négatifs qui seraient encourus par sa réalisation;

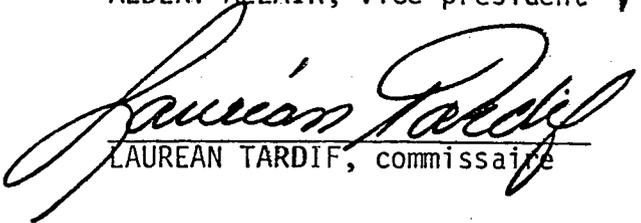
Considérant que la Commission est informée qu'ils existent d'autres possibilités de tracés pouvant relier l'autoroute 55 à la route 157;

Considérant que la Commission se doit de protéger les sols agricoles et d'en éviter le morcellement;

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

- REFUSE l'autorisation demandée.


ALBERT ALLAIN, vice-président


LAUREAN TARDIF, commissaire

Commission de Protection du
Territoire Agricole du

Copie certifiée conforme par:


Me DENIS SAMSON, Greffier

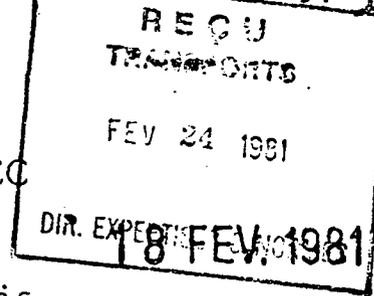
PIECE 8

DECRET DU GOUVERNEMENT DU QUEBEC (NO 522-81), LE 18 FEVRIER 1981, CONCERNANT
UNE DEMANDE D'AVIS DU GOUVERNEMENT DU QUEBEC A LA C.P.T.A.Q. RELATIVEMENT AU
RACCORDEMENT DE LA ROUTE 157 A L'AUTOROUTE 55

*Jean Des
Guy Bouché
MTH
Mars 2-23*

DÉCRET

GOVERNEMENT DU QUÉBEC



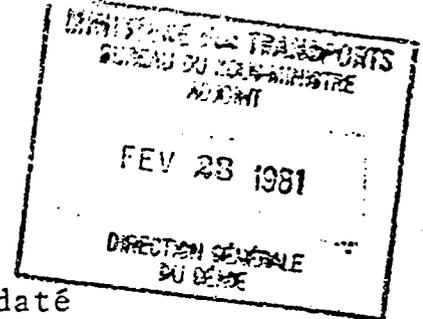
MÉMO 522-81

REÇU

FEV 25 1981

SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

---ooo0ooo---



ATTENDU QUE, suite à un mémoire daté du 22 décembre 1980, le Conseil des ministres dans sa décision 80-230:

- a) acceptait le principe de la construction d'un nouveau lien routier raccordant la route 157 dans Shawinigan-Sud à l'autoroute 55, selon le tracé "J" retenu par le ministère des Transports et rendu public le 13 décembre 1979;
- b) et approuvait le projet de décret concernant la délimitation de la zone agricole de la Corporation municipale de la ville de Shawinigan-Sud du comté municipal de Champlain présenté par le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation;

ATTENDU QU'un tel projet routier exige de soustraire de la zone agricole les lots nécessaires au raccordement visé; et

ATTENDU QU'il y a lieu d'obtenir en la matière l'avis de la Commission de protection du territoire agricole conformément au premier alinéa de l'article 66 de la Loi sur la protection du territoire agricole (L.R.Q., c. P-41.1) qui stipule:

" Le gouvernement peut, après avoir pris avis de la commission, autoriser, aux conditions qu'il détermine, l'utilisation à des fins autres que l'agriculture, le lotissement, l'aliénation et l'exclusion d'un lot d'une zone agricole pour les fins d'un ministère ou organisme public."

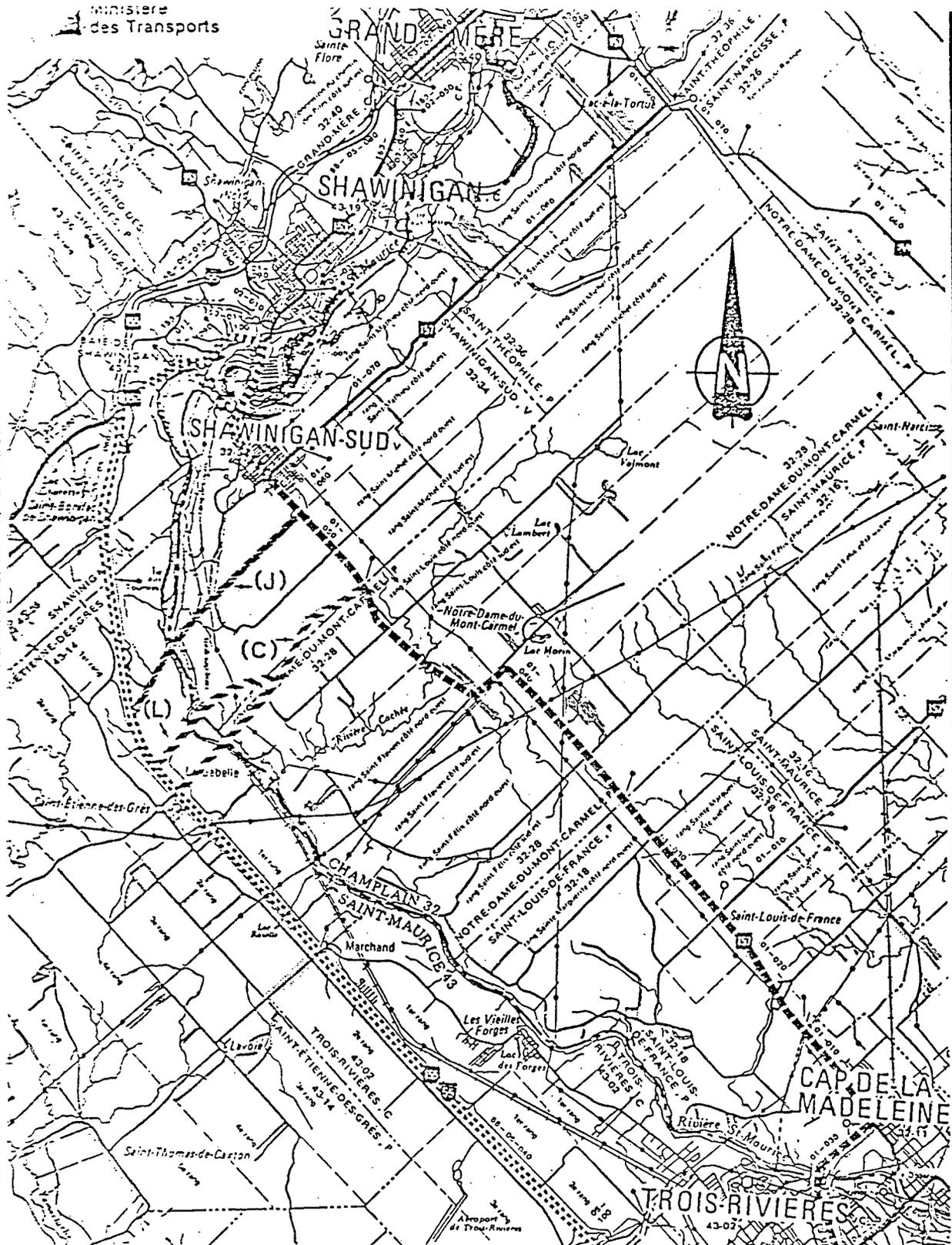
IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la proposition du ministre des Transports:

522-01

QUE le Gouvernement du Québec demande à la Commission de protection du territoire agricole son avis concernant l'utilisation, à des fins routières, des parties de lots touchées par la construction du lien autoroutier entre la route 157 et l'autoroute 55 en suivant le tracé "J" tel qu'il apparaît à la carte annexée au présent décret.

le Greffier du Conseil exécutif

Louis Bernard



LEGENDE

522-81



Raccordement projeté



Trajet de Shawinigan-sud à Trois-Rivières via l'autoroute 55



Trajet Shawinigan-sud à Trois-Rivières via la route 157



PIECE 9

C.P.A.T.Q., LE 3 JUIN 1981, CONCERNANT L'AVIS AU GOUVERNEMENT EN VERTU DE L'ARTICLE 66 DE LA LOI SUR LA PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE

PROVINCE DE QUEBEC

DOSSIER NUMERO: 3234/4314/032648

Québec, le 03 JUIN 1981

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUEBEC

GOUVERNEMENT DU QUEBEC
a/s M. Louis Bernard
Conseil exécutif
885, Grande-Allée est
Édifice J
Québec, QUEBEC
G1A 1A2

Demandeur

et

MINISTRE DES TRANSPORTS
700, boul. St-Cyrille est
29e étage
Québec, QUEBEC
G1R 5A9

et

MINISTRE DE L'AGRICULTURE,
DES PECHERIES ET DE
L'ALIMENTATION
200, chemin Ste-Foy
12e étage
Québec, QUEBEC

Mis-en-cause

ETAIENT PRESENTS:

Me Pierre Luc Blain, président
M. Albert Allain, vice-président
M. Lauréan Tardif, vice-président
M. Armand Guérard, commissaire
Mme Hélène Thibault, commissaire
M. Marc Rouleau, commissaire

REÇU

JUN 11 1981

SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

AVIS AU GOUVERNEMENT EN
VERTU DE L'ARTICLE 66
DE LA LOI SUR LA PROTECTION
DU TERRITOIRE AGRICOLE

La Commission a été saisie par le gouvernement d'une demande d'avis conformément à l'article 66 de la Loi par un décret du 18 février 1981 sous le numéro 522-81. La présente demande d'avis se lit comme suit:

"Que le Gouvernement du Québec demande à la Commission de protection du territoire agricole son avis concernant l'utilisation à des fins routières, des parties de lots touchées par la construction du lien autoroutier entre la route 157 et l'autoroute 55 en suivant le tracé "J" tel qu'il apparaît à la carte annexée au présent décret."

Le tracé "J" a fait l'objet d'une décision du conseil des ministres le 22 décembre 1980 sous le numéro 80-230, ledit tracé étant plus amplement décrit dans un mémoire du ministre des Transports et plan annexés en date du 22 décembre 1980. La Commission n'a pas alors été appelée à fournir son avis au gouvernement.

Il semble, à première vue, que la Commission soit liée par sa propre décision rendue le 6 août 1980 dans le dossier 3234/4314/017989 refusant le même tracé. Il y a lieu de reproduire une partie de cette décision:

"Le territoire sis de part et d'autre du St-Maurice au sud de Grand-Mère constitue ce que l'on appelle le delta du St-Maurice. Sur ce territoire, les sols sont généralement constitués de sable reposant sur de l'argile plus ou moins profonde selon la distance que l'on se retrouve du St-Maurice. Or, à Shawinigan-Sud, en bordure du St-Maurice, se trouve un bassin agricole de 3,500 acres dont 2,500 acres sont cultivés et où les sols diffèrent totalement du reste du delta. Ce bassin a été constitué par

des éboulements et des glissements de terrain qui ont éliminé une partie du sable et mélangé le reste avec l'argile. Ces mouvements ont créé un relief ondulé mais un sol de fertilité supérieure à ce que l'on retrouve ailleurs dans le delta du St-Maurice.

Considérant que 23 producteurs agricoles y résident dont 12 produisent plus de 3,000,000 de livres de lait (majorité de lait nature);

Considérant que 4 producteurs sont horticulteurs et que les autres produisent des grandes cultures;

Considérant que le projet tel que présenté se situe en plein centre du bassin ce qui constituera donc un obstacle infranchissable;

Considérant que chacun des producteurs de ce secteur produit en moyenne plus de 300,000 livres de lait par an, et qu'il est très probable qu'il y aura consolidation des exploitations;

Considérant que dans une telle optique, une autoroute au centre du bassin nuira à ce phénomène en plus de soustraire quelques 32 hectares agricoles;

Considérant la spécificité du territoire touché par le projet;

Considérant les impacts négatifs qui seraient encourus par sa réalisation;

Considérant la spécificité du territoire touché par le projet;

Considérant les impacts négatifs qui seraient encourus par sa réalisation;

Considérant que la Commission est informée qu'il existe d'autres possibilités de tracés pouvant relier l'autoroute 55 à la route 157;

Considérant que la Commission se doit de protéger les sols agricoles et d'en éviter le morcellement;

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

- Refuse l'autorisation demandée."

Il est également utile de reproduire les deux premiers paragraphes de l'article 65 de la Loi:

"A la demande d'une corporation municipale, d'une communauté ou d'un organisme fournissant des services d'utilité publique, la Commission peut, aux conditions qu'elle détermine, exclure de la zone agricole un ensemble de lots, ou parties de lots, dont la corporation municipale, une communauté ou un organisme fournissant des services d'utilité publique, projette d'autoriser le lotissement ou l'utilisation à une autre fin que l'agriculture.

A l'examen de la demande, la Commission peut considérer l'effet du projet sur le développement économique de la région et la disponibilité d'emplacements autres que ceux qui font l'objet de la demande, en tenant compte des critères prévus à l'article 12."

Il n'appartient pas à la Commission de se prononcer sur l'opportunité ou la nécessité de construire un lien routier, un pont ou un embranchement d'autoroute, mais de faire connaître son choix ou son avis selon le cas sur le tracé qui lui paraît être celui de moindre impact sur l'agriculture. La décision de la Commission susmentionnée contenait les motifs par lesquels la Commission croyait approprié de refuser le seul tracé qui lui était alors présenté, soit le tracé "J". A cette occasion, aucun choix alternatif ne lui était présenté.

Il apparaît des documents mis à la disposition de la Commission que plusieurs études et démarches ont été faites pour tenter de trouver un tracé conciliant à la fois la protection des terres agricoles et la construction du lien routier à moindre coût et selon les normes régulièrement reconnues en matière de transport. Parmi les nombreux tracés, les tracés "J" et "L" avaient été retenus. A l'origine, et une fois complétées les deux chaussées, le coût du tracé "L" semblait inférieur d'une somme de \$1,140,000.00 au coût du tracé "J". Les deux tracés étaient comparables quant à leur longueur (7,3 kilomètres -vs- 7,4 kilomètres) et quant au

coût du carrefour avec l'autoroute 55 (\$2,000,000.00). Le tracé "J" impliquait un seul pont (à deux chaussées toujours) d'une longueur de 520 mètres pour un coût de \$7,310,000.00, et le tracé "L" un pont d'une longueur de 400 mètres d'un coût de \$5,590,000.00 auquel devrait s'ajouter les structures au-dessus du chemin de fer d'un coût de \$500,000.00. Pour une seule chaussée, le pont du tracé "J" aurait coûté \$3,655,000.00, et celui du tracé "L" \$2,795,000.00, et \$250,000.00 pour enjamber le chemin de fer.

Il n'appartient pas à la Commission de déterminer si le coût d'un pont à une seule chaussée coûterait aujourd'hui \$3,600,000.00 pour le tracé "J", et \$7,000,000.00 pour le tracé "L". La Commission ne peut pas non plus, aux documents qui lui ont été transmis, comprendre d'où vient la différence de coût, et s'il apparaît maintenant nécessaire de faire pour le tracé "L" un pont d'une seule jetée pour enjamber la rivière et le chemin de fer plutôt qu'un pont un peu plus court sur la rivière, et une structure au-dessus du chemin de fer à moindre coût.

Aux termes de la Loi, la Commission a toutefois le fardeau de se prononcer entre l'intérêt économique que présente la protection du territoire agricole et les conséquences économiques de son refus si le pont doit coûter \$3,500,000.00 de plus pour le tracé "L" que pour le tracé "J".

Le tracé "J" traverserait un bassin agricole composé de sols de catégorie 2 et 3 dont 2,500 des 3,500 acres sont présentement activement cultivées. En plus de déstructurer les terres dans ce bassin, et de créer une contrainte évidente sur les pratiques culturales, le tracé "J" amputerait le bassin agricole de 24 hectares d'excellents sols agricoles. Cette perte représenterait une perte de revenu brut pour les agriculteurs de l'ordre de \$1,100.00 par hectare ou de \$27,500.00 par année. Selon les chiffres optimistes du

ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, cette perte actualisée à 24 ans au taux de 12% serait de l'ordre de \$3,594,458.00.

D'autre part, le tracé "L", qui semblait moins coûteux que le tracé "J" à l'origine, aurait nettement moins d'impact sur l'agriculture selon l'avis technique du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation fourni à la Commission lors de la première décision. Il serait situé pour partie sur des terres de moins bonne qualité, à l'extrémité des lots et sans les morceler, et permettrait de protéger davantage le bassin agricole décrit précédemment.

La Commission, compte tenu des documents mis à sa disposition, n'est pas en mesure de conclure à l'évidence que l'agriculture devrait, dans les circonstances, céder le pas à une emprise routière, vu les avantages économiques comparatifs. De plus, rien au dossier ne convainc la Commission qu'un tracé de moindre impact comme le tracé "L" ne puisse pas rencontrer les fins nécessaires d'un réseau routier bien aménagé à des coûts comparables.

EN CONSEQUENCE:

La Commission recommande au gouvernement:

1. Comme le prévoit la Loi, d'examiner la possibilité d'emplacements autres que ceux qui font l'objet de la demande en tenant compte des critères de la Loi sur la protection du territoire agricole;
2. Sous réserve de son approbation de principe antérieure, d'examiner la possibilité suggérée par le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation appelée tracé "L", sur la base de nouvelles données techniques, comparant pour chacun des tracés "J" et "L" le coût des ponts, les autres coûts étant relativement comparables;

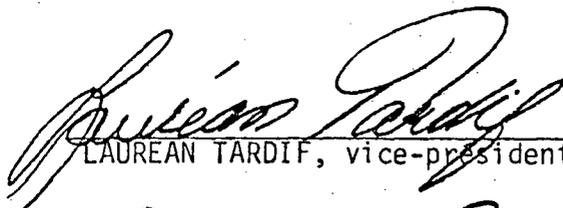
3. De reconnaître que, dans une certaine mesure dont il est l'arbitre, le seul principe du moindre coût des usages non agricoles ne peut faire oublier la nécessité de protéger les bonnes terres agricoles.



PIERRE LUC BLAIN, président



ALBERT ALLAIN, vice-président



LAUREAN TARDIF, vice-président



ARMAND GUERARD, commissaire



HELENE THIBAULT, commissaire

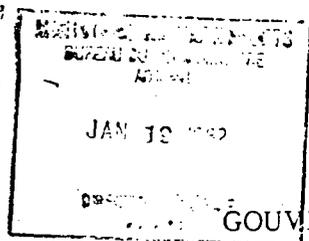


MARC ROULEAU, commissaire

PIECE 10

DECRET DU GOUVERNEMENT DU QUEBEC (NO 81-82), LE 13 JANVIER 1982, CONCERNANT
L'UTILISATION A DES FINS NON AGRICOLES DE LOTS OU PARTIES DE LOTS DE LA ZONE
AGRICOLE DESIGNEE POUR LA CONSTRUCTION DU LIEN ROUTIER

→ DEI →



COPIE A MM. R.M. AUBIN
DANIEL WALTZ
GUY BOURELLE

82-01-20

DÉCRET

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

13 JAN. 1982

81-82

NUMÉRO

CONCERNANT l'utilisation à des fins non agricoles de lots ou parties de lots de la zone agricole désignée pour la construction du lien autoroutier entre la route 157 (Shawinigan-Sud) et l'autoroute 55 (St-Etienne-des-Grès).

REÇU

JAN 21 1982

SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

cc: Cabinet du Ministre, Sous-ministre, M. Jacques-L. Charland, Serv. Comptable

ATTENDU QUE suite à un mémoire daté du 22 décembre 1980, le Conseil des ministres dans sa décision 80-230:

- a) acceptait le principe de la construction d'un nouveau lien routier raccordant la route 157 dans Shawinigan-Sud à l'autoroute 55, selon le tracé "J" retenu par le ministère des Transports et rendu public le 13 décembre 1979;
- b) et approuvait le projet de décret concernant la délimitation de la zone agricole de la Corporation municipale de la ville de Shawinigan-Sud du comté municipal de Champlain présenté par le Ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation;

ATTENDU QU'un tel projet routier exige que soit autorisée l'utilisation, à des fins non agricoles, de lots ou parties de lots de la zone agricole désignée;

ATTENDU QUE le Gouvernement peut autoriser l'utilisation à des fins non agricoles d'un lot d'une zone agricole pour les fins d'un ministère ou organisme public conformément au premier alinéa de l'article 66 de la Loi sur la protection du territoire agricole (L.R.Q. c. P-41.1);

ATTENDU QUE conformément au même article, le Gouvernement doit auparavant obtenir l'avis de la Commission de protection du territoire agricole sur cette question;

ATTENDU QUE la Commission de protection du territoire agricole a fourni son avis sur cette question (dossier 3234/4314/032648 du 3 juin 1981); et

ATTENDU QUE le Gouvernement a satisfait aux conditions requises.

IL EST ORDONNE, en conséquence, sur la proposition du Ministre des Transports: .

QUE soit autorisée l'utilisation, à des fins routières, des parties de lots décrites en annexe, pour la construction du lien autoroutier entre la route 157 et l'autoroute 55 dans les municipalités de Shawinigan-Sud de St-Etienne-des-Grès et de Notre-Dame-du-Mont-Carmel.

le Greffier du Conseil exécutif

Louis Bernard

TABLEAU MONTRANT LES SUPERFICIES APPROXIMATIVES REQUISES POUR LA CONSTRUCTION DU RACCORDEMENT DE LA ROUTE 157 À L'AUTOROUTE 55, SITUÉ DANS LES MUNICIPALITÉS DE VILLE SHAWINIGAN-SUD ET PAROISSE DE SAINT-ÉTIENNE-DES-GRÈS ET FAISANT PARTIE DES CADASTRES DES PAROISSES DE NOTRE-DAME-DU-MONT-CARMEL, COMTÉ DE CHAMPLAIN ET DE LA PAROISSE DE SAINT-ÉTIENNE, COMTÉ ST-MAURICE

CADASTRE: PAROISSE NOTRE-DAME-DU-MONT-CARMEL

| PROPRIÉTÉS SEMBLANT APPARTENIR À: | LOTS | RANGS | SUPERFICIES APPROXIMATIVES |
|-----------------------------------|------------|------------------------------------|------------------------------------|
| René Lafrenière | Partie 146 | Des Grès | 4 000 m ² |
| | Partie 146 | Des Grès | 14 000 m ² |
| | Partie 147 | Des Grès | 78 000 m ² |
| | | | <u>TOTAL</u> 96 000 m ² |
| René Goulet | Partie 146 | Des Grès | 3 300 m ² |
| | Partie 147 | Des Grès | 200 m ² |
| | Partie 739 | St-Michel, côté N.O. | 800 m ² |
| | Partie 913 | St-Mathieu, côté S.E. | 11 700 m ² |
| | Partie 913 | St-Mathieu, côté S.E. | 6 400 m ² |
| | | <u>TOTAL</u> 22 400 m ² | |
| Hector Gagnon | Partie 728 | St-Michel, côté N.O. | 1 600 m ² |
| Pierre Lamothe | Partie 730 | St-Michel, côté N.O. | 800 m ² |
| Conrad Germain | Partie 733 | St-Michel, côté N.O. | 300 m ² |

| PROPRIETES SEMBLANT APPARTENIR A: | LOTS | RANGS | SUPERFICIFS APPROXIMATIVES |
|--------------------------------------|--|--|---|
| Norman Sigmen | Partie 734 Partie 909 | St-Michel, côté N.O. St-Mathieu, côté S.E. | 200 m ² 5 000 m ² <hr/> TOTAL 5 200 m ² |
| Léopold Maranda | Partie 735 | St-Michel, côté N.O. | 200 m ² |
| Société de gestions Cascade Ltée | Partie 736 Partie 737 Partie 738 | St-Michel, côté N.O. St-Michel, côté N.O. St-Michel, côté N.O. | 800 m ² 700 m ² 400 m ² <hr/> TOTAL 1 900 m ² |
| Michel Grondin | Partie 740 | St-Michel, côté N.O. | 1 300 m ² |
| Henri-Paul Héon | Partie 741 Partie 910 Partie 911 | St-Michel, côté N.O. St-Mathieu, côté S.E. St-Mathieu, côté S.E. | 800 m ² 5 000 m ² 7 000 m ² <hr/> TOTAL 12 800 m ² |
| Armand Beaumier | Partie 905 | St-Mathieu, côté S.E. | 10 500 m ² |
| Développement St-Maurice Inc. | Partie 906 | St-Mathieu, côté S.E. | 12 000 m ² |
| Henri Simard | Partie 907 | St-Mathieu, côté S.E. | 11 000 m ² |

PROPRIÉTÉS SEMBLANT
APPARTENIR A;

LOTS

RANGS

81 82

SUPERFICIES
APPROXIMATIVES

| | | | |
|-------------------------------|------------|-----------------------|-----------------------|
| Les Apôtres de l'amour infini | Partie 908 | St-Mathieu, côté S.E. | 11 000 m ² |
| Rosaire Déziel | Partie 912 | St-Mathieu, côté S.E. | 14 000 m ² |
| Raymond Trottechaud | Partie 913 | St-Mathieu, côté S.E. | 79 000 m ² |
| Henri Beaumier | Partie 913 | St-Mathieu, côté S.E. | 9 000 m ² |

CADASTRE: PAROISSE SAINT-ÉTIENNE

| | | | |
|----------------------------------|--|--|--|
| Jean-Paul Pelletier | Partie 104 | Rang I | 400 m ² |
| ? | Partie 105 | Rang I | 1 700 m ² |
| Jean-Paul Arsenault | Partie 106 Partie 107 | Rang I Rang I | 48 200 m ² 800 m ² |
| | | | TOTAL 49 000 m ² |
| André Pruneau | Partie 121 | Rang I | 69 000 m ² |
| Dame Lisette Bournival-Pelletier | Partie 122 Partie 122 Partie 122 Partie 123 Partie 123 | Rang I Rang I Rang I Rang I Rang I | 1 000 m ² 43 000 m ² 8 000 m ² 5 500 m ² 22 000 m ² |
| | | | TOTAL 79 500 m ² |

| PROPRIÉTÉS SEMBLANT APPARTENIR A: | LOTS | RANGS | SUPERFICIES APPROXIMATIVES |
|---|------------|---------|-----------------------------|
| Dame Louise Boulanger | Partie 124 | Rang I | 8 000 m ² |
| ? | Partie 165 | Rang II | 15 000 m ² |
| Roger Bournival | Partie 166 | Rang II | 24 000 m ² |
| | Partie 167 | Rang II | 13 000 m ² |
| | | TOTAL | <u>37 000 m²</u> |
| LA SUPERFICIE TOTALE APPROXIMATIVE DES TERRAINS REQUIS EST: 54,860 ha | | | |

N.B. SEUL LES PLANS CADASTRAUX ET PHOTOGRAMMÉTRIQUES ONT SERVIS AU CALCUL DES SUPERFICIES.

PRÉPARÉ PAR:

André Picard

ANDRÉ PICARD
AGENT DE RECHERCHE
SECTION LOCALISATION

80-03-17
AP/dl

DES TRACÉS

PIECE 11

LISTE DES LOTS TOUCHES PAR LE PROJET (17 MARS 1980)

TABLEAU MONTRANT LES SUPERFICIES APPROXIMATIVES REQUISES POUR LA CONSTRUCTION DU RACCORDEMENT DE LA ROUTE 157 À L'AUTOROUTE 55, SITUÉ DANS LES MUNICIPALITÉS DE VILLE SHAWINIGAN-SUD ET PAROISSE DE SAINT-ÉTIENNE-DES-GRÈS ET FAISANT PARTIE DES CADASTRES DES PAROISSES DE NOTRE-DAME-DU-MONT-CARMEL, COMTÉ DE CHAMPLAIN ET DE LA PAROISSE DE SAINT-ÉTIENNE, COMTÉ ST-MAURICE

CADASTRE: PAROISSE NOTRE-DAME-DU-MONT-CARMEL

| PROPRIÉTÉS SEMBLANT APPARTENIR À: | LOTS | RANGS | SUPERFICIES * APPROXIMATIVES |
|-----------------------------------|------------|-----------------------|------------------------------|
| René Lafrenière | Partie 146 | Des Grès | 4 000 m ² |
| | Partie 146 | Des Grès | 14 000 m ² |
| | Partie 147 | Des Grès | 78 000 m ² |
| | TOTAL | | 96 000 m ² |
| René Goulet | Partie 146 | Des Grès | 3 300 m ² |
| | Partie 147 | Des Grès | 200 m ² |
| | Partie 739 | St-Michel, côté N.O. | 800 m ² |
| | Partie 913 | St-Mathieu, côté S.E. | 11 700 m ² |
| | Partie 913 | St-Mathieu, côté S.E. | 6 400 m ² |
| TOTAL | | 22 400 m ² | |
| Hector Gagnon | Partie 728 | St-Michel, côté N.O. | 1 600 m ² |
| Pierre Lamothe | Partie 730 | St-Michel, côté N.O. | 800 m ² |
| Conrad Germain | Partie 733 | St-Michel, côté N.O. | 300 m ² |

* Calculées pour le projet initial ayant 60 mètres d'emprise. Le projet retenu ayant maintenant 40 mètres d'emprise, les superficies seront réduites en conséquence.

| PROPRIÉTÉS SEMBLANT APPARTENIR À: | LOTS | RANGS | SUPERFICIES APPROXIMATIVES |
|--------------------------------------|--|--|---|
| Norman Sigmen | Partie 734 Partie 909 | St-Michel, côté N.O. St-Mathieu, côté S.E. | 200 m ² 5 000 m ² <hr/> TOTAL 5 200 m ² |
| Léopold Maranda | Partie 735 | St-Michel, côté N.O. | 200 m ² |
| Société de gestions Cascade Ltée | Partie 736 Partie 737 Partie 738 | St-Michel, côté N.O. St-Michel, côté N.O. St-Michel, côté N.O. | 800 m ² 700 m ² 400 m ² <hr/> TOTAL 1 900 m ² |
| Michel Grondin | Partie 740 | St-Michel, côté N.O. | 1 300 m ² |
| Henri-Paul Héon | Partie 741 Partie 910 Partie 911 | St-Michel, côté N.O. St-Mathieu, côté S.E. St-Mathieu, côté S.E. | 800 m ² 5 000 m ² 7 000 m ² <hr/> TOTAL 12 800 m ² |
| Armand Beaumier | Partie 905 | St-Mathieu, côté S.E. | 10 500 m ² |
| Développement St-Maurice Inc. | Partie 906 | St-Mathieu, côté S.E. | 12 000 m ² |
| Henri Simard | Partie 907 | St-Mathieu, côté S.E. | 11 000 m ² |

| PROPRIÉTÉS SEMBLANT APPARTENIR À: | LOTS | RANGS | SUPERFICIES APPROXIMATIVES |
|--------------------------------------|--|--|---|
| Les Apôtres de l'amour infini | Partie 908 | St-Mathieu, côté S.E. | 11 000 m ² |
| Rosaire Déziel | Partie 912 | St-Mathieu, côté S.E. | 14 000 m ² |
| Raymond Trottechaud | Partie 913 | St-Mathieu, côté S.E. | 79 000 m ² |
| Henri Beaumier | Partie 913 | St-Mathieu, côté S.E. | 9 000 m ² |
| CADASTRE: PAROISSE SAINT-ÉTIENNE | | | |
| Jean-Paul Pelletier | Partie 104 | Rang I | 400 m ² |
| ? | Partie 105 | Rang I | 1 700 m ² |
| Jean-Paul Arsenault | Partie 106 Partie 107 | Rang I Rang I | 48 200 m ² 800 m ² <hr/> TOTAL 49 000 m ² |
| André Pruneau | Partie 121 | Rang I | 69 000 m ² |
| Dame Lisette Bournival-Pelletier | Partie 122 Partie 122 Partie 122 Partie 123 Partie 123 | Rang I Rang I Rang I Rang I Rang I | 1 000 m ² 43 000 m ² 8 000 m ² 5 500 m ² 22 000 m ² <hr/> TOTAL 79 500 m ² |

| PROPRIÉTÉS SEMBLANT APPARTENIR À: | LOTS | RANGS | SUPERFICIES APPROXIMATIVES |
|---|--------------------------|--------------------|---|
| Dame Louise Boulanger | Partie 124 | Rang I | 8 000 m ² |
| ? | Partie 165 | Rang II | 15 000 m ² |
| Roger Bournival | Partie 166 Partie 167 | Rang II Rang II | 24 000 m ² 13 000 m ² <hr/> 37 000 m ² |
| TOTAL | | | 37 000 m ² |
| LA SUPERFICIE TOTALE APPROXIMATIVE DES TERRAINS REQUIS EST: 54,860 ha | | | |

N.B. SEUL LES PLANS CADASTRAUX ET PHOTOGRAMMÉTRIQUES ONT SERVIS AU CALCUL DES SUPERFICIES.

PRÉPARÉ PAR:

André Picard

ANDRÉ PICARD
AGENT DE RECHERCHE
SECTION LOCALISATION

80-03-17
AP/dl

SERVICE DES TRACÉS
DIVISION DE QUÉBEC

TABLEAU MONTRANT LES SUPERFICIES APPROXIMATIVES REQUISES POUR LA CONSTRUCTION DU RACCORDEMENT DE LA ROUTE 157 À L'AUTOROUTE 55, SITUÉ DANS LES MUNICIPALITÉS DE VILLE SHAWINIGAN-SUD ET PAROISSE DE SAINT-ÉTIENNE-DES-GRÈS ET FAISANT PARTIE DES CADASTRES DES PAROISSES DE NOTRE-DAME-DU-MONT-CARMEL, COMTÉ DE CHAMPLAIN ET DE LA PAROISSE DE SAINT-ÉTIENNE, COMTÉ ST-MAURICE

CADASTRE: PAROISSE NOTRE-DAME-DU-MONT-CARMEL

| PROPRIÉTÉS SEMBLANT APPARTENIR À: | LOTS | RANGS | SUPERFICIES APPROXIMATIVES |
|-----------------------------------|------------|-----------------------|----------------------------|
| René Lafrenière | Partie 146 | Des Grès | 4 000 m ² |
| | Partie 146 | Des Grès | 14 000 m ² |
| | Partie 147 | Des Grès | 78 000 m ² |
| | TOTAL | | 96 000 m ² |
| René Goulet | Partie 146 | Des Grès | 3 300 m ² |
| | Partie 147 | Des Grès | 200 m ² |
| | Partie 739 | St-Michel, côté N.O. | 800 m ² |
| | Partie 913 | St-Mathieu, côté S.E. | 11 700 m ² |
| | Partie 913 | St-Mathieu, côté S.E. | 6 400 m ² |
| TOTAL | | 22 400 m ² | |
| Hector Gagnon | Partie 728 | St-Michel, côté N.O. | 1 600 m ² |
| Pierre Lamothe | Partie 730 | St-Michel, côté N.O. | 800 m ² |
| Conrad Germain | Partie 733 | St-Michel, côté N.O. | 300 m ² |

| PROPRIÉTÉS SEMBLANT APPARTENIR À: | LOTS | RANGS | SUPERFICIES APPROXIMATIVES |
|--------------------------------------|--|--|---|
| Norman Sigmen | Partie 734 Partie 909 | St-Michel, côté N.O. St-Mathieu, côté S.E. | 200 m ² 5 000 m ² <hr/> TOTAL 5 200 m ² |
| Léopold Maranda | Partie 735 | St-Michel, côté N.O. | 200 m ² |
| Société de gestions Cascade Ltée | Partie 736 Partie 737 Partie 738 | St-Michel, côté N.O. St-Michel, côté N.O. St-Michel, côté N.O. | 800 m ² 700 m ² 400 m ² <hr/> TOTAL 1 900 m ² |
| Michel Grondin | Partie 740 | St-Michel, côté N.O. | 1 300 m ² |
| Henri-Paul Héon | Partie 741 Partie 910 Partie 911 | St-Michel, côté N.O. St-Mathieu, côté S.E. St-Mathieu, côté S.E. | 800 m ² 5 000 m ² 7 000 m ² <hr/> TOTAL 12 800 m ² |
| Armand Beaumier | Partie 905 | St-Mathieu, côté S.E. | 10 500 m ² |
| Développement St-Maurice Inc. | Partie 906 | St-Mathieu, côté S.E. | 12 000 m ² |
| Henri Simard | Partie 907 | St-Mathieu, côté S.E. | 11 000 m ² |

| PROPRIÉTÉS SEMBLANT APPARTENIR À: | LOTS | RANGS | SUPERFICIES APPROXIMATIVES |
|-----------------------------------|--|--|--|
| Les Apôtres de l'amour infini | Partie 908 | St-Mathieu, côté S.E. | 11 000 m ² |
| Rosaire Déziel | Partie 912 | St-Mathieu, côté S.E. | 14 000 m ² |
| Raymond Trottechaud | Partie 913 | St-Mathieu, côté S.E. | 79 000 m ² |
| Henri Beaumier | Partie 913 | St-Mathieu, côté S.E. | 9 000 m ² |
| CADASTRE: PAROISSE SAINT-ÉTIENNE | | | |
| Jean-Paul Pelletier | Partie 104 | Rang I | 400 m ² |
| ? | Partie 105 | Rang I | 1 700 m ² |
| Jean-Paul Arsenault | Partie 106 Partie 107 | Rang I Rang I | 48 200 m ² 800 m ² |
| | | | TOTAL 49 000 m ² |
| André Pruneau | Partie 121 | Rang I | 69 000 m ² |
| Dame Lisette Bournival-Pelletier | Partie 122 Partie 122 Partie 122 Partie 123 Partie 123 | Rang I Rang I Rang I Rang I Rang I | 1 000 m ² 43 000 m ² 8 000 m ² 5 500 m ² 22 000 m ² |
| | | | TOTAL 79 500 m ² |

| PROPRIÉTÉS SEMBLANT APPARTENIR À: | LOTS | RANGS | SUPERFICIES APPROXIMATIVES |
|---|--------------------------|--------------------|--|
| Dame Louise Boulanger | Partie 124 | Rang I | 8 000 m ² |
| ? | Partie 165 | Rang II | 15 000 m ² |
| Roger Bournival | Partie 166 Partie 167 | Rang II Rang II | 24 000 m ² 13 000 m ² |
| | | | TOTAL 37 000 m ² |
| LA SUPERFICIE TOTALE APPROXIMATIVE DES TERRAINS REQUIS EST: 54,860 ha | | | |

N.B. SEUL LES PLANS CADASTRAUX ET PHOTOGRAMMÉTRIQUES ONT SERVIS AU CALCUL DES SUPERFICIES.

PRÉPARÉ PAR:

André Picard

ANDRÉ PICARD
AGENT DE RECHERCHE
SECTION LOCALISATION

80-03-17
AP/dl

SERVICE DES TRACÉS
DIVISION DE QUÉBEC

PIECE 12

CORRESPONDANCE ENTRE LE MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC ET
LE MINISTERE DU LOISIR, DE LA CHASSE ET DE LA PECHE DU QUEBEC



Montréal, le 14 octobre 1980

Monsieur Michel Lagacé, biologiste
Direction de la Recherche faunique
Ministère du Loisir, de la Chasse
et de la Pêche
9530, rue de la Faune
Orsainville, P.Q.
G1G 5E5

Objet: Construction d'un pont
Municipalité: St-Etienne-des-Grès canton
Comté municipal: St-Maurice
Route: Raccordement routes 55 et 157
Echéancier: 1 mois
Notre dossier: 6.6.0/0157

Monsieur,

Le ministère des Transports prévoit entreprendre le projet cité en titre. Afin que nous puissions procéder aux évaluations d'impacts environnementaux qui s'imposent, nous voudrions connaître les espèces fauniques qui risquent d'être affectées par les travaux.

Nous vous faisons donc parvenir un plan de localisation détaillé où figurent, d'une part le site du pont à construire et d'autre part, le tracé proposé du raccordement. Dans ce dernier cas, nous cherchons aussi à connaître la faune terrestre affectée par la mise en place de la route et le déboisement.

Espérant que le tout est à votre entière satisfaction, veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations les plus distinguées.

Mozher S. Sorial

Mozher Sorial, ing.-chimiste
Division du Contrôle de la Pollution
et recherches
Ministère des Transports
255 est, boulevard Crémazie, 9e étage
Montréal, P.Q.
H2M 1L5

MS/JL/fc

c.c. MM. Gaétan Gagnon, ing., chef, service de l'Hydraulique, Québec
Daniel Waltz, écologiste, chef, service de l'Environnement,
Montréal, P.Q.

GUIDE TECHNIQUE D'ANALYSE D'AMÉNAGEMENTS ROUTIERS
EN PÉRIPHÉRIE DU MILIEU AQUATIQUE

1980 NOV 04

Première approximation

FORMULE DE CONSULTATION PRÉLIMINAIRE

Description du projet

Numéro de référence de la structure _____

Municipalité ou ville St-Etienne-de-Castillon Région administrative 24

Cours d'eau St-Maurice Carte topographique _____

Localisation _____ Coordonnées géographiques _____ N

_____ W

Autres informations _____

Description du projet Construction d'un pont

sur le ruisseau des sauttes 55 et 157

Ordre de priorité d'analyse Déjà : jamais

Description du site

1- Informations fauniques disponibles:

A- Piscicole

B- Avienne

C- Terrestre

2- Visite du site:

Oui Non

Si oui; date approximative: 79-06-10

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

mineure

4- Renseignements disponibles:

A- Inventaire

B- Consultation

C- Autres
(précisez)

A. Inventaire

A.1 Inventaire réalisé par SAEF date _____

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

Les données d'inventaire ne proviennent pas de ce site précis, mais
d'autres stations à proximité dans la Saint-Maurice

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

pêches expérimentales au filet maillet

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

Type

Localisation

(Distance approximative du site)

bassin de type lacustre

site-même

A.5 Espèces présentes et

Périodes critiques

Espèces nouvelles de la Saint-Maurice, doré jaune, grand brochet,
bon bête brune, perche de mer, merlu, merlu
noir etc aucune période critique

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

| Espèces | Périodes critiques |
|---------|--------------------|
| | |
| | |

B. Consultation

B.1 Consultation (personnes consultées)

| Nom | Service | Date |
|-----------------------|-------------|-------------|
| <u>Michel Lafleur</u> | <u>SAEP</u> | <u>1979</u> |
| | | |

B.2 Espèces fauniques éventuellement présentes sur ce site:

Observation _____ date _____

B.3 Habitats fauniques mentionnés à proximité du site:

Type _____ Localisation (Distance approximative du site) _____

C. Autres informations disponibles

Précisez: _____

5. Recommandations

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

aucune contrainte particulière

Signature: José Mailhot

Date: 20-10-80

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

Projet reçu le 27-10-80

Personne responsable (MTG) M. Soud

Consultation préliminaire

Personne contactée (MLCP) _____

expédiée le 27-10-80

Réponse reçue de la région le: 4-11-80

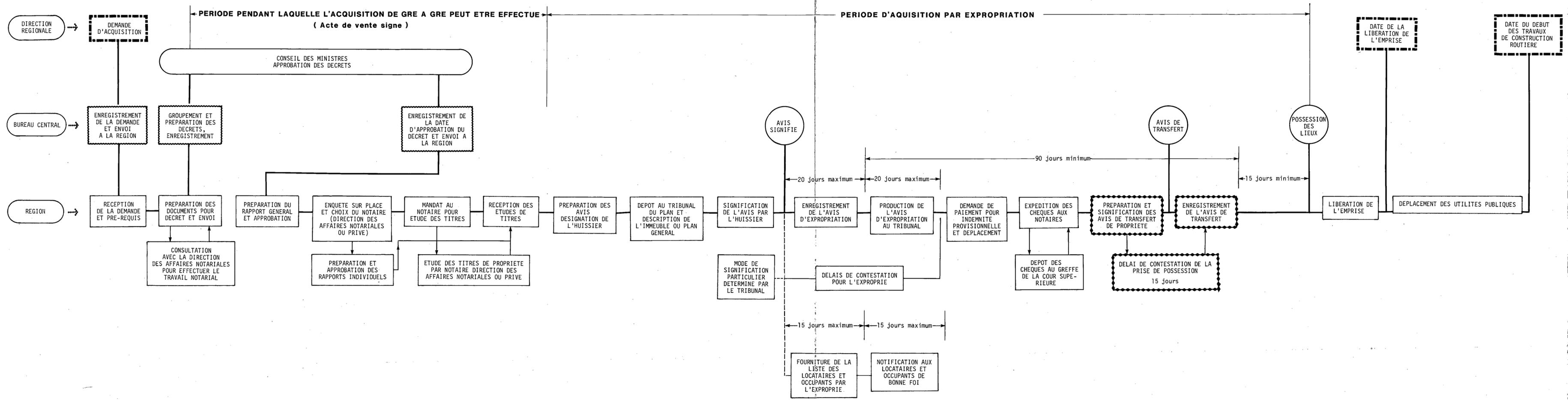
Demande d'informations supplémentaires en région MLCP: _____

Renseignements additionnels: _____

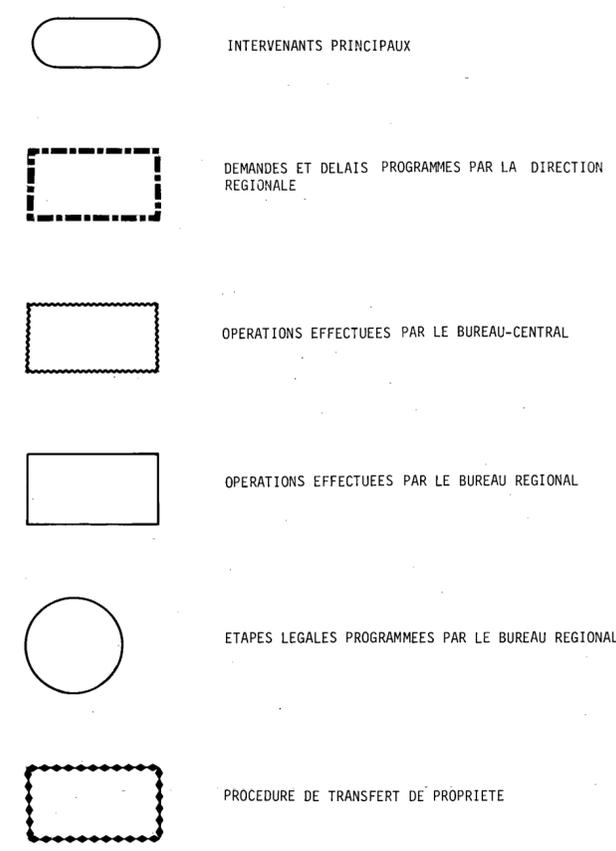
PIECE 13

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

INTERVENANTS



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



PIECE 14

MESURES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

1981-01

SECTION 6

CONDUITE ET SURVEILLANCE DES TRAVAUX

6.01 AUTORITÉ DU MAÎTRE D'OEUVRE

Le maître d'oeuvre a l'autorité nécessaire pour faire exécuter les travaux conformément au Cahier des charges, aux plans et devis, pour juger de la qualité des matériaux et de la manière de les mettre en oeuvre, de même que pour mesurer, calculer ou établir les quantités des ouvrages exécutés. Il tranche des points controversés et règle les questions litigieuses qui peuvent surgir au cours des opérations. Il est également autorisé à intervenir dans l'organisation et les méthodes de l'entrepreneur, si elles sont visiblement déficientes ou inappropriées et entraînent des possibilités de malfaçon, si elles rendent pratiquement impossible le contrôle qualitatif et quantitatif des travaux ou si elles sont cause de perte inutile d'énergie. Dans le cas où l'entrepreneur refuse ou néglige de se conformer aux instructions du maître d'oeuvre, ce dernier est autorisé à suspendre les travaux par ordre écrit jusqu'à ce que la question controversée soit soumise au Ministre.

Le maître d'oeuvre a l'autorité de faire démolir tout ouvrage ou partie d'ouvrage, qui ne répond pas aux exigences des plans et devis et de faire reconstruire l'ouvrage ou la partie d'ouvrage aux frais de l'entrepreneur.

Il peut encore ordonner la démolition de tout ouvrage qui, tout en étant bien fait en apparence, est susceptible de cacher des malfaçons. Si l'inspection révèle que les soupçons du maître d'oeuvre étaient fondés, l'entrepreneur doit refaire, à ses frais, tout ouvrage ou partie d'ouvrage qui a ainsi été défectueux ou modifié pour fin d'inspection. Si aucune malfaçon n'est découverte, l'entrepreneur doit également refaire cette ouvrage ou cette partie d'ouvrage.

S'il s'est conformé aux exigences de l'article 6.07, l'entrepreneur est payé pour le travail effectué, tant pour défaire que pour refaire l'ouvrage, aux prix unitaires du contrat lorsque applicables ou à un prix convenu.

Le maître d'oeuvre ne peut pas agir comme contremaître ni remplir d'autres fonctions relevant de l'entrepreneur.

6.02 POUVOIRS ET FONCTIONS DES INSPECTEURS

Les inspecteurs dépendent techniquement de leur chef de service respectif. Leur fonction consiste à aider le maître d'oeuvre dans le contrôle qualitatif des travaux et des matériaux et ils ont sur le chantier les pouvoirs qui leur sont délégués par le maître d'oeuvre. En cas de difficultés avec l'entrepreneur, les points litigieux sont immédiatement référés au maître d'oeuvre qui décide dans les limites de ses attributions.

La fonction des inspecteurs a pour objet la vérification de la conformité des travaux aux exigences et stipulations des plans et devis. À noter que la présence des inspecteurs sur les lieux ne relève pas l'entrepreneur de l'obligation de faire son travail selon les plans et devis, selon les instructions du maître d'oeuvre et conformément aux règles de l'art.

Les inspecteurs n'ont pas le droit de modifier, de restreindre ou d'annuler aucune des clauses du contrat, d'approuver ou d'accepter aucune partie des travaux, de donner des instructions contraires aux stipulations des devis, de modifier les plans, croquis ou esquisses qui font partie du contrat.

Les inspecteurs ne peuvent pas agir comme contremaître, ni remplir d'autres fonctions relevant de l'entrepreneur. Les avis ou conseils qu'ils pourraient donner à l'entrepreneur ou à ses contremaîtres ne peuvent en aucune façon être interprétés comme liant le Ministère ou libérant l'entrepreneur de l'obligation d'exécuter les travaux en conformité du contrat. L'absence de l'inspecteur ne peut servir de prétexte à des malfaçons ou à des retards dans les travaux.

L'entrepreneur ne doit pas travailler en dehors des heures régulières sans en aviser au préalable le maître d'oeuvre pour lui permettre de poster les inspecteurs nécessaires sur les travaux durant ces heures supplémentaires.

6.03 IMMUNITÉ ADMINISTRATIVE

Les fonctionnaires du ministère des Transports ne peuvent être poursuivis en justice en raison d'actes, d'erreurs ou d'omissions faits de bonne foi dans l'exercice de leur fonction.

6.04 PLANS REQUIS

Avant d'entreprendre les travaux, l'entrepreneur doit vérifier si des plans de construction plus détaillés que les plans de soumission sont requis.

A- Plans de construction

Les plans de construction énumérés au devis spécial et annexés au contrat décrivent au moyen de profils et de dessins conventionnels, les lignes et niveaux, les terrassements, la sous-fondation, les fondations, le revêtement, les ouvrages d'art, etc. Les indications contenues dans ces plans ont la même valeur et comportent les mêmes obligations que les stipulations des devis, compte tenu de l'ordre de priorité mentionné à l'article 2.06.

L'entrepreneur doit constamment conserver sur le chantier pour consultation un exemplaire des plans, du Cahier des charges et des devis en vigueur.

B- Plans d'atelier

Les plans d'atelier sont tous les plans que doit fournir l'entrepreneur; ils ont pour objet de compléter, détailler ou expliciter les plans généraux d'une structure.

L'entrepreneur doit préparer et soumettre au maître d'oeuvre les plans d'atelier requis selon les plans et devis du contrat.

Il ne doit pas procéder à la fabrication ou construction d'ouvrages nécessitant des plans d'atelier, avant que ces documents n'aient d'abord été visés par le maître d'oeuvre. Il doit également fournir les dessins d'exécution et d'assemblage, chaque fois qu'ils sont requis aux plans et devis ou par le maître d'oeuvre.

Une période minimum de 2 semaines est requise au maître d'oeuvre pour l'étude de ces dessins.

L'apposition d'un visa par le maître d'oeuvre ne constitue qu'une approbation de principe et n'engage en aucune manière la responsabilité du Ministère quant à ces plans d'atelier dont l'entrepreneur est seul responsable.

Les ouvrages entrepris sans que les plans d'atelier exigés n'aient été fournis et visés par le maître d'oeuvre peuvent être refusés par ce dernier. Les frais encourus sont à la charge de l'entrepreneur.

Tout plan nécessitant des calculs de structure ou s'appliquant à des travaux dont la nature constitue le champ de la pratique de l'ingénieur doit être signé par un membre de l'Ordre des Ingénieurs du Québec.

Les plans sont requis en 5 copies; et doivent être de même dimension que les dessins du Ministère (ISO A1) et le titre doit mentionner le nom, la localisation et le numéro du projet apparaissant sur les plans du Ministère. Ils doivent indiquer clairement les détails de fabrication et d'assemblage, les marques d'identification concordant avec les plans du maître d'oeuvre. L'entrepreneur doit vérifier sur place si les ouvrages décrits s'ajustent parfaitement aux ouvrages adjacents.

À la fin des travaux, l'entrepreneur doit remettre au Ministère une copie sur film sensibilisé de 0,8 mm d'épaisseur de tous les plans d'ateliers que lui-même ou ses sous-traitants ont préparés au cours des travaux. Ces films doivent montrer les détails des travaux concernés tels qu'approuvés par le maître d'oeuvre et tels qu'exécutés.

Les dessins de ces plans doivent être conformes à la norme ONGC-72-Gp-1.

C- Plans d'ouvrages provisoires

Un ouvrage provisoire est tout ouvrage (batardeau, fausse charpente, système d'érection, pont temporaire, etc.) dont le but est de permettre l'exécution de l'ouvrage permanent.

Avant d'entreprendre ces ouvrages, l'entrepreneur doit remettre des copies de ses plans au maître d'oeuvre pour information; ce dernier se réserve le droit d'exiger des modifications.

Les plans se rapportant à l'étalement des coffrages doivent être signés par un membre de l'Ordre des Ingénieurs du Québec. Il en est de même pour tous les plans qui relèvent de l'exercice de la profession d'ingénieur.

Ces plans sont requis en 5 copies et le titre doit mentionner le nom, la localisation et le numéro du projet apparaissant sur les plans du Ministère.

Si les plans affectent un tiers, l'entrepreneur doit au préalable obtenir son approbation et fournir les copies additionnelles.

Le Ministère ne fournit pas les plans des ouvrages provisoires. Par exception, s'il les fournit et s'ils font partie des plans et devis du contrat, ils ont la même valeur et doivent être suivis avec la même rigueur que les plans des ouvrages d'art.

6.05 COOPÉRATION DE L'ENTREPRENEUR

L'entrepreneur doit maintenir sur le lieu des travaux un représentant responsable, autorisé à recevoir les ordres de service du maître d'oeuvre ou des inspecteurs et son domicile ou tout autre endroit où il habite pour la durée des travaux doit être clairement déterminé.

Dans le cas d'urgence suite à une malfaçon ou à l'emploi de matériaux défectueux, le maître d'oeuvre peut, en l'absence d'un représentant autorisé à recevoir ses instructions, prendre la direction des travaux et donner ou faire donner par l'inspecteur, des instructions directement aux ouvriers.

6.06 PIQUETS ET REPÈRES

Le maître d'oeuvre établit sur le terrain les piquets et repères suivants:

- a) pour les travaux de terrassement:
 - 1- au début des travaux, tous les 20 m sur la ligne de centre de chacune des chaussées, un piquet où est inscrit le chaînage. Les piquets de la ligne de centre sont remis en place après l'essouchement.
 - 2- tous les 20 m de chaque côté de la ligne de centre, à la limite de l'emprise, un piquet et un point de niveau. Sur ce piquet sont inscrits: le chaînage, la distance de ce piquet à la ligne de centre et l'élévation de la ligne de sous-fondation (ou d'une autre ligne) par rapport au point de niveau (déblai... remblai...). Ce piquet est replacé après l'essouchement s'il y a lieu, et le point de niveau est alors installé avant le mesurage des sections initiales.
- b) pour les travaux de revêtement: un piquet tous les 20 m, de chaque côté du pavage à construire, où est indiquée l'élévation du revêtement si nécessaire.
- c) pour les ouvrages d'art majeurs: un point de coordonnées avec deux axes principaux et un point de niveau.
- d) pour les autres ouvrages tels que ponceaux, murs, garde-fous, bordures, puisards, etc.: la localisation des axes, alignements et élévations.

Si, au cours des opérations, ces piquets et repères viennent à disparaître, l'entrepreneur doit les remplacer lui-même, à ses frais.

Pour l'exécution des travaux de terrassement, le maître d'oeuvre remet à l'entrepreneur une liste où sont données, pour le côté gauche et le côté droit, les limites extrêmes des terrassements tous les 20 m, la distance de la ligne de centre au fossé (si cette distance est variable) ainsi que la dénivellation entre le profil central (de la sous-fondation ou d'une autre ligne) donnée sur les piquets d'emprise et le fond des fossés (si cette dénivellation est variable).

1981-01

Les données «limites extrêmes des terrassements» ne peuvent être qu'approximatives et leur inexactitude ne modifie en rien l'obligation de l'entrepreneur d'exécuter les terrassements selon les pentes théoriques prévues aux plans et devis.

Toutes les mesures, à l'exception de celles énumérées ci-dessus, nécessaires à l'exécution des travaux sont faites par l'entrepreneur, le maître d'oeuvre s'en tenant à la vérification. L'entrepreneur est tenu de compléter le piquetage général par un piquetage complémentaire qui consiste à reporter sur le terrain tous les points nécessaires à la construction et ce de façon à permettre une vérification facile et rapide. Dans le cas des ouvrages d'art, il doit indiquer sur le plan d'implantation le piquetage complémentaire qu'il entend faire et le procédé adopté à cet effet.

Les mesurages en vue du paiement des ouvrages sont faits par le maître d'oeuvre.

6.07 INSPECTION

Le maître d'oeuvre et les inspecteurs ont l'autorité d'inspecter les travaux en cours d'exécution, de même que les matériaux employés, commandés, en voie de préparation ou de transformation par l'entrepreneur et ses sous-traitants. Pour cela, ils doivent avoir accès à toutes les parties des travaux, aux ateliers, usines, carrières, etc.; l'entrepreneur doit leur faciliter l'accomplissement rapide, complet et sécuritaire de leur inspection et est responsable de tout retard apporté par sa faute à cette inspection.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 131 687