



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

**BOULEVARD SAINT - FRANÇOIS
FLEURIMONT - SHERBROOKE**

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

CANQ
TR
GE
CA
485

MODIFICATION DU TRACÉ

352

555744

 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

**BOULEVARD SAINT - FRANÇOIS
FLEURIMONT - SHERBROOKE**

ÉTUDE D'IMPACT SUR L' ENVIRONNEMENT

MODIFICATION DU TRACÉ

QMTA

CANQ
TR
GE
CA
A85

Février 1992

CETTE ÉTUDE A ÉTÉ EXÉCUTÉE PAR LE PERSONNEL DU SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, SOUS LA RESPONSABILITÉ DE MONSIEUR CLAUDE GIRARD, ÉCONOMISTE-URBANISTE.

ÉQUIPE DE TRAVAIL

D'ASTOUS, Guy

Biologiste
Chargé de projet

Avec la collaboration de

RHEULT, Yvon

Ingénieur
District de Sherbrooke

Traitement de texte

Lucie Pinsonneault

Agente de secrétariat

TABLE DES MATIÈRES

ÉQUIPE DE TRAVAIL	ii
TABLE DES MATIÈRES	iii
LISTE DES TABLEAUX	vi
LISTE DES FIGURES	vi
LISTE DES ANNEXES	vii
<u>1.0 BUT DU RAPPORT</u>	<u>1</u>
<u>2.0 JUSTIFICATION ET ANALYSE DES SOLUTIONS</u>	<u>3</u>
2.1 La capacité épuratrice du marécage	3
2.1.1 La structure géotechnique du marécage	3
2.1.2 L'épuration des eaux de lixiviation	4
2.2 Règlement de zonage	4
2.3 Implications économiques de la modification du tracé	7
2.4 Solutions possibles	8

<u>3.0 DESCRIPTION DU PROJET MODIFIÉ</u>	9
3.1 Modification du tracé dans le marécage	9
3.2 Allongement du projet	11
3.2.1 Section près de l'échangeur de l'A-10	11
3.2.2 Rue Lévesque	12
3.3 Transition devant le Faubourg Mena-Sen	12
<u>4.0 ÉVALUATION DES IMPACTS</u>	13
4.1 Rehaussement des nouvelles sections	13
4.2 Le tracé "A" modifié	13
4.2.1 Les impacts biophysiques	14
4.2.2 Les impacts humains	18
4.2.3 Les impacts sonores	19
4.2.4 Les impacts visuels	20
<u>5.0 LES MESURES D'ATTÉNUATION ET LES IMPACTS RÉSIDUELS</u>	22
5.1 Milieu biophysique	22
5.2 Milieu humain	25
5.3 Milieu visuel	26

6.0 LA SURVEILLANCE ET LE SUIVI 27

6.1 La surveillance lors de la construction 27

6.2 Le suivi environnemental 28

6.2.1 L'érosion et l'empiétement dans la plaine inondable 28

6.2.2 Les sources d'eau potable 29

6.2.3 Le climat sonore 30

BIBLIOGRAPHIE 31

ANNEXES

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU I :	Résultats des analyses biochimiques	5
TABLEAU II :	Courbes de remous anticipées suite au réaménagement du boulevard Saint-François, selon le tracé "A" modifié	17
TABLEAU III :	Localisation des isophones par rapport à la ligne médiane de la route	20

LISTE DES FIGURES

Figure 1 :	Localisation du projet	2
Figure 2 :	Localisation des stations d'échantillonnage	6
Figure 3 :	Localisation du tracé "A" modifié	10
Figure 4 :	Localisation des impacts et des mesures d'atténuation	15

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Projet de règlement pour le zonage du secteur du marécage

Annexe 2 : Fiches d'impact et d'atténuation

Annexe 3 : Étude hydraulique

Annexe 4 : Correspondance Comité "Charmes"

Annexe 5 : Résolutions municipales
(Pistes cyclables)

Annexe 6 : Localisation des ponceaux

Annexe 7 : Extrait du C.C.D.G. (MTQ, 1986)

Annexe 8 : Suivi environnemental concernant les sources d'eau potable

1.0 BUT DU RAPPORT

Le ministère des Transports du Québec déposait au ministère de l'Environnement, en juillet 1987, l'étude d'impact du projet de reconstruction du boulevard Saint-François (figure 1) pour l'obtention d'un certificat d'autorisation en vertu du Règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement. Ce projet nécessitait également une dérogation à la Politique fédérale-provinciale sur la protection des plaines inondables qui a été obtenue le 8 novembre 1990.

Le ministre de l'Environnement rendait l'étude publique le 23 février 1989. Suite au processus de consultation publique qui s'en suivit, l'importance du marécage, en tant que système naturel d'épuration des eaux, a été mise en évidence et a provoqué la discussion entre les intervenants sur cette question.

La Ville de Sherbrooke, incluant la "Corporation de Gestion Charmes", a convaincu le ministère des Transports du Québec de modifier le tracé du futur boulevard dans le marécage afin de minimiser l'empiétement dans celui-ci et ainsi diminuer les risques de perturbation de sa capacité épuratrice.

Nous présentons dans ce rapport la justification et les impacts appréhendés du tracé modifié dans le secteur du marécage ainsi que les modifications au projet survenues depuis le dépôt de l'étude d'impact.

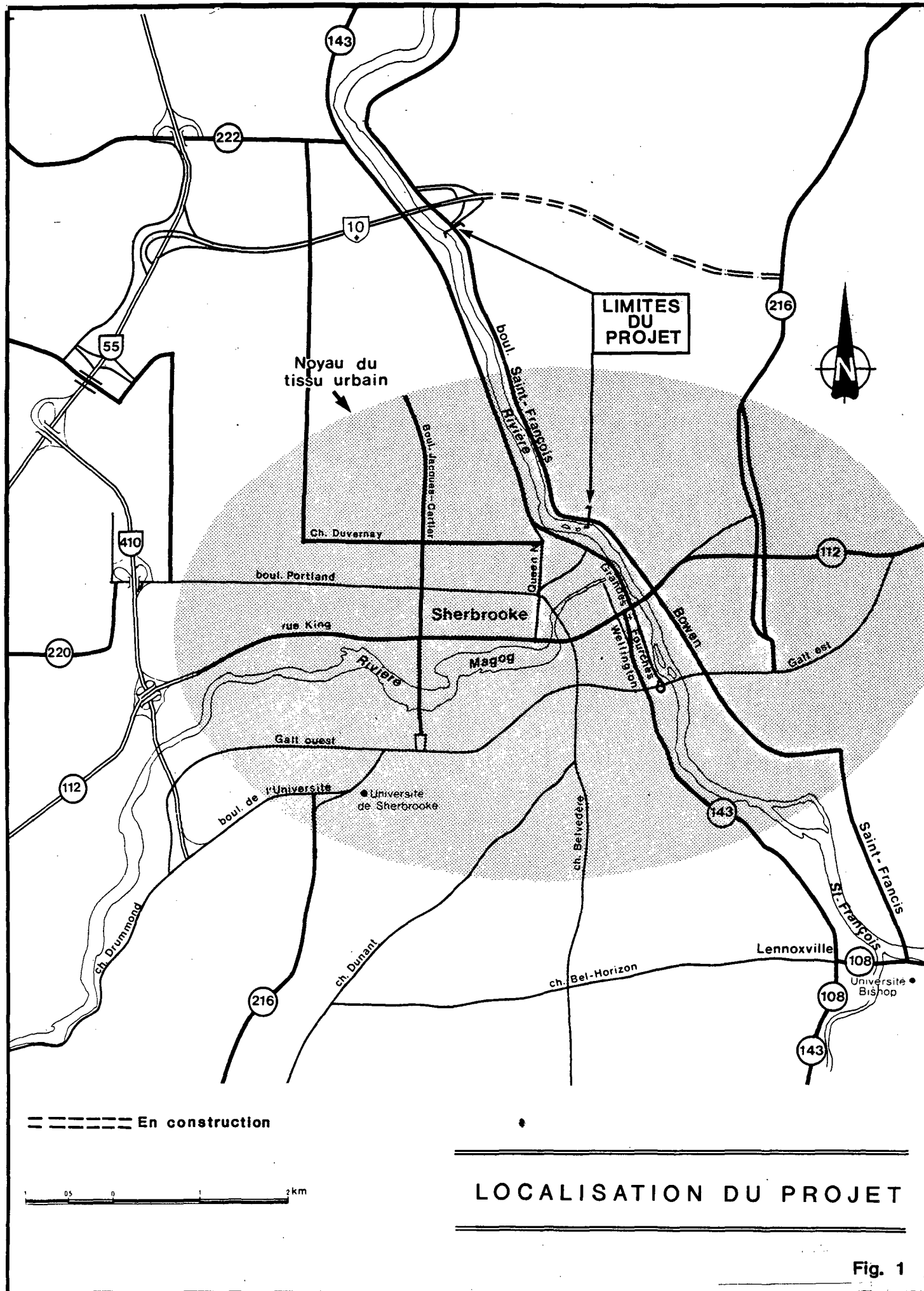


Fig. 1

2.0 JUSTIFICATION ET ANALYSE DES SOLUTIONS

2.1 LA CAPACITÉ ÉPURATRICE DU MARÉCAGE

2.1.1 LA STRUCTURE GÉOTECHNIQUE DU MARÉCAGE

L'étude, réalisée par la firme "Le groupe S.M." (Le Groupe S.M., 1990) mandatée par la ville de Sherbrooke dans le cadre d'une étude de caractérisation de sites d'entreposage de neiges usées, a fait ressortir les caractérisations géotechniques du marécage Saint-François.

Selon cette étude, le marécage est composé dans sa partie supérieure d'une couche tourbeuse d'épaisseur variable reposant sur une couche de silt argileux de 0,3 m à 1,0 m d'épaisseur. Cette dernière couche permet de séparer la nappe d'eau de surface des eaux souterraines, formant ainsi deux systèmes isolés hydrologiquement. Le marécage correspond donc à une nappe d'eau perchée sans contact avec les eaux souterraines. Des modifications dans la structure du marécage pourraient perturber cet équilibre.

2.1.2 L'ÉPURATION DES EAUX DE LIXIVIATION

Les différentes données d'analyse de la qualité de l'eau disponible pour le marécage confirment l'importante activité d'épuration qui s'effectue dans celui-ci.

Les eaux de drainage de surface et de lixiviation du site d'enfouissement sanitaire de la ville de Sherbrooke, qui se drainent massivement vers le marécage, sont chargées en contaminants. Ces eaux, suite à leur passage dans le marécage, en ressortent à l'exutoire du marécage avec des concentrations de contaminants passablement réduites et conformes aux normes de rejet.

Pour illustrer ces faits, nous présentons, au tableau I, les résultats d'analyses de la qualité de l'eau les plus récents, provenant d'une étude réalisée pour le compte de la ville de Sherbrooke (Serrener, 1991). Les numéros des stations d'échantillonnage sont localisés sur la figure 2.

Comme on peut le constater, au tableau I, les concentrations mesurées à la sortie du marécage (stations 9 et 10) sont fréquemment inférieures à celles mesurées plus en amont, près du lieu d'enfouissement sanitaire (stations 1 à 8).

2.2 RÈGLEMENT DE ZONAGE

Depuis que les discussions ont été amorcées entre la ville de Sherbrooke et le ministère des Transports du Québec sur les possibilités de modification du tracé dans le marécage, celle-ci a entrepris des démarches pour procéder à la modification du règlement de zonage dans le secteur du marécage.

TABLEAU I: Résultats des analyses biochimiques
(Échantillons prélevés le 4 juin 1991)

Description et n° des stations d'échantillonnage

Paramètres	Résurgence DMS ¹	Egout pluvial	Résurgence naturelle rue Desaul- niers	Rejet DMS ¹ dans marais	Résurgence L.E.S. ² côté ouest	Rejet dans marais	Résurgence L.E.S. ² côté est	Rejet dans marais	Ruisseau, sortie du marais côté est	Ruisseau, sortie du marais côté ouest	Norme ³ de rejet L.E.S. ²	Recommandation de protection de la vie aquatique
	(éch.4)	(éch.2)	(éch.3)	(éch.1)	(éch.5)	(éch.8)	(éch.6)	(éch.7)	(éch.9)	(éch.10)		
pH	6,56	6,68	6,84	7,24	7,61	7,92	6,51	7,23	7,43	8,16	-	6,5 à 9,0
Conductivité um hos/cm	1 197	1 165	1 130	1 242	7 770	5 200	1 653	1 324	1 014	1 534	-	-
Phénols mg/l	<0,02	<0,02	<0,02	<0,02	<0,02	<0,02	<0,02	<0,02	<0,02	<0,02	0,02	0,001
DBO ₅	7	6	<3	25	330	190	14	16	5	13	40	-
DCO	76	107	38	62	1 091	736	102	71	69	114	100	-
Sulfures	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1	<0,01	<0,01	<0,1	<0,6	<0,1	<0,1	2	-
Cyanures	<0,05	0,07	<0,05	<0,05	0,47	0,27	<0,05	<0,05	<0,05	<0,05	0,1	0,005
Chlorures	84	130	116	102	144	707	971	326	83	427	1 500	-
Sulfates	57	13	15	27	28	12	45	29	18	2,5	1 500	-
Huiles et graisses	<1	<1	<1	<1	<1	6	5	<1	8	6	15	-
Azote ammoniacal	7,6	24	0,56	7,6	111	57	1,6	7,8	<0,5	<0,5	-	2,2
Cadmium	<0,02	<0,02	<0,02	<0,02	<0,02	<0,02	<0,02	<0,02	<0,02	<0,02	0,1	-
Chrome	<0,05	<0,05	<0,05	<0,05	<0,05	<0,05	<0,05	<0,05	<0,05	<0,05	0,5	0,02
Cuivre	0,11	0,11	0,10	0,06	0,14	0,13	0,07	0,07	0,07	0,09	1,0	0,002
Fer	17	18	14	0,24	22	12	65	2,5	0,27	4,0	17	0,3
Nickel	<0,05	<0,05	<0,08	<0,05	0,18	0,11	<0,05	<0,05	<0,05	<0,05	1,0	0,025
Plomb	<0,05	<0,05	<0,05	<0,05	<0,05	<0,05	<0,05	<0,05	<0,05	<0,05	0,1	0,001
Zinc	<0,02	<0,02	<0,02	<0,02	0,90	0,28	0,03	<0,02	<0,02	0,03	1,0	0,03
Coliformes fécaux ufc/100 ml	10	<10	<10	-	5 800	-	40	-	-	-	200	-
Coliformes totaux	8 600	580	1 020	-	150 000	-	450	-	-	-	2 400	-

Source: (Serrener, 1991)

¹ - D.M.S.: Dépôt de matériaux secs

² - L.E.S.: Lieu d'enfouissement sanitaire

³ - Norme de rejet selon le règlement sur les déchets solides (R.R.Q., C.Q-2, R-14)

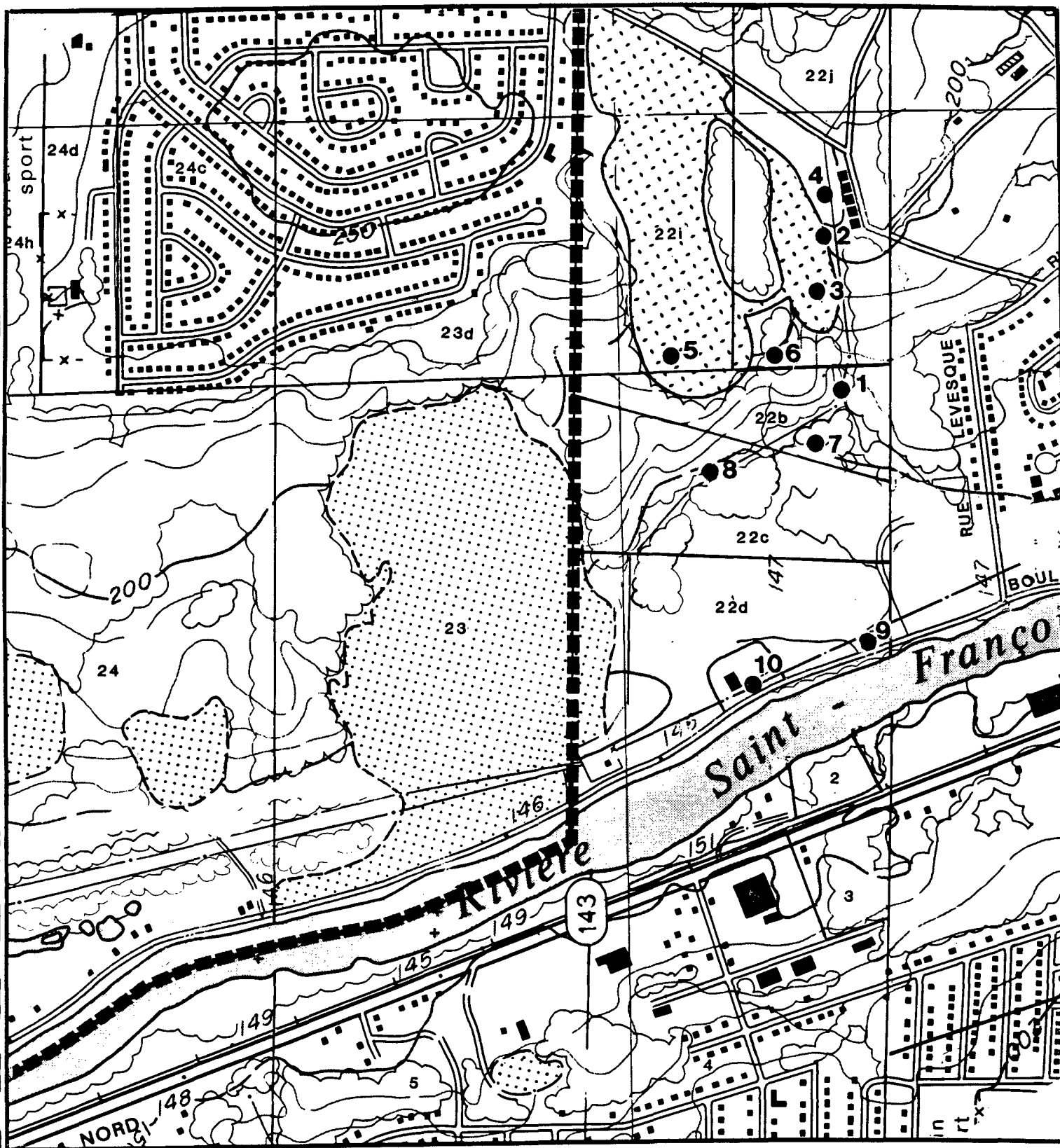


FIGURE 2: LOCALISATION DES STATIONS D'ÉCHANTILLONNAGE

● 1 À 10 Numéro des stations.

Cette intention s'est concrétisée par voie de résolution le 4 septembre 1990 (voir annexe I). Celle-ci concerne "Le projet de règlement sur les parcs et espaces verts et sur les usages publics", et autorise la poursuite du processus d'amendement au règlement de zonage. Dans ce processus, il est prévu que le secteur du marécage (zone P-100) soit considéré "Zone d'aménagement naturel".

Selon les représentants de la ville de Sherbrooke, cette intention de la municipalité est principalement motivée par le désir de préserver la qualité épuratrice du marécage.

2.3 IMPLICATIONS ÉCONOMIQUES DE LA MODIFICATION DU TRACÉ

Tel que nous le précisons dans l'étude d'impact (MTQ, 1987), un tracé alternatif dans le marécage avait été envisagé. Celui-ci se heurtait toutefois à des contraintes économiques importantes à l'époque puisqu'il impliquait le déplacement de plusieurs pylônes hydro-électriques (120 kV) et l'expropriation d'une entreprise (Moulures Côté) en bordure du boulevard existant.

Actuellement, Hydro-Sherbrooke prévoit rénover la ligne de transmission de 120 kV d'ici 1993, impliquant des déplacements de pylônes et d'autres lignes hydro-électriques qui auparavant empêchaient les modifications de tracé. Ces modifications pourraient tenir compte du tracé éventuel du futur boulevard.

Concernant l'entreprise de moulures, il semble que celle-ci ne soit plus en opération et que la ville de Sherbrooke se propose d'acquérir les terrains de cette exploitation.

Comme on peut le constater, les contraintes économiques qui antérieurement limitaient les possibilités d'un tracé alternatif sont actuellement mineures.

2.4 SOLUTIONS POSSIBLES

L'empiétement du futur boulevard dans le marécage, selon le tracé antérieurement prévu, pourrait, en réduisant la superficie épuratrice du marais et en exerçant une pression sur les dépôts en surface, modifier la capacité épuratrice du marais et l'hydrologie de surface. Il demeurerait également possible que les eaux souterraines, actuellement protégées, puissent être contaminées par les eaux de surface.

Des moyens alternatifs à l'utilisation du marécage, pour épurer les eaux contaminées, pourraient être envisagés si des problèmes survenaient suite à la construction du boulevard. La canalisation des eaux contaminées vers l'usine d'épuration pourrait, par exemple, être envisagée, mais cette solution apparaît très peu économique, surtout si on la compare au déplacement du tracé prévu.

Bien qu'il ne soit pas possible de préciser pour combien de temps le marécage pourra épurer de façon efficace les eaux du lieu d'enfouissement sanitaire, il apparaît plus avisé de réduire les risques de perturber le marécage en réduisant l'empiétement dans celui-ci.

Les études de tracé ont permis de constater qu'en déplaçant le tracé vers la rivière Saint-François, à partir du poste Saint-François, on pourrait empiéter dans des secteurs déjà remblayés dans le marécage et utiliser davantage l'assiette du boulevard existant.

Compte tenu qu'un tracé dans ce secteur réduirait au minimum les risques de perturbation du marécage et que les implications économiques seraient relativement mineures, le Ministère, de concert avec la ville de Sherbrooke, a retenu la solution d'un tracé alternatif se rapprochant du boulevard existant.

3.0 DESCRIPTION DU PROJET MODIFIÉ

3.1 MODIFICATION DU TRACÉ DANS LE MARÉCAGE

Le tracé, retenu à l'origine par le Ministère et identifié comme le tracé "A" dans l'étude d'impact (MTQ, 1987), suivait dans la majeure partie de son parcours la limite de la plaine inondable et, plus particulièrement, la limite de la crue de 20 ans. Il suivait également la limite est de l'emprise de la ligne hydro-électrique à partir du chemin de la Vallée dans Fleurimont, au nord, rejoignait, plus au sud, le boulevard existant, près du Faubourg Mena-Sen et se terminait à la hauteur de la rue Holmes dans Sherbrooke (Figure 3).

Le tracé actuellement prévu est seulement modifié dans le secteur du marécage à partir du poste hydro-électrique Saint-François jusqu'à la rue Lévesque (figure 3). Ainsi, le tracé en direction sud bifurque vers la rivière Saint-François après s'être rapproché quelque peu du poste hydro-électrique. Il empiète dans le secteur déjà remblayé de l'usine "Moulores Côté" et rejoint à ce niveau le tracé existant du boulevard. Il demeure dans l'axe du boulevard existant jusqu'à la rue Lévesque pour se raccorder à la section construite en façade du Faubourg Mena-Sen, dans l'alignement du tracé "A", tel que décrit dans l'étude d'impact.



BOULEVARD SAINT-FRANÇOIS
FLEURIMONT - SHERBROOKE

LOCALISATION DU TRACÉ MODIFIÉ

- LIMITE DE LA ZONE D'ÉTUDE
- CARRIÈRE
- DÉPOTOIR
- LIGNE DE TRANSPORT D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE
- LIMITE DE LA PLAINE INONDABLE (100 ans)
- 23c, 24, 25a... NUMÉRO DE CADASTRE
- TRACÉ "A"
- TRACÉ MODIFIÉ
- /// CONSTRUIT

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien: JEAN PAUL GRÉGOIRE

Date: FÉVRIER 1992

Echelle: 1: 10 000

Nº: 3

100 50 0 100 200 300m

3.2 ALLONGEMENT DU PROJET

3.2.1 SECTION PRÈS DE L'ÉCHANGEUR DE L'A-10

Le boulevard Saint-François doit, suite à sa construction, être immunisé contre les inondations. Selon la "Politique fédérale-provinciale sur la protection des plaines d'inondation", le profil du futur boulevard devait être au niveau de la crue centenaire plus 300 mm.

Bien qu'immunisée, la section du boulevard concernée par le projet ne permettrait pas l'évacuation des sinistrés potentiels en cas d'inondation centenaire. Les sections en amont et en aval du boulevard à reconstruire sont en effet à l'élévation de la crue de 20 ans.

Les photos présentées dans le rapport préparé par la ville de Sherbrooke, en appui à leur demande de modification du tracé (Ville de Sherbrooke, 1991), permettent de visualiser la situation du boulevard lors de l'inondation de 1982 correspondant à une crue centenaire. On y constate, qu'en amont et en aval de la section à reconstruire, le boulevard existant est inondé.

Afin de permettre l'immunisation réelle et une utilisation concrète du boulevard lors d'inondations, notre Ministère propose d'allonger le projet jusqu'à l'A-10 qui est déjà au-dessus du profil prévu pour le boulevard. Les travaux nécessiteront donc le rehaussement du boulevard jusqu'aux bretelles de l'échangeur de l'A-10 et le rehaussement maximal d'environ 600 m des bretelles sur une longueur d'environ 100 m. (figure 3).

3.2.2 RUE LÉVESQUE

Le raccordement du futur boulevard à la section existante en façade du Faubourg Mena-Sen, ne permettrait pas un raccordement à un secteur immunisé puisque le profil du boulevard existant qui longe la rivière sur tout son parcours dans la ville de Sherbrooke n'est qu'à l'élévation de la crue de 20 ans. Le rehaussement de la section de la rue Lévesque, donnant accès à un secteur résidentiel immunisé, offre plus d'intérêt et permettrait une continuité avec l'A-10.

Nous avons donc retenu de rehausser la rue Lévesque de 900 mm à partir de son intersection avec le futur boulevard sur une distance de 120 m, permettant de maintenir l'élévation du boulevard (figure 3).

3.3 TRANSITION DEVANT LE FAUBOURG MENA-SEN

Plutôt que de rehausser inutilement le profil du boulevard actuel devant le Faubourg Mena-Sen, le Ministère propose d'aménager une zone de transition des profils d'une longueur d'environ 60 m, à partir de la rue Lévesque, en direction sud.

4.0 ÉVALUATION DES IMPACTS

Nous présentons dans cette section l'ensemble des impacts du projet. Nous avons donc regroupé les renseignements contenus dans l'étude d'impact de juillet 1987 et du rapport complémentaire de décembre 1988, en y incluant les modifications dues au changement de tracé.

4.1 REHAUSSEMENT DES NOUVELLES SECTIONS

Le rehaussement des bretelles, sur une distance de 100 m, ainsi que de la rue Lévesque sur 120 m et du boulevard existant, en façade du Faubourg Mena-Sen, sur 60 m, n'occasionnera pas d'impact notable sur le milieu.

Ces travaux se réaliseront dans l'emprise existante et ne modifieront pas l'état des lieux existants.

4.2 LE TRACÉ "A" MODIFIÉ

Nous présentons dans ce qui suit la description générale des impacts du tracé "A" en y incluant les ajouts ou corrections dus à la modification du tracé dans le marécage.

L'évaluation des impacts ponctuels est décrite à l'annexe 2. La localisation et la description succincte des impacts sont présentées à la figure 4.

4.2.1 LES IMPACTS BIOPHYSIQUES

Le principal impact biophysique du projet concerne l'empiétement du tracé dans le marécage. Celui-ci, en bifurquant vers la rivière Saint-François, évite de sectionner le marécage et empiète plutôt dans des secteurs déjà remblayés.

L'empiétement supplémentaire par le tracé dans le marécage est réduit à 0,75 ha. Cette modification ne perturbera pas l'écotone riverain déjà présent en bordure de la rivière puisqu'aucun travail ne sera réalisé de ce côté.

Compte tenu que le tracé traverse des secteurs déjà remblayés ou empiète dans le marécage à proximité de ces zones, les risques de compaction du sol et de perturbation de la capacité épuratrice du marécage sont mineurs.

L'impact du tracé, dans ce milieu à fort potentiel faunique et de grande importance pour l'épuration des eaux du secteur, est considéré moyen globalement (B-7).

Les conséquences hydrauliques du projet ont été précisées dans l'étude d'impact et le rapport complémentaire. Compte tenu de la modification du tracé dans le marécage, nous avons procédé à une nouvelle évaluation (annexe 3).

Les résultats de cette évaluation sont présentés au tableau II. On peut y constater que les paramètres d'écoulement actuel de la rivière ne seront que très peu modifiés.

Ainsi, aucun impact notable n'est prévu sur les conditions d'écoulement de la rivière, suite à la réalisation du projet. Cette évaluation est également applicable au déplacement des glaces puisque celles-ci sont transportées par de faibles vitesses et n'envahissent que rarement la plaine inondable.

Dans son ensemble, le projet nécessitera le remblayage de 13 ha dans la plaine inondable, ce qui constitue un impact faible compte tenu de la faible utilisation du milieu par la faune.

La relocalisation du ruisseau qu'entraînera le projet aux chaînages 1+120 à 1+240 (près du chemin Beauvoir) pourra provoquer, durant les travaux, la mise en suspension de sédiments dans l'eau. Ce ruisseau alimente directement les trois petits étangs localisés derrière les résidences sur l'actuel boulevard. Les sédiments en suspension pourront s'acheminer vers les étangs, nuisant ainsi à la faune aquatique, non seulement en augmentant directement la turbidité mais, encore plus, par leur dépôt dans ces étangs, diminuant ainsi leur capacité de support pour la faune ichthyenne. L'impact potentiel a été considéré moyen (B-5).

Globalement, le déboisement qui sera nécessaire pour le projet n'entraînera que de faibles impacts compte tenu de la faible résistance et de la perturbation occasionnée dans les groupements concernés (B-1, B-3, B-4). Le déboisement de la presque totalité de l'érablière rouge et de la peupleraie en bordure de la ligne hydro-électrique occasionne un impact moyen, compte tenu que la totalité des peuplements seront détruits sans, pour autant, éliminer ce type de végétation dans le secteur (B-6).

L'impact sera faible également sur l'ensemble des cours d'eau puisque ceux-ci ne présentent pas d'intérêt particulier. Les ponceaux seront installés tel que prescrit à la section concernant les mesures d'atténuation.

TABLEAU II : Courbes de remous anticipées suite au réaménagement du boulevard Saint-François, selon le tracé «A» modifié.

Sections contrôles analysées ¹	Situation actuelle			Situation anticipée Tracé «A» modifié			Niveau du profil du boulevard existant (m)
	Conditions de crues (ans)						
	20	100	Δ	20	100	Δ ²	
5	145,19	145,80	0,61	145,19	145,80	0,61	145,7
4*	145,38	146,00	0,62	145,39	146,02	0,63	145,9
3	145,47	146,06	0,59	145,48	146,09	0,61	145,7
2	145,59	146,17	0,58	145,60	146,19	0,59	146,1
1	145,75	146,34	0,59	145,75	146,34	0,59	145,7
0	146,04	146,63	0,59	146,08	146,70	0,62	146,3

¹ L'annexe 2 permet de localiser les sections contrôles analysées.

² Écart entre les conditions de crue de 20 et 100 ans.

* Une forte contraction de l'écoulement est relevée à cette section.

4.2.2 LES IMPACTS HUMAINS

Un impact fort sera occasionné sur la propriété de la carrière Saint-François (H-6). Le tracé sectionne l'exploitation dans sa partie ouest tout en emprisonnant environ 34 700 m³ de matériaux granulaires utilisables. Le sectionnement de la carrière pourra occasionner, selon les prévisions d'exploitation, des problèmes d'opération.

Une autre carrière (Sintra) subira des inconvénients moins importants suite à la réalisation du projet. Ceux-ci se limiteront à la perte d'environ 24 000 m³ de matériaux granulaires sous la route et de 19 000 m³ entre le boulevard et le chemin Beauvoir, ce qui ne modifie que faiblement l'exploitation de celle-ci. L'impact est considéré moyen pour cette exploitation (H-3).

Les bâtiments d'une entreprise désaffectée (Moulores Côté) se retrouvent à l'intérieur de l'emprise projetée. Ils devaient de toute façon être démolis, Hydro-Sherbrooke les ayant acquis pour sa ligne de 720 kV. Compte tenu que l'entreprise n'opère plus, il n'y a pas d'impact significatif à signaler dans ce cas.

Ailleurs, les impacts humains du projet se limitent à des pertes de terrain sur des lots vacants dans la plaine inondable (0-20 ans), occasionnant des impacts très faibles (H-1, H-4, H-7) et un rapprochement d'une résidence (H-2).

Des impacts temporaires de faible importance sont également à prévoir pour les résidents en bordure du futur boulevard, à cause de la production de bruit et de poussière lors des travaux.

Notons, finalement, que la construction du boulevard Saint-François n'occasionnera pas d'impact négatif sur la circulation durant les travaux puisque le boulevard existant demeurera ouvert jusqu'à la fin de ceux-ci. Les accès, pendant et après les travaux, seront maintenus pour les riverains.

4.2.3 LES IMPACTS SONORES

L'évaluation de l'impact sonore du projet sur le milieu s'est effectuée sur une base à moyen terme. Nous avons tenté d'évaluer le niveau sonore qui pourrait exister suite au projet, en l'an 2000, soit environ au moment où la route aura atteint un niveau d'opération moyen.

Pour évaluer le niveau de circulation qui pourrait exister sur le boulevard à l'an 2000, nous avons considéré deux facteurs importants, soit le pourcentage d'augmentation annuel de la circulation et l'influence du prolongement de l'autoroute 10 vers l'est sur le niveau de circulation du boulevard.

Ainsi, nous avons évalué qu'en 1985, considérant le prolongement de l'autoroute 10, la circulation sur le boulevard serait de l'ordre de 2 500 véhicules (D.J.A.M.) (2 800 véhicules, D.J.M.E.¹). Les comptages effectués sur le boulevard en 1988 ont permis de confirmer nos estimations. Pour obtenir les niveaux de circulation pour l'an 2000, nous avons considéré, pour fins de comparaison, deux niveaux d'augmentation annuelle, soit de 1 à 3 % à partir de la circulation pour 1985.

Le climat sonore en l'an 2000 a été évalué en utilisant l'abaque pour les deux sites (sites 2 et 3) où l'on retrouve les résidences susceptibles d'être affectées par le projet. Les sites 2 et 3 représentent les résidences en bordure du chemin Beauvoir dans Fleurimont.

Nous obtenons, pour chaque cas, la distance des trois isophones utilisés par rapport à la ligne médiane de la route. Les résultats obtenus pour les sites 2 et 3 sont compilés au tableau III.

¹ Les débits de circulation utilisés pour l'évaluation des impacts sont exprimés en D.J.M.E. (débit journalier moyen estival).

**TABLEAU III : LOCALISATION DES ISOPHONES PAR RAPPORT
À LA LIGNE MÉDIANE DE LA ROUTE**

	L'AN 2 000 1 % AUGMENTATION ¹			L'AN 2 000 3 % AUGMENTATION ²	
	55 dB (A)	60 dB (A)	65 dB (A)	55 dB (A)	60 dB (A)
SITE 2	68 m	27 m	13 m	70 m	32 m
SITE 3	68 m	27 m	13 m	70 m	32 m

¹ 3 959 véh./jour estimé (D.J.M.E.)

² 5 313 véh./jour estimé (D.J.M.E.)

On constate que, pour les sites 2 et 3, en transposant les distances des isophones, aucun des isophones n'atteint les résidences dans ce secteur. C'est donc dire que, selon nos prévisions pour l'an 2 000, les résidences demeureront dans une zone acceptable.

L'évaluation de l'impact occasionné sur ces propriétés a été intégrée aux impacts humains.

4.2.4 LES IMPACTS VISUELS

Le tracé s'inscrit principalement à la limite entre la plaine d'inondation et le versant boisé de la vallée. La route est particulièrement bien absorbée par le paysage mi-agricole mi-forestier de l'unité physiographique. En effet, la topographie plane, de pair avec le jeu de séquences visuelles offert par la présence épisodique de petites zones boisées, contribuent à minimiser la présence de la route pour les riverains. De la même façon, le fait de localiser le tracé au pied du versant «est» le rendra beaucoup moins perceptible pour les riverains du quartier résidentiel de la rive ouest. Ce n'est cependant pas le cas pour deux résidences où la route proposée modifie considérablement l'ambiance esthétique de leur environnement visuel. À ces endroits,

l'impact est considéré comme moyen car, malgré son intensité, il ne touche que deux ou trois résidences (V-2).

C'est du point de vue de l'utilisateur de la route que les impacts, autant positifs que négatifs, sont les plus forts. Ainsi, en empruntant le tracé dans son axe nord-sud, le couloir visuel s'élargit à la hauteur de la courbe pour s'engager vers une séquence visuelle composée d'ouvertures et de rétrécissements dont la variété aura un effet bénéfique sur la qualité esthétique.

Cette courbe marque un des impacts positifs forts du tracé, mettant en valeur le caractère bucolique du paysage de la partie nord de la vallée, permettant de plus à l'utilisateur de découvrir progressivement le site aménagé du viaduc de l'autoroute 10.

La suite du couloir longe l'emprise de l'Hydro-Québec et croise un poste hydro-électrique dont les structures métalliques n'offrent aucun intérêt esthétique (V-1). De l'autre côté, la route passe à proximité de deux gravières en exploitation dont une (carrière Saint-François) constitue, de par son envergure, une véritable cicatrice dans le paysage, qui contraste avec le milieu naturel. Ces impacts négatifs sont moyens et forts (V-3, V-4).

5.0 LES MESURES D'ATTÉNUATION ET LES IMPACTS RÉSIDUELS

Nous décrirons, dans cette section, les mesures particulières que le Ministère entend prendre afin de réduire les impacts du projet. Nous tentons, également, d'évaluer l'impact qui persistera dans le milieu, suite à leur application.

Notons que plusieurs mesures de protection habituelles sont déjà incluses au niveau du Cahier des charges et devis généraux (MTQ, 1986) du Ministère et seront ainsi respectées lors des travaux.

Nous présentons sur les fiches à l'annexe 2, la description des mesures d'atténuation applicables à chacun des impacts ponctuels évalués précédemment, ainsi que les impacts résiduels. On pourra se référer, également, à la figure 4 pour connaître la localisation et retrouver l'ensemble des informations nécessaires concernant les impacts et les mesures d'atténuation du projet.

5.1 MILIEU BIOPHYSIQUE

Puisque les travaux se dérouleront dans la plaine d'inondation et à proximité de la rivière Saint-François, plusieurs mesures seront prises lors de leur réalisation. Ces mesures sont décrites ci-dessous. De plus, lors de l'installation des ponceaux et du redressement de la section du ruisseau au chaînage 1+120 à 1+240, des mesures particulières seront prises afin de limiter le plus possible l'apport de sédiments. Celles-ci pourront être élaborées, suite à l'examen des plans de construction détaillés du projet.

Les mesures générales sont:

- le radier des ponceaux sera installé de façon à ce qu'il n'y ait pas de dénivellation entre le lit du cours d'eau et le ponceau. En ce sens, le radier doit être enfoui à au moins 30

centimètres sous le lit naturel du cours d'eau. Lors de la reconstruction du lit naturel, on déposera sur le radier des blocs de pierre d'un diamètre suffisant afin de briser l'écoulement;

- . si des digues, batardeaux ou chemins d'accès sont nécessaires, les matériaux pour ces ouvrages temporaires ne devront pas contenir plus de 10 % de matières fines passant le tamis de 80 microns (tamis ^{no} 200), à moins qu'ils ne soient confinés à l'intérieur d'un batardeau, à l'aide d'une toile filtrante ou d'un filtre naturel granulaire;
- . les aires de stationnement et d'entreposage ou d'autres aménagements temporaires seront situés à au moins 60 mètres du cours d'eau et à l'extérieur de la zone inondable. La seule élimination de végétation permise est celle nécessaire à la réalisation de l'ouvrage;
- . le plein et la vérification mécanique de la machinerie s'effectueront à une distance d'au moins 15 mètres du cours d'eau, de façon à éviter toute contamination du milieu aquatique;
- . la traversée à gué du cours d'eau par la machinerie lourde sera interdite;
- . le prélèvement de matériel granulaire du lit du cours d'eau et de ses berges, pour servir à l'ouvrage, sera interdit;
- . le déversement dans tous cours d'eau ou plans d'eau de déchets provenant de chantier est interdit. On doit disposer de ces déchets, quelle qu'en soit leur nature, selon les lois et règlements en vigueur;
- . on devra également s'assurer que tous débris de démolition inutilisables pour les travaux en cours et considérés comme rebuts, seront déposés par l'entrepreneur sur un site autorisé par le ministère de l'Environnement du Québec;
- . durant les travaux, à tous les endroits du chantier où il y a risque d'érosion, le sol sera stabilisé. Si le chantier est fermé durant l'hiver, ce travail de stabilisation préventive sera fait au moment de la fermeture temporaire du chantier dans le but de parer aux érosions massives du printemps. Immédiatement après la réalisation des travaux, tous les endroits remaniés devront être stabilisés de façon permanente.

Nous considérons qu'en incorporant ces mesures de protection lors des travaux, l'impact résiduel du projet à moyen terme sera nul sur les cours d'eau.

Il était prévu dans le cadre du projet initial que les sections délaissées du boulevard existant soient remises en végétation. Comme il est précisé dans la prochaine section, le Ministère, suite aux demandes des municipalités, ne remettra en végétation que la demi-chaussée adjacente à la rivière, conservant ainsi l'autre demi-chaussée pour l'aménagement d'une piste cyclable.

Ainsi, on devra scarifier, ameubler, niveler et ensemercer le boulevard, sauf en façade des résidences près du chemin Beauvoir, sur une longueur d'environ 500 m, pour assurer un accès aux résidents. Ces travaux devront être réalisés avec précaution afin d'éviter d'endommager les arbres en bordure de la rivière et de déverser des matériaux à la rivière. À long terme, lorsque les carrières auront terminé leur exploitation de gravier, le secteur pourra retrouver plus rapidement son caractère naturel. Il est peu probable qu'une autre utilisation survienne dans ce secteur, compte tenu des limitations qu'impose la Politique fédérale-provinciale sur la protection de la plaine inondable.

Pour minimiser l'impact de la route sur le drainage dans le marécage, aucun fossé ne sera creusé et des ponceaux seront installés sous la route pour assurer la libre circulation d'eau et la même situation de drainage qu'actuellement, de part et d'autre du boulevard. On retrouve à l'annexe 6 la localisation et la dimension des ponceaux prévus. Suite à ces mesures, l'impact sur ce marécage est considéré faible.

Le ministère avait soulevé la possibilité dans l'étude d'impact que le niveau d'eau dans le marécage puisse être rehaussé afin d'augmenter le potentiel faunique de celui-ci. Cette question a d'ailleurs été soulevée par le comité "Charme" lors de la période de consultation publique (annexe 4). Suite aux discussions entre le Ministère et la ville de Sherbrooke sur cette question, il est apparu préférable que le régime hydrologique du marécage ne soit pas modifié afin d'éviter de perturber la capacité épuratrice du marécage. Cette évaluation a d'ailleurs été entérinée par le comité "Charmes" (annexe 4).

5.2 MILIEU HUMAIN

On ne peut réduire de façon notable les impacts du projet sur le milieu humain qu'en changeant l'alignement du tracé. Compte tenu que le tracé retenu a été ajusté afin de réduire l'ensemble des impacts environnementaux, on ne peut modifier celui-ci sans entraîner d'autres impacts ou des impacts plus importants.

La majorité des impacts humains permanents du projet sont non atténuables puisqu'ils dépendent de la localisation du tracé. Seul l'impact sur la carrière Saint-François (H-6) peut être mitigé en incorporant, sous la route, les ponceaux nécessaires à l'opération actuelle ou future des bassins. Des accès seront également prévus sur le boulevard pour permettre la poursuite de l'exploitation de la carrière dans son ensemble. L'impact résiduel peut être considéré faible suite à l'application de ces mesures.

Afin de réduire l'impact créé par le fait que l'ancien boulevard, dans sa majeure partie, ne sera plus utilisé et voué à une dégradation sans contrôle, nous avons considéré le potentiel réel qu'offrait celui-ci pour l'aménagement de pistes cyclables. Compte tenu que ce type d'équipement nécessite la participation des municipalités, particulièrement, au niveau de sa continuité (intégration dans un réseau) et à son entretien à long terme, nous avons vérifié si une telle proposition était compatible avec les prévisions d'aménagement récréatif dans le secteur.

Un projet concret est actuellement à l'étude par la ville de Sherbrooke pour relier cette section au réseau de pistes cyclables existant (Ville de Sherbrooke, 1990). Cette municipalité ainsi que la municipalité de Fleurimont ont précisé par voie de résolution leur intention d'utiliser la structure de la route existante pour l'aménagement de pistes cyclables (annexe 5).

Suite à ces demandes des municipalités, le Ministère a donc opté pour ne remettre en végétation que la demi-emprise adjacente à la rivière, conservant ainsi l'autre demi pour l'aménagement d'une piste cyclable.

Notons, finalement, qu'afin de réduire les impacts dus aux travaux, on utilisera au besoin des abat-poussière et la durée des travaux sera minimale avec pénalités afin de réduire la durée des inconvénients aux résidents.

5.3 MILIEU VISUEL

Le concept d'intervention que nous avons retenu pour mitiger les impacts visuels du projet vise à solutionner unilatéralement tous les impacts négatifs pour l'utilisateur et les riverains. Il s'agit, pour le tronçon situé dans la municipalité de Fleurimont, d'un écran visuel composé de grands arbres feuillus de chaque côté de l'infrastructure, plantés sur la berme de l'emprise du Ministère à l'extérieur des fossés. On modifie ainsi les points de vue et les séquences visuelles en changeant complètement le caractère de la route. Du côté de Sherbrooke, c'est la municipalité qui se chargera de l'aménagement paysager des abords de la route, aménagement qui devra tenir compte de la présence d'une ligne électrique de 720 kV et de la future piste cyclable.

Cette solution est simple et très efficace pour l'utilisateur de la route. Ces arbres, des chênes rouges d'Amérique, des érables argentés ou tout autre feuillu à croissance rapide et de grande envergure, pourront être plantés à tous les 10 ou 15 mètres. De cette façon, le champ visuel de l'utilisateur sera concentré sur la route, tout en laissant deviner les paysages adjacents. L'impact résiduel, suite à cette mesure, varie de moyen à faible selon le diamètre des arbres à la plantation.

6.0 LA SURVEILLANCE ET LE SUIVI

6.1 LA SURVEILLANCE LORS DE LA CONSTRUCTION

Pour la construction d'un projet, c'est l'entrepreneur choisi par notre Ministère qui doit assumer la responsabilité des opérations et de la qualité de son travail. Toutefois, celui-ci doit, en tout temps, se conformer aux prescriptions contenues dans le C.C.D.G.² de notre Ministère. Ce document définit les droits et les responsabilités du ministère des Transports du Québec et de l'entrepreneur pour les travaux de voirie ainsi que les exigences auxquelles doit se conformer l'entrepreneur dans la réalisation des travaux.

Ces exigences sont de diverses natures et concernant, en autres, le mode de construction, la qualité des matériaux et les mesures de protection du milieu.

L'entrepreneur doit également se conformer aux plans et devis spécifiques que lui soumet notre Ministère pour le projet concerné. C'est dans ces documents que nous précisons à l'entrepreneur les mesures d'atténuation spécifiques au projet que nous voulons qu'il respecte lors de la construction du projet.

C'est le surveillant, généralement l'ingénieur résidant du District concerné, qui a l'autorité nécessaire et la charge de surveiller la réalisation des travaux pour qu'ils soient conformes aux prescriptions du C.C.D.G. et aux plans et devis du projet. Celui-ci peut intervenir auprès de l'entrepreneur s'il constate des irrégularités et exiger des correctifs. Cette surveillance s'effectue par le biais d'inspections régulières du chantier.

² Cahier des charges et devis généraux
(MTQ, 1986)

Nous fournissons à l'annexe 7 un extrait intégral du C.C.D.G. concernant la surveillance des travaux. Ce texte fournit plus de détails sur les fonctions du surveillant et des inspecteurs et sur les modalités que doit respecter l'entrepreneur lors des travaux.

6.2 LE SUIVI ENVIRONNEMENTAL

Outre le processus normal de surveillance des travaux décrits précédemment, le Ministère prévoit réaliser un suivi environnemental en trois volets afin de valider l'évaluation faite des impacts et l'efficacité des mesures d'atténuation.

6.2.1 L'ÉROSION ET L'EMPIÈTEMENT DANS LA PLAINE INONDABLE

Compte tenu que les travaux de construction du boulevard Saint-François se réaliseront dans la plaine d'inondation de la rivière Saint-François, une attention sera accordée à l'application des mesures visant à limiter l'érosion et la dégradation de la plaine inondable.

Les activités suivantes seront particulièrement suivies:

- travaux de déblai et de remblai;
- circulation de la machinerie lourde;
- déboisement;
- disposition de la terre végétale;
- empiètement dans le marécage.

Le suivi consistera principalement à sensibiliser l'entrepreneur, lors des réunions de chantier, aux mesures spécifiques prévues dans l'étude d'impact concernant ces aspects et qui auront été incluses aux plans et devis ainsi qu'à celles déjà présentes dans le C.C.D.G.

Le Ministère pourra également participer aux différents suivis de la qualité de l'eau du marécage qui seront effectués par la ville de Sherbrooke et par le ministère de l'Environnement du Québec dans la mesure où le projet routier constituera un élément ayant une influence sur cette qualité. Sa contribution pourra être précisée suite aux discussions avec les différents intervenants.

6.2.2 LES SOURCES D'EAU POTABLE _____

Afin de vérifier la contamination possible des sources d'eau potable (puits) par les sels déglacants, un programme spécifique est prévu (annexe 8).

Ce programme prévoit que tous les puits à proximité du tracé soient inventoriés et qu'ils fassent l'objet d'un échantillonnage avant et après la réalisation du projet. Dans l'éventualité où la concentration de sels en provenance de la route dépasserait les seuils tolérables, le Ministère interviendrait afin de remédier à la situation.

6.2.3 LE CLIMAT SONORE

Le ministère prévoit réaliser un suivi sur la qualité du climat sonore afin de valider les prévisions effectuées dans l'étude d'impact.

Des relevés sonores et des comptages seront réalisés avant et immédiatement après les travaux. Par la suite, de nouveaux relevés seront effectués après cinq ans afin de vérifier les tendances à plus long terme.

BIBLIOGRAPHIE

- LE GROUPE S.M., 1990. Étude de caractérisation géotechnique des sites d'entreposage des neiges usées, Pépin, Queen et Saint-François, 37 pages.
- Ministère des Transports du Québec, 1987. Boulevard Saint-François, Fleurimont-Sherbrooke. Étude d'impact sur l'environnement, 131 pages, annexes.
- Ministère des Transports du Québec, 1988. Boulevard Saint-François, Fleurimont-Sherbrooke. Étude d'impact sur l'environnement, Rapport complémentaire, 24 pages, annexes.
- Ministère des Transports du Québec, 1986. Cahier des charges et devis généraux.
- SERRENER CONSULTATION, 1991. Plan directeur de gestion intégré des déchets. Bilan de la gestion du lieu d'enfouissement sanitaire. Rapport présenté à la ville de Sherbrooke.
- Ville de Sherbrooke, 1991. Option relocalisation, boulevard Saint-François Nord, 38 pages, annexes.
- Ville de Sherbrooke, 1990. Plan d'urbanisme, ville de Sherbrooke. Dossier parcs et espaces verts. Réseau pistes cyclables, 31 pages, annexes.
-

ANNEXE 1

**PROJET DE RÈGLEMENT POUR LE ZONAGE
DU SECTEUR DU MARÉCAGE**



EXTRAIT DES PROCES-VERBAUX DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance spéciale du Conseil municipal de la Ville de Sherbrooke, tenue à l'Hôtel de Ville, 191, rue Palais, le 4 septembre 1990, présidée par Son Honneur le maire Jean Paul Pelletier, à laquelle assistaient les conseillers Ulric Chainé, Laurier Custeau, Normand Brault, Guy Couture, Jean-Yves Laflamme, Michel Carrier, Alfred Demers, Me Bernard F. Tanguay, Serge Cardin, la conseillère Françoise Dunn et les conseillers Jean Perrault et Jacques Jubinville.

RESOLUTION NO 90-933 -

Dépôt du projet de règlement relativement au zonage et édifices publics.

PROPOSE PAR LA CONSEILLERE Dunn
APPUYE PAR LE CONSEILLER Demers

Que le document intitulé "projet de règlement sur les parcs et espaces verts et sur les usages publics" soit et est déposé et que le processus d'amendement au règlement de zonage 3300 soit entrepris ultérieurement.

- ADOPTE -

Je, soussigné, Me Pierre Huard, Greffier de la Ville de Sherbrooke, certifie par les présentes que l'extrait ci-dessus est vrai.

Le Greffier de la Ville,

Me Pierre Huard

VILLE DE SHERBROOKE
BUREAU DE L'URBANISME

PROJET DE REGLEMENT NUMERO
Modifiant le règlement numéro 3300 de zonage et de lotissement

ATTENDU que la Ville de Sherbrooke a adopté le règlement numéro 3300 de zonage et de lotissement;

ATTENDU que les zones "P" sont abrogées et remplacées par de nouvelles zones "P" et "U";

ATTENDU que les zones suivantes sont recréées: P1 à P75 inclusivement;

ATTENDU que les zones suivantes sont créées: P76 à P101 inclusivement, U1 à U12 inclusivement, F46, C101;

ATTENDU que les zones suivantes sont modifiées: A2, A23, A25, A28, A34, A38, A44, A46, A49, A65, A74, A81, A100, B3, B5, B11, B20, B22, B23, B25, B45, B56, B70, B85, BC19, C3, C4, C5, C8, C19, C20, C34, C39, C40, C45, C51, C82, D1, D2, D5, D6, D13, D15, D17, D22, D39, D45, D48, D53, E1, E2, E4, E5, E9, F1, F3, F4, F5, F9, F11, F13, F19, F24, F25, F32, F33, F42, G11, G12, H1, IC6 et ZAD3;

ATTENDU que les zones suivantes sont annulées: A75, C17, D25, D40, D55, F6, G25, G26, L1;

IL EST ORDONNE ET DECRETE PAR LE REGLEMENT NUMERO

CE QUI SUIT:

ARTICLE 1. - Le plan de zonage accompagnant le règlement numéro 3300 de zonage et de lotissement est modifié de manière à recréer la zone P1 à même la zone P21; à recréer la zone P2 à même la zone P30; à recréer la zone P3 à même la zone P8; à recréer la zone P4 à même une partie de la zone P15, une partie de la zone F13 et une partie de la zone A46; à recréer la zone P5 à même la zone C17; à recréer la zone P6 à même la zone P29; à recréer la zone P7 à même la zone P42 et une partie de la zone D53; à recréer la zone P8 à même la zone P59; à recréer la zone P9 à même la zone P17; à recréer la zone P10 à même une partie de la zone P43 et une partie de la zone B25; à recréer la zone P11 à même la zone P56, la zone A75 et la zone P57; à recréer la zone P12 à même la zone P55; à recréer la zone P13 à même la zone P6; à recréer la zone P14 à même la zone P53; à recréer la zone P15 à même la zone P58; à recréer la zone P16 à même la

zone P12; à recréer la zone P17 à même une partie la zone P23; à recréer la zone P18 à même une partie de la zone C19 et une partie de la zone C20; à recréer la zone P19 à même la zone P50, une partie de la zone C82 et une partie de la zone F19; à recréer la zone P20 à même la zone P49; à recréer la zone P21 à même une partie de la zone P48 et une partie de la zone P73; à recréer la zone P22 à même une partie de la zone P33; à recréer la zone P23 à même la zone P52 et une partie de la zone P33; à recréer la zone P24 à même la zone P51 et une partie de la zone A28; à recréer la zone P25 à même une partie de la zone P54; à recréer la zone P26 à même la zone P7; à recréer la zone P27 à même une partie de la zone F1; à recréer la zone P28 à même une partie de la zone F1; à recréer la zone P29 à même une partie de la zone E1, une partie de la zone F1, une partie de la zone F3; à recréer la zone P30 à même une partie de la zone G26, une partie de la zone G25, une partie de la zone D40, une partie de la zone D45, une partie de la zone F3, une partie de la zone F6 et une partie de la zone F33; à recréer la zone P31 à même une partie de la zone F32; à recréer la zone P32 à même une partie de la zone D39, une partie de la zone E2 et une partie de la zone F5; à recréer la zone P33 à même la zone P24; à recréer la zone P34 à même une partie de la zone H1; à recréer la zone P35 à même une partie de la zone D15 et une partie de la zone F11; à recréer la zone P36 à même une partie de la zone P34; à recréer la zone P37 à même une partie la zone F24 et une partie de la zone C34; à recréer la zone P38 à même une partie de la zone B70; à recréer la zone P39 à même la zone P28 et une partie de la zone BC19; à recréer la zone P40 à même une partie de la zone D13; à recréer la zone P41 à même une partie de la zone G11; à recréer la zone P42 à même une partie de la zone B22 et une partie de la zone D22; à recréer la zone P43 à même une partie de la zone G11 et une partie de la zone D13; à recréer la zone P44 à même une partie de la zone C39, une partie de la zone C40 et une partie de la zone G12; à recréer la zone P45 à même la zone D25, une partie de la zone D17, une partie de la zone C40 et une partie de la zone E9; à recréer la zone P46 à même la zone D55; à recréer la zone P47 à même une partie de la zone B23, une partie de la zone C39 et une partie de la zone G12; à recréer la zone P48 à même une partie de la zone P63; à recréer la zone P49 à même une partie de la zone P62; à recréer la zone P50 à même la zone P61; à recréer la zone P51 à même la zone P2; à recréer la zone P52 à même la zone P40; à recréer la zone P53 à même la zone P41; à recréer la zone P54 à même la zone P22 et une partie de la zone A34; à recréer la zone P55 à même une partie de la zone A38 et une partie de la zone B45; à recréer la zone P56 à même la zone P27; à recréer la zone P57 à même la zone P3 et une partie de la zone A65; à recréer la zone P58 à même la zone P20; à recréer la zone P59 à même la zone P9; à recréer la zone P60 à même la zone P60; à recréer la zone P61 à même la zone P39 et une partie de la zone A100; à recréer la zone P62 à même la zone P44; à recréer la zone P63 à même la zone P65; à recréer la zone P64 à même la zone P66; à recréer la zone P65 à même la zone P67; à recréer la zone P66 à même la zone P68; à recréer la zone P67 à même la zone P69; à recréer la zone P68 à même la zone P16; à recréer la zone P69 à même la zone P14; à recréer la zone P70 à même la zone P70; à recréer la zone P71 à même la zone P1; à recréer la zone P72 à même la zone P4; à recréer la zone P73 à même la zone P47; à recréer la zone P74 à même la zone P10 et une partie de la zone A44; à recréer la zone P75 à même une partie de la zone A74; à créer la zone P76 à même une partie de la zone D5; à créer la zone P77 à même une partie de la zone C4; à créer la zone P78 à même la zone P37; à créer la zone P79 à même une partie de la zone B85 et une partie de la zone C3; à créer la zone P80 à même une partie de la zone B85 et une partie de la zone D1; à créer la zone P81 à même une partie de la zone B85 et une partie de la zone D2; à créer la zone P82 à même une partie de la zone C45 et une partie de la zone D2; à créer la zone P83 à même une partie de la zone D1 et une partie de la zone F4; à créer la zone P84 à même une partie de la zone E4 et une partie de la zone E5; à créer la zone P85 à

même la zone P46 et une partie de la zone C3; à créer la zone P86 à même la zone P38; à créer la zone P87 à même la zone P35; à créer la zone P88 à même la zone P26; à créer la zone P89 à même une partie de la zone A2 et une partie de la zone A23; à créer la zone P90 à même la zone P72; à créer la zone P91 à même une partie de la zone B5; à créer la zone P92 à même une partie de la zone B5 et une partie de la zone B20; à créer la zone P93 à même une partie de la zone D6, une partie de la zone C51 et une partie de la zone B3; à créer la zone P94 à même la zone P36; à créer la zone P95 à même la zone P64; à créer la zone P96 à même la zone L1; à créer la zone P97 à même la zone P18, une partie de la zone D1 et une partie de la zone D2; à créer la zone P98 à même une partie de la zone D40; à créer la zone P99 à même une partie de la zone D40, une partie de la zone F6, une partie de la zone G25 et une partie de la zone G26; à créer la zone P100 à même une partie de la zone P48, une partie de la zone P73, une partie de la zone P23, une partie de la zone A25 et une partie de la zone B56; à créer la zone P101 à même la zone P71; à créer la zone P102 à même une partie de la zone C4 et une partie de la zone C5; à créer la zone U1 à même la zone P32; à créer la zone U2 à même une partie de la zone P73; à créer la zone U3 à même la zone P5; à créer la zone U4 à même une partie de la zone F9; à créer la zone U5 à même une partie de la zone F42; à créer la zone U6 à même une partie de la zone F1, une partie de la zone F4, une partie de la zone F42 et une partie de la zone IC6; à créer la zone U7 à même une partie de la zone F4 et une partie de la zone F25; à créer la zone U8 à même une partie de la zone P63; à créer la zone U9 à même la zone P74; à créer la zone U10 à même une partie de la zone P19; à créer la zone U11 à même P31; à créer la zone U12 à même la zone P75; à créer la zone F46 à même une partie de la zone F24; à créer la zone C101 à même une partie de la zone C39; à agrandir la zone A49 à même une partie de la zone P15; à agrandir la zone B25 à même une partie de la zone P43; à agrandir la zone C82 à même une partie de la zone P33; à agrandir la zone A81 à même une partie de la zone P54; à agrandir la zone D15 à même une partie de la zone P34, une partie de la zone F24 et une partie de la zone F11; à agrandir la zone G11 à même une partie de la zone G12; à agrandir la zone G12 à même une partie de la zone D17; à agrandir la zone B23 à même une partie de la zone C39; à agrandir la zone D48 à même une partie de la zone G11; à agrandir la zone B20 à même une partie de la zone B3; à agrandir la zone B85 à même une partie de la zone D2; à agrandir la zone D2 à même une partie de la zone B85; à agrandir la zone F25 à même une partie de la zone D1; à agrandir la zone ZAD3 à même une partie de la zone P19; le tout tel qu'indiqué sur le plan accompagnant le présent règlement et en faisant partie à toutes fins que de droit.

Classification

ARTICLE 2.- Le règlement numéro 3300 de zonage et de lotissement est modifié en ajoutant après l'article 13.25 l'article suivant:

Article 13.25.1: Edifice public

L'expression "édifice public" désigne tout immeuble utilisé et appartenant aux gouvernements scolaire, municipal, provincial ou fédéral ou à tout autre gouvernement ainsi que tout immeuble utilisé et appartenant aux fabriques ou évêchés. Sont d'une manière non limitative de cet usage: les bibliothèques, les centres de loisirs, les édifices du culte, les maisons de la culture, les centres hospitaliers, les centres locaux de services communautaires (CLSC), les centres d'accueil de réadaptation et d'hébergement sous l'égide d'un corps public, les institutions religieuses, les musées, les établissements

d'enseignement scolaire public et privé, les postes de police, les postes d'incendie, les établissements de services et d'administration publics, les établissements d'organismes paragouvernementaux.

ARTICLE 3.- Ledit règlement est modifié en ajoutant après l'article 33.2, l'article suivant:

Article 33.3: Usage public institutionnel

Cette classe d'usages comprend tout immeuble et leurs dépendances utilisés à des fins d'éducation, de loisir, de culte, de culture, de santé, d'administration et de services publics.

Sont de ces usages:

- un édifice public;
- un parc et une zone d'aménagement naturel;
- une place publique;
- une garderie;
- une serre municipale et une résidence comme usage complémentaire;
- un cimetière et un établissement crématoire;
- un terrain de golf;
- une piste cyclable, de randonnée pédestre et de ski de fond
- un centre et bureau d'organisme communautaire;
- un terrain de stationnement.

ARTICLE 4.- Ledit règlement est modifié en ajoutant après l'article 33.3, l'article suivant:

Article 33.4: Usage public utilitaire

Cette classe d'usages comprend tout établissement et équipement publics aux fins de transport de biens et de personnes, de communications, de production et de transmission d'énergie, de protection de la population et autres services publics similaires.

Sont de ces usages:

- un édifice public;
- une centrale ou une sous-station de distribution d'énergie électrique;
- une usine de filtration;
- une station de pompage et une station de contrôle pour l'évacuation des eaux usées;
- une usine d'assainissement et d'épuration;
- un site d'enfouissement;
- un entrepôt et une cour de remisage;
- un poste d'émission et antenne de transmission d'onde-radio ou de télévision;
- des boîtes postales;
- un garage, un stationnement et un atelier;

- un centre de détention;
- un terrain de stationnement.

Zones P

ARTICLE 5.- Les articles 337 à 340 exclusivement dudit règlement sont abrogés et remplacés par les suivants:

Article 337: Zones P

Dans toutes les zones P, l'usage suivant est autorisé:

- a) usage public institutionnel, sauf dans les zones P2, P58, P59, P63, P64, P65, P66, P67, P73, P100 où cet usage est prohibé.

Article 337.1: Zone P2

Dans la zone P2, seul l'usage suivant est autorisé:

- a) zone d'aménagement naturel

Article 337.2 Zone P5

Dans la zone P5, en plus des usages autorisés à l'article 337, les usages suivants sont permis:

- a) maison de 2 à 8 logements, de 2 à 3 étages;
- b) maison de 8 logements et plus, de 3 à 4 étages;
- c) maison de chambres, maison de pension;
- d) bâtiment accessoire;
- e) garage privé.

Tout bâtiment construit dans la zone P5 doit respecter les conditions suivantes, en plus des autres exigences du présent règlement:

- 1- la longueur maximum d'un bâtiment est de 60 mètres;
- 2- outre les espaces requis pour les marges, les aires de stationnement, les bâtiments accessoires, une ou des superficie(s) libre(s) à un usage collectif doit (doivent) être prévue(s) selon les normes suivantes:
 - i) totaliser au moins 25,5 mètres carrés par unité de logements;
 - ii) pour les maisons de pension, de chambres et les garderies, totaliser au moins 10 mètres carrés par chambre sans jamais être inférieur à 20% de la superficie totale du terrain;
 - iii) ces espaces libres collectifs doivent être gazonnés. Des jeux, des équipements récréatifs couverts ou non, des espaces pavés pour la circulation de piétons peuvent y être aménagés;

Article 339.2

Zone P99

Dans la zone P99, en plus des usages autorisés à l'article 337, les usages suivants sont permis:

- a) maison de 2 à 8 logements, de 2 à 3 étages;
- b) maison de 8 logements et plus, de 3 à 6 étages;
- c) les services professionnels;
- d) les commerces de la classe 1 suivants:

- bureau
- banque et institution financière
- café-terrasse
- salon de coiffure
- tabagie
- fleuriste
- salon de santé
- agence de voyage
- magasin de denrées alimentaires;

- e) les commerces de la classe 2 suivants:

- succursale de la Société des alcools
- club athlétique
- restaurant café et salle à manger
- salle d'exhibit
- garage de stationnement
- magasin de vente au détail

Article 339.3:

Zone P100

Dans la zone P100, seul l'usage suivant est permis:

- a) zone d'aménagement naturel

Article 339.4

Zone P102

Dans la zone P102, les conditions suivantes doivent être respectées en plus des autres exigences du présent règlement:

Toute modification aux bâtiments existants ou toute nouvelle construction devront respecter le style architectural du bâtiment principal, quant à la forme de toit, la fenestration, le revêtement extérieur, les types de matériaux, la couleur, de façon à préserver le caractère patrimonial de la zone P102.

ARTICLE 6:

Les articles 752.1 à 762 exclusivement dudit règlement sont abrogés et remplacés par les suivants:

Article 752.1:

Zone P1

- | | |
|---------------------------|----------------------|
| Marge de recul permise | 8 mètres |
| | rue Caen: 4,5 mètres |
| Pourcentage d'occupation: | |
| - bâtiment principal | 35% |

VILLE DE SHERBROOKE
BUREAU DE L'URBANISME

PROJET DE REGLEMENT NUMERO
Modifiant le règlement numéro 3300 de zonage et de lotissement

ATTENDU que la Ville de Sherbrooke a adopté le règlement numéro 3300 de zonage et de lotissement;

ATTENDU que les zones "P" sont abrogées et remplacées par de nouvelles zones "P" et "U";

ATTENDU que les zones suivantes sont recréées: P1 à P75 inclusivement;

ATTENDU que les zones suivantes sont créées: P76 à P101 inclusivement, U1 à U12 inclusivement, F46, C101;

ATTENDU que les zones suivantes sont modifiées: A2, A23, A25, A28, A34, A38, A44, A46, A49, A65, A74, A81, A100, B3, B5, B11, B20, B22, B23, B25, B45, B56, B70, B85, BC19, C3, C4, C5, C8, C19, C20, C34, C39, C40, C45, C51, C82, D1, D2, D5, D6, D13, D15, D17, D22, D39, D45, D48, D53, E1, E2, E4, E5, E9, F1, F3, F4, F5, F9, F11, F13, F19, F24, F25, F32, F33, F42, G11, G12, H1, IC6 et ZAD3;

ATTENDU que les zones suivantes sont annulées: A75, C17, D25, D40, D55, F6, G25, G26, L1;

IL EST ORDONNE ET DECRETE PAR LE REGLEMENT NUMERO

CE QUI SUIT:

ARTICLE 1. - Le plan de zonage accompagnant le règlement numéro 3300 de zonage et de lotissement est modifié de manière à recréer la zone P1 à même la zone P21; à recréer la zone P2 à même la zone P30; à recréer la zone P3 à même la zone P8; à recréer la zone P4 à même une partie de la zone P15, une partie de la zone F13 et une partie de la zone A46; à recréer la zone P5 à même la zone C17; à recréer la zone P6 à même la zone P29; à recréer la zone P7 à même la zone P42 et une partie de la zone D53; à recréer la zone P8 à même la zone P59; à recréer la zone P9 à même la zone P17; à recréer la zone P10 à même une partie de la zone P43 et une partie de la zone B25; à recréer la zone P11 à même la zone P56, la zone A75 et la zone P57; à recréer la zone P12 à même la zone P55; à recréer la zone P13 à même la zone P6; à recréer la zone P14 à même la zone P53; à recréer la zone P15 à même la zone P58; à recréer la zone P16 à même la

zone P12; à recréer la zone P17 à même une partie la zone P23; à recréer la zone P18 à même une partie de la zone C19 et une partie de la zone C20; à recréer la zone P19 à même la zone P50, une partie de la zone C32 et une partie de la zone F19; à recréer la zone P20 à même la zone P49; à recréer la zone P21 à même une partie de la zone P48 et une partie de la zone P73; à recréer la zone P22 à même une partie de la zone P33; à recréer la zone P23 à même la zone P52 et une partie de la zone P33; à recréer la zone P24 à même la zone P51 et une partie de la zone A28; à recréer la zone P25 à même une partie de la zone P54; à recréer la zone P26 à même la zone P7; à recréer la zone P27 à même une partie de la zone F1; à recréer la zone P28 à même une partie de la zone F1; à recréer la zone P29 à même une partie de la zone E1, une partie de la zone F1, une partie de la zone F3; à recréer la zone P30 à même une partie de la zone G26, une partie de la zone G25, une partie de la zone D40, une partie de la zone D45, une partie de la zone F3, une partie de la zone F6 et une partie de la zone F33; à recréer la zone P31 à même une partie de la zone F32; à recréer la zone P32 à même une partie de la zone D39, une partie de la zone E2 et une partie de la zone F5; à recréer la zone P33 à même la zone P24; à recréer la zone P34 à même une partie de la zone H1; à recréer la zone P35 à même une partie de la zone D15 et une partie de la zone F11; à recréer la zone P36 à même une partie de la zone P34; à recréer la zone P37 à même une partie la zone F24 et une partie de la zone C34; à recréer la zone P38 à même une partie de la zone B70; à recréer la zone P39 à même la zone P28 et une partie de la zone BC19; à recréer la zone P40 à même une partie de la zone D13; à recréer la zone P41 à même une partie de la zone G11; à recréer la zone P42 à même une partie de la zone B22 et une partie de la zone D22; à recréer la zone P43 à même une partie de la zone G11 et une partie de la zone D13; à recréer la zone P44 à même une partie de la zone C39, une partie de la zone C40 et une partie de la zone G12; à recréer la zone P45 à même la zone D25, une partie de la zone D17, une partie de la zone C40 et une partie de la zone E9; à recréer la zone P46 à même la zone D55; à recréer la zone P47 à même une partie de la zone B23, une partie de la zone C39 et une partie de la zone G12; à recréer la zone P48 à même une partie de la zone P63; à recréer la zone P49 à même une partie de la zone P62; à recréer la zone P50 à même la zone P61; à recréer la zone P51 à même la zone P2; à recréer la zone P52 à même la zone P40; à recréer la zone P53 à même la zone P41; à recréer la zone P54 à même la zone P22 et une partie de la zone A34; à recréer la zone P55 à même une partie de la zone A38 et une partie de la zone B45; à recréer la zone P56 à même la zone P27; à recréer la zone P57 à même la zone P3 et une partie de la zone A65; à recréer la zone P58 à même la zone P20; à recréer la zone P59 à même la zone P9; à recréer la zone P60 à même la zone P60; à recréer la zone P61 à même la zone P39 et une partie de la zone A100; à recréer la zone P62 à même la zone P44; à recréer la zone P63 à même la zone P65; à recréer la zone P64 à même la zone P66; à recréer la zone P65 à même la zone P67; à recréer la zone P66 à même la zone P68; à recréer la zone P67 à même la zone P69; à recréer la zone P68 à même la zone P16; à recréer la zone P69 à même la zone P14; à recréer la zone P70 à même la zone P70; à recréer la zone P71 à même la zone P1; à recréer la zone P72 à même la zone P4; à recréer la zone P73 à même la zone P47; à recréer la zone P74 à même la zone P10 et une partie de la zone A44; à recréer la zone P75 à même une partie de la zone A74; à créer la zone P76 à même une partie de la zone D5; à créer la zone P77 à même une partie de la zone C4; à créer la zone P78 à même la zone P37; à créer la zone P79 à même une partie de la zone B85 et une partie de la zone C3; à créer la zone P80 à même une partie de la zone B85 et une partie de la zone D1; à créer la zone P81 à même une partie de la zone B85 et une partie de la zone D2; à créer la zone P82 à même une partie de la zone C45 et une partie de la zone D2; à créer la zone P83 à même une partie de la zone D1 et une partie de la zone F4; à créer la zone P84 à même une partie de la zone E4 et une partie de la zone E5; à créer la zone P85 à

même la zone P46 et une partie de la zone C8; à créer la zone P86 à même la zone P38; à créer la zone P87 à même la zone P35; à créer la zone P88 à même la zone P26; à créer la zone P89 à même une partie de la zone A2 et une partie de la zone A23; à créer la zone P90 à même la zone P72; à créer la zone P91 à même une partie de la zone B5; à créer la zone P92 à même une partie de la zone B5 et une partie de la zone B20; à créer la zone P93 à même une partie de la zone D6, une partie de la zone C51 et une partie de la zone B3; à créer la zone P94 à même la zone P36; à créer la zone P95 à même la zone P64; à créer la zone P96 à même la zone L1; à créer la zone P97 à même la zone P18, une partie de la zone D1 et une partie de la zone D2; à créer la zone P98 à même une partie de la zone D40; à créer la zone P99 à même une partie de la zone D40, une partie de la zone F6, une partie de la zone G25 et une partie de la zone G26; à créer la zone P100 à même une partie de la zone P48, une partie de la zone P73, une partie de la zone P23, une partie de la zone A25 et une partie de la zone B56; à créer la zone P101 à même la zone P71; à créer la zone P102 à même une partie de la zone C4 et une partie de la zone C5; à créer la zone U1 à même la zone P32; à créer la zone U2 à même une partie de la zone P73; à créer la zone U3 à même la zone P5; à créer la zone U4 à même une partie de la zone F9; à créer la zone U5 à même une partie de la zone F42; à créer la zone U6 à même une partie de la zone F1, une partie de la zone F4, une partie de la zone F42 et une partie de la zone IC6; à créer la zone U7 à même une partie de la zone F4 et une partie de la zone F25; à créer la zone U8 à même une partie de la zone P63; à créer la zone U9 à même la zone P74; à créer la zone U10 à même une partie de la zone P19; à créer la zone U11 à même P31; à créer la zone U12 à même la zone P75; à créer la zone F46 à même une partie de la zone F24; à créer la zone C101 à même une partie de la zone C39; à agrandir la zone A49 à même une partie de la zone P15; à agrandir la zone B25 à même une partie de la zone P43; à agrandir la zone C82 à même une partie de la zone P33; à agrandir la zone A81 à même une partie de la zone P54; à agrandir la zone D15 à même une partie de la zone P34, une partie de la zone F24 et une partie de la zone F11; à agrandir la zone G11 à même une partie de la zone G12; à agrandir la zone G12 à même une partie de la zone D17; à agrandir la zone B23 à même une partie de la zone C39; à agrandir la zone D48 à même une partie de la zone G11; à agrandir la zone B20 à même une partie de la zone B3; à agrandir la zone B85 à même une partie de la zone D2; à agrandir la zone D2 à même une partie de la zone B85; à agrandir la zone F25 à même une partie de la zone D1; à agrandir la zone ZAD3 à même une partie de la zone P19; le tout tel qu'indiqué sur le plan accompagnant le présent règlement et en faisant partie à toutes fins que de droit.

Classification

ARTICLE 2.- Le règlement numéro 3300 de zonage et de lotissement est modifié en ajoutant après l'article 13.25 l'article suivant:

Article 13.25.1: Edifice public

L'expression "édifice public" désigne tout immeuble utilisé et appartenant aux gouvernements scolaire, municipal, provincial ou fédéral ou à tout autre gouvernement ainsi que tout immeuble utilisé et appartenant aux fabriques ou évêchés. Sont d'une manière non limitative de cet usage: les bibliothèques, les centres de loisirs, les édifices du culte, les maisons de la culture, les centres hospitaliers, les centres locaux de services communautaires (CLSC), les centres d'accueil de réadaptation et d'hébergement sous l'égide d'un corps public, les institutions religieuses, les musées, les établissements

d'enseignement scolaire public et privé, les postes de police, les postes d'incendie, les établissements de services et d'administration publics, les établissements d'organismes paragouvernementaux.

ARTICLE 3.- Ledit règlement est modifié en ajoutant après l'article 33.2, l'article suivant:

Article 33.3: Usage public institutionnel

Cette classe d'usages comprend tout immeuble et leurs dépendances utilisés à des fins d'éducation, de loisir, de culte, de culture, de santé, d'administration et de services publics.

Sont de ces usages:

- un édifice public;
- un parc et une zone d'aménagement naturel;
- une place publique;
- une garderie;
- une serre municipale et une résidence comme usage complémentaire;
- un cimetière et un établissement crématoire;
- un terrain de golf;
- une piste cyclable, de randonnée pédestre et de ski de fond
- un centre et bureau d'organisme communautaire;
- un terrain de stationnement.

ARTICLE 4.- Ledit règlement est modifié en ajoutant après l'article 33.3, l'article suivant:

Article 33.4: Usage public utilitaire

Cette classe d'usages comprend tout établissement et équipement publics aux fins de transport de biens et de personnes, de communications, de production et de transmission d'énergie, de protection de la population et autres services publics similaires.

Sont de ces usages:

- un édifice public;
- une centrale ou une sous-station de distribution d'énergie électrique;
- une usine de filtration;
- une station de pompage et une station de contrôle pour l'évacuation des eaux usées;
- une usine d'assainissement et d'épuration;
- un site d'enfouissement;
- un entrepôt et une cour de remisage;
- un poste d'émission et antenne de transmission d'onde-radio ou de télévision;
- des boîtes postales;
- un garage, un stationnement et un atelier;

- un centre de détention;
- un terrain de stationnement.

Zones P

ARTICLE 5.- Les articles 337 à 340 exclusivement dudit règlement sont abrogés et remplacés par les suivants:

Article 337: Zones P

Dans toutes les zones P, l'usage suivant est autorisé:

- a) usage public institutionnel, sauf dans les zones P2, P58, P59, P63, P64, P65, P66, P67, P73, P100 où cet usage est prohibé.

Article 337.1: Zone P2

Dans la zone P2, seul l'usage suivant est autorisé:

- a) zone d'aménagement naturel

Article 337.2 Zone P5

Dans la zone P5, en plus des usages autorisés à l'article 337, les usages suivants sont permis:

- a) maison de 2 à 8 logements, de 2 à 3 étages;
- b) maison de 8 logements et plus, de 3 à 4 étages;
- c) maison de chambres, maison de pension;
- d) bâtiment accessoire;
- e) garage privé.

Tout bâtiment construit dans la zone P5 doit respecter les conditions suivantes, en plus des autres exigences du présent règlement:

1- la longueur maximum d'un bâtiment est de 60 mètres;

2- outre les espaces requis pour les marges, les aires de stationnement, les bâtiments accessoires, une ou des superficie(s) libre(s) à un usage collectif doit (doivent) être prévue(s) selon les normes suivantes:

- i) totaliser au moins 25,5 mètres carrés par unité de logements;
- ii) pour les maisons de pension, de chambres et les garderies, totaliser au moins 10 mètres carrés par chambre sans jamais être inférieur à 20% de la superficie totale du terrain;
- iii) ces espaces libres collectifs doivent être gazonnés. Des jeux, des équipements récréatifs couverts ou non, des espaces pavés pour la circulation de piétons peuvent y être aménagés;

Article 339.2 Zone P99

Dans la zone P99, en plus des usages autorisés à l'article 337, les usages suivants sont permis:

- a) maison de 2 à 8 logements, de 2 à 3 étages;
- b) maison de 8 logements et plus, de 3 à 6 étages;
- c) les services professionnels;
- d) les commerces de la classe 1 suivants:

- bureau
- banque et institution financière
- café-terrasse
- salon de coiffure
- tabagie
- fleuriste
- salon de santé
- agence de voyage
- magasin de denrées alimentaires;

- e) les commerces de la classe 2 suivants:

- succursale de la Société des alcools
- club athlétique
- restaurant café et salle à manger
- salle d'exhibit
- garage de stationnement
- magasin de vente au détail

Article 339.3: Zone P100

Dans la zone P100, seul l'usage suivant est permis:

- a) zone d'aménagement naturel

Article 339.4 Zone P102

Dans la zone P102, les conditions suivantes doivent être respectées en plus des autres exigences du présent règlement:

Toute modification aux bâtiments existants ou toute nouvelle construction devront respecter le style architectural du bâtiment principal, quant à la forme de toit, la fenestration, le revêtement extérieur, les types de matériaux, la couleur, de façon à préserver le caractère patrimonial de la zone P102.

ARTICLE 6: Les articles 752.1 à 762 exclusivement dudit règlement sont abrogés et remplacés par les suivants:

Article 752.1: Zone P1

- | | |
|---------------------------|----------------------|
| Marge de recul permise | 8 mètres |
| | rue Caen: 4,5 mètres |
| Pourcentage d'occupation: | |
| - bâtiment principal | 35% |

ANNEXE 2

FICHES D'IMPACT ET D'ATTÉNUATION

FICHE D'IMPACT ET D'ATTÉNUATION NO: B-1

CHAINAGE(S): 0+000 à 0+250

CADASTRE(S):

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

Empiètement sur une superficie de 0,8 ha dans une agrostidaie stolonifère à Verge.
d'Or du Canada

ÉVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

ÉTENDUE: Partielle

INTENSITÉ: Faible

DURÉE: Permanente
DEGRÉ DE PERTURBATION: Faible
RÉSISTANCE: Moyenne

TYPE:

Biophysique

IMPACT:

MESURE(S) D'ATTÉNUATION : Aucune

IMPACT RESIDUEL: Faible

FICHE D'IMPACT ET D'ATTÉNUATION NO: B-2

CHAINAGE(S): 0+070, 0+330, 1+580 (non-localisés)
1+850, 2+300 et autres

CADASTRE(S):

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

Risque de perturbation dans ces ruisseaux occasionné par l'installation du ponceau
et par les travaux de construction routière.

ÉVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

ÉTENDUE: Partielle

INTENSITÉ: Faible

DURÉE: Temporaire
DEGRÉ DE PERTURBATION: Faible
RÉSISTANCE: Faible

TYPE:

Biophysique

IMPACT: Faible

MESURE(S) D'ATTÉNUATION :

Respecter les mesures de protection générale relative à l'installation des ponceaux
(Voir texte)

IMPACT RESIDUEL: Très faible

FICHE D'IMPACT ET D'ATTÉNUATION NO: B-3

CHAINAGE(S): 0+250 à 0+800

CADASTRE(S): 25-26

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

Empiétement sur une superficie d'environ 1,8 ha dans une calamagrostidaie canadienne et phalareaie roseau

ÉVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

ÉTENDUE: Partielle

INTENSITÉ: Faible

DURÉE: Permanente
DEGRÉ DE PERTURBATION: Faible
RÉSISTANCE: Moyenne

TYPE:

Biophysique

IMPACT: Faible

MESURE(S) D'ATTÉNUATION : Aucune

IMPACT RESIDUEL: Faible

FICHE D'IMPACT ET D'ATTÉNUATION NO: B-4

CHAINAGE(S): 0+800 à 1+080

CADASTRE(S):

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

Empiétement sur une superficie d'environ 0,9 ha dans une agrostidaie stolonifère à Verge d'Or du Canada. On y retrouve également la végétation caractéristique de la peupleraie faux-tremble à agrostis stolonifère et de l'aulnaie rugueuse/saulnaie pétiolée

ÉVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

ÉTENDUE: Partielle

INTENSITÉ: Faible

DURÉE: Permanente
DEGRÉ DE PERTURBATION: Faible
RÉSISTANCE: Moyenne

TYPE:

Biophysique

IMPACT: Faible

MESURE(S) D'ATTÉNUATION : Aucune

IMPACT RESIDUEL: Faible

FICHE D'IMPACT ET D'ATTÉNUATION NO: B-5

CHAINAGE(S): 1+120 à 2+240

CADASTRE(S): 24

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

Risque de mise en suspension de sédiments causé par la relocalisation d'un petit ruisseau situé dans l'emprise. Ce ruisseau alimente les trois étangs situés au sud du chemin Beauvoir.

ÉVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

ÉTENDUE: Partielle

INTENSITÉ: Forte

DEGRÉ DE PERTURBATION:

DURÉE: Temporaire

RÉSISTANCE: Fort
Faible

TYPE:

Biophysique

IMPACT: Moyen

MESURE(S) D'ATTÉNUATION :

Respecter les mesures de protection générales relatives à l'installation du ponceau et de relocalisation de ruisseaux (voir texte).

IMPACT RESIDUEL: Très faible

FICHE D'IMPACT ET D'ATTÉNUATION NO: B-6

CHAINAGE(S): 1+135 à 1+970

CADASTRE(S): 23-24

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

Déboisement sur une superficie d'environ 2,4 ha dans un boisé de transition longeant la ligne hydro-électrique et principalement représenté par un groupement de l'érablière rouge à osmonde cannelle et de la peupleraie à aulnes rugueux dans la plaine d'inondation.

ÉVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

ÉTENDUE: Générale

INTENSITÉ: Moyen

DEGRÉ DE PERTURBATION: Moyen

RÉSISTANCE: Moyenne

DURÉE: Permanente

TYPE:

Biophysique

IMPACT: Moyen

MESURE(S) D'ATTÉNUATION : Aucune

IMPACT RESIDUEL: Moyen

FICHE D'IMPACT ET D'ATTÉNUATION N°: B-7

CHAINAGE(S): 2+460 à 3+100

CADASTRE(S): 22

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

Remblayage dans un marécage à typha ayant un fort potentiel pour la faune et pour capacité épuratrice sur une superficie totale d'environ 0,75 ha.

ÉVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

ÉTENDUE: Partielle

INTENSITÉ: Faible

DURÉE: Permanente
DEGRÉ DE PERTURBATION: Moyen
RÉSISTANCE: Forte

TYPE:

Biophysique

IMPACT: Moyen

MESURE(S) D'ATTÉNUATION

Aucun fossé ne sera creusé afin de réduire l'empiétement, et des ponceaux seront aménagés afin d'assurer la libre circulation d'eau et éviter des modifications de drainage.

IMPACT RESIDUEL: Faible

FICHE D'IMPACT ET D'ATTÉNUATION N°:

CHAINAGE(S):

CADASTRE(S):

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

ÉVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

ÉTENDUE:

INTENSITÉ:

DURÉE:
DEGRÉ DE PERTURBATION:
RÉSISTANCE:

TYPE:

IMPACT:

MESURE(S) D'ATTÉNUATION

IMPACT RESIDUEL:

FICHE D'IMPACT ET D'ATTÉNUATION N°: H-1

CHAINAGE(S): 0+000 à 0+720

CADASTRE(S): 26-25

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

Acquisition d'emprise sur une superficie totale d'environ 2,3 ha sur des lots vacants zonés industriels dont la répartition est la suivante:

Yves Patoine, lots 26D-4, superficie 3 789,6 m²

Malère Patoine, lots 260, 260-1, 260-2, 25C, superficie 19 158,8 m²

Jean-Louis Patoine, lot 25C-3, superficie 570,5 m²

ÉVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

TYPE:

ÉTENDUE: Partielle

DURÉE: Permanente

Humain

INTENSITÉ: Faible

DEGRÉ DE PERTURBATION: Faible

RÉSISTANCE: Faible

IMPACT: Très faible

MESURE(S) D'ATTÉNUATION: Aucune

IMPACT RESIDUEL: Très faible

FICHE D'IMPACT ET D'ATTÉNUATION N°: H-2

CHAINAGE(S): 0+700 à 0+760 et
1+100 à 1+160 (est)

CADASTRE(S): 25-B

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S): L'emprise de la route s'approche à 70 m d'une résidence située du côté nord du chemin Beauvoir et à 50 m d'une autre située du côté sud. Ces résidences subiront qu'une variation mineure de leur niveau sonore. (Impact permanent). Lors des travaux, les résidences pourront être incommodées par la production de poussière et bruit.

ÉVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

TYPE:

ÉTENDUE: Ponctuelle

DURÉE: Permanente et temporaire

INTENSITÉ: Faible

DEGRÉ DE PERTURBATION: Très faible

RÉSISTANCE: Forte

Humain

IMPACT: Faible

MESURE(S) D'ATTÉNUATION: Epandre au besoin des abat-poussière et limiter les travaux aux heures normales d'activité.

IMPACT RESIDUEL: Faible

FICHE D'IMPACT ET D'ATTÉNUATION N°: H-3

CHAINAGE(S): 0+720 à 1+080

CADASTRE(S): 25-B

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

Acquisition d'emprise sur une superficie totale de 1,4 ha sur les lots 25-b et 24 (partie), propriété de la firme Sintra. Cet empiètement implique l'emprisonnement d'environ 24 000 m³ de matériaux granulaires sous l'emprise et de 19 000 m³ entre l'emprise et le chemin Beauvoir.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

TYPE:

ÉTENDUE: Partielle

DURÉE: Permanente

INTENSITÉ: Faible

DEGRÉ DE PERTURBATION: Faible

Humain

RÉSISTANCE: Forte

IMPACT: Moyen

MESURE(S) D'ATTÉNUATION: Aucune

IMPACT RESIDUEL: Moyen

FICHE D'IMPACT ET D'ATTÉNUATION N°: H-4

CHAINAGE(S): 1+100 à 1+655

CADASTRE(S): 24

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

Acquisition d'emprise sur une superficie totale de 1,9 ha dans un secteur loti, zoné "industrie légère" par la municipalité de Fleurimont, mais dans la plaine d'inondation 0-20 ans

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

TYPE:

ÉTENDUE: Partielle

DURÉE: Permanente

Humain

INTENSITÉ: Faible

DEGRÉ DE PERTURBATION: Faible

RÉSISTANCE: Faible

IMPACT: Très faible

MESURE(S) D'ATTÉNUATION: Aucune

IMPACT RESIDUEL: Très faible

FICHE D'IMPACT ET D'ATTÉNUATION N°: H-5

CHAINAGE(S): 1+655 à 1+680

CADASTRE(S): 24

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

Acquisition d'emprise sur une superficie totale de 1 063 m² sur le lot 24, propriété de la firme Désourdy. Cet empiètement implique l'emprisonnement d'environ 2 668 m³ de matériaux granulaires sous l'emprise, et de 3 726 m³ de matériaux à découvert.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

ÉTENDUE: Ponctuelle

INTENSITÉ: Faible

DEGRÉ DE PERTURBATION: Très faible

RÉSISTANCE: Forte

DURÉE: Permanente

TYPE:

Humain

IMPACT: Faible

MESURE(S) D'ATTÉNUATION: Aucune

IMPACT RESIDUEL: Faible

FICHE D'IMPACT ET D'ATTÉNUATION N°: H-6

CHAINAGE(S): 1+680 à 2+300

CADASTRE(S): 23

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S): Acquisition d'emprise sur une superficie totale de 1,9 ha sur le lot 23, propriété de Gravière St-François. Cet empiètement implique l'emprisonnement d'environ 34 796 m³ de matériaux granulaires sous l'emprise et de 90 792 m³ de matériaux de découvert. Certains problèmes d'opération sont, de plus, à prévoir par l'effet de coupure que la route entraînera en isolant les bassins de sédimentation du côté ouest et les autres équipements du côté est. Rapprochement de l'en-

ÉVALUATION DE(S) L'IMPACT(S): trepôt à 30 m de la route.

TYPE:

ÉTENDUE: Partielle

INTENSITÉ: Moyenne

DEGRÉ DE PERTURBATION: Moyen

RÉSISTANCE: Forte

DURÉE: Permanente

Moyen

Forte

Humain

IMPACT: Fort

MESURE(S) D'ATTÉNUATION: Installer des ponceaux sous la route pour assurer l'utilisation actuelle et future des bassins de sédimentation, fournir des accès sur le boulevard afin d'assurer l'exploitation de la carrière dans son ensemble.

IMPACT RESIDUEL: Faible

FICHE D'IMPACT ET D'ATTÉNUATION N^o: H-7

CHAINAGE(S): 2+300 à 3+100

CADASTRE(S): 22

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

Acquisition d'emprise sur une superficie totale de 2,15 ha sur des terrains zonés «secteur industriel ou résidentiel» par le zonage municipal. Les terrains appartiennent à la ville de Sherbrooke et sont dans la plaine inondable, 0-20 ans.

ÉVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

TYPE:

ÉTENDUE: Partielle

DURÉE: Permanente

INTENSITÉ: Faible

DEGRÉ DE PERTURBATION: Faible

Humain

RÉSISTANCE: Faible

IMPACT: Très faible

MESURE(S) D'ATTÉNUATION Aucune

IMPACT RESIDUEL: Très faible

FICHE D'IMPACT ET D'ATTÉNUATION N^o:

CHAINAGE(S):

CADASTRE(S):

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

ÉVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

TYPE:

ÉTENDUE:

DURÉE:

INTENSITÉ:

DEGRÉ DE PERTURBATION:

RÉSISTANCE:

IMPACT:

MESURE(S) D'ATTÉNUATION

IMPACT RESIDUEL:

FICHE D'IMPACT ET D'ATTÉNUATION N^o: V-1

CHAINAGE(S): 0+700 à 2+350 (ouest)

CADASTRE(S):

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

La route longe l'emprise de l'Hydro-Québec située à l'ouest et croise le poste hydro-électrique St-François dont les structures métalliques n'offrent aucun intérêt esthétique.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

ÉTENDUE: Partielle

INTENSITÉ: Moyenne

DURÉE: Permanente

DEGRÉ DE PERTURBATION: Moyen

RÉSISTANCE: Forte

TYPE:

Visuel

IMPACT: Fort

MESURE(S) D'ATTÉNUATION:

Créer un écran visuel avec de grands arbres feuillus de chaque côté de la route.

IMPACT RESIDUEL: Faible

FICHE D'IMPACT ET D'ATTÉNUATION N^o: V-2

CHAINAGE(S): 0+700 à 0+760 et
1+100 à 1+160 (est)

CADASTRE(S):

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

L'emprise de la route s'approche de deux résidences situées en bordure du chemin Beauvoir et modifie considérablement l'ambiance esthétique de leur environnement visuel.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

ÉTENDUE: Partielle

INTENSITÉ: Moyenne

DURÉE: Permanente

DEGRÉ DE PERTURBATION: Moyen

RÉSISTANCE: Moyenne

TYPE:

Visuel

IMPACT: Moyen

MESURE(S) D'ATTÉNUATION:

Créer un écran visuel avec de grands arbres feuillus de chaque côté de la route.

IMPACT RESIDUEL: Faible

FICHE D'IMPACT ET D'ATTÉNUATION N^o: V-3

CHAINAGE(S): 1+450 à 1+650

CADASTRE(S): 23-24

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

La route passe à proximité d'une carrière en exploitation qui constitue un contraste choquant en couleurs, forme et textures. Ce paysage est visuellement discordant.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

TYPE:

Visuel

ÉTENDUE: Partielle

DURÉE: Permanente

INTENSITÉ: Moyenne

DEGRÉ DE PERTURBATION: Moyen

RÉSISTANCE: Moyenne

IMPACT: Moyen

MESURE(S) D'ATTÉNUATION:

Créer un écran visuel avec de grands arbres feuillus de chaque côté de la route.

IMPACT RESIDUEL: Faible

FICHE D'IMPACT ET D'ATTÉNUATION N^o: V-4

CHAINAGE(S): 1+900 à 2+300

CADASTRE(S): 23

DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

La route traverse une carrière en exploitation de grande envergure, qui constitue une véritable cicatrice dans le paysage. Cette carrière représente un contraste choquant de couleurs, forme et textures et une discordance visuelle.

EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

TYPE:

Visuel

ÉTENDUE: Partielle

DURÉE: Permanente

INTENSITÉ: Moyenne

DEGRÉ DE PERTURBATION: Moyen

RÉSISTANCE: Fort

IMPACT: Fort

MESURE(S) D'ATTÉNUATION:

Créer un écran visuel avec grands arbres feuillus de chaque côté de la route.

IMPACT RESIDUEL: Faible

ANNEXE 3

ÉTUDE HYDRAULIQUE



Québec, le 18 novembre 1991

M. Guy D'Astous, biologiste
Service de l'Environnement
Ministère des transports
255 Crémazie est, 8e étage
Montréal, Qc
H2M 1L5

Objet: Expertise hydraulique complémentaire pour la
reconstruction du boulevard St-François entre
l'autoroute 10 et la rue Terrell à Sherbrooke
et Fleurimont
V/référence: S.A.P.P.I. 0010-03-20
N/référence: P0-86-80572

Monsieur,

A la suite de votre récente demande adressée à
notre Service, nous avons examiné attentivement le nouveau
tracé "C" proposé pour la reconstruction du boulevard St-
François au site identifié en titre.

Cet examen nous a permis de constater que ce
nouveau tracé résultait d'une combinaison des tracés "A"
et "B" déjà analysés à notre Service. En effet, on remar-
que que l'axe du nouveau tracé correspond à celui de
l'ancien tracé "A" jusqu'au chaînage approximatif 2+290
pour ensuite bifurquer vers l'ancien tracé "B" et rejoin-
dre ce dernier à la hauteur du chaînage 2+730. La figure
#1 ci-annexée permet de visualiser ce nouveau tracé.

Conscient de ce fait, nous avons repris les
résultats obtenus lors de notre étude initiale. Cet
exercice nous permet maintenant de vous informer que les
commentaires et les recommandations déjà formulés à l'in-
térieur du rapport que nous vous avons transmis le 9 mai
1988 sont applicables pour le nouveau tracé mentionné
précédemment.

Afin de faciliter la discussion, nous avons
regroupé à l'intérieur d'un tableau ci-annexé, les niveaux
d'eau anticipés le long du nouveau tracé lors de la tran-
sition de crues de récurrence égale à 20 ans et 100 ans.

SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

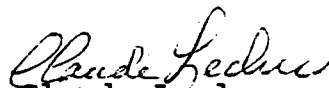
26 NOV. 1991

L'examen de ce tableau vous permettra de constater que la construction du futur boulevard St-François suivant la nouvelle variante de tracé ne modifiera que très peu le régime d'écoulement actuel de la rivière en temps de crue. Par contre, il est important de mentionner que l'aménagement du profil du futur boulevard à une élévation égale à celle de la crue de 20 ans entraînera obligatoirement un franchissement d'eau sur le chemin d'une hauteur moyenne d'environ 600 mm lors des crues de récurrence centenaire.

Nous rappelons, tel que déjà mentionné dans notre étude de mai 1988, que notre analyse du comportement hydrique de la rivière St-François en temps de crue ne tient compte d'aucun franchissement d'eau au-dessus de la route pour tenir compte des exigences émises à l'intérieur de la politique régissant les nouvelles constructions routières le long d'une zone considérée comme inondable. Pour fin de comparaison, nous avons ajouté à la fin du tableau, l'élévation du profil actuel du boulevard St-François.

Nous espérons que ces commentaires sauront répondre à vos attentes et soyez assuré de notre collaboration pour toute information additionnelle pouvant vous être utile dans le présent dossier.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Claude Leclerc, ing.

Chef du Service de l'hydraulique

CL/cml

p.j.: Expertise hydraulique du 9 mai 1988

c.c.: MM. Michel Labrie, ing. directeur régional 05
Ghislain Dufour, ing. chef distr. Sherbrooke

"Boulevard St-François"

Objet: Courbes de remous anticipées suite au réaménagement du boulevard St-François selon la variante de tracé "c" proposée en 1991.

Sections contrôles analysées	Situation actuelle			Situation anticipée variante "C" (1991)			Niveau du profil du boulevard existant (m)
	20	Conditions de crues (ans)		20	100	Δ	
		100	Δ				
5	145,19	145,80	0,61	145,19	145,80	0,61	145,7
4*	145,38	146,00	0,62	145,39	146,02	0,63	145,9
3	145,47	146,06	0,59	145,48	146,09	0,61	145,7
2	145,59	146,17	0,58	145,60	146,19	0,59	146,1
1	145,75	146,34	0,59	145,75	146,34	0,59	145,7
0	146,04	146,63	0,59	146,08	146,70	0,62	146,3

N.B.: La figure #1 ci-annexée permet de localiser les sections contrôles analysées.

*Une forte contraction de l'écoulement est relevée à cette section.

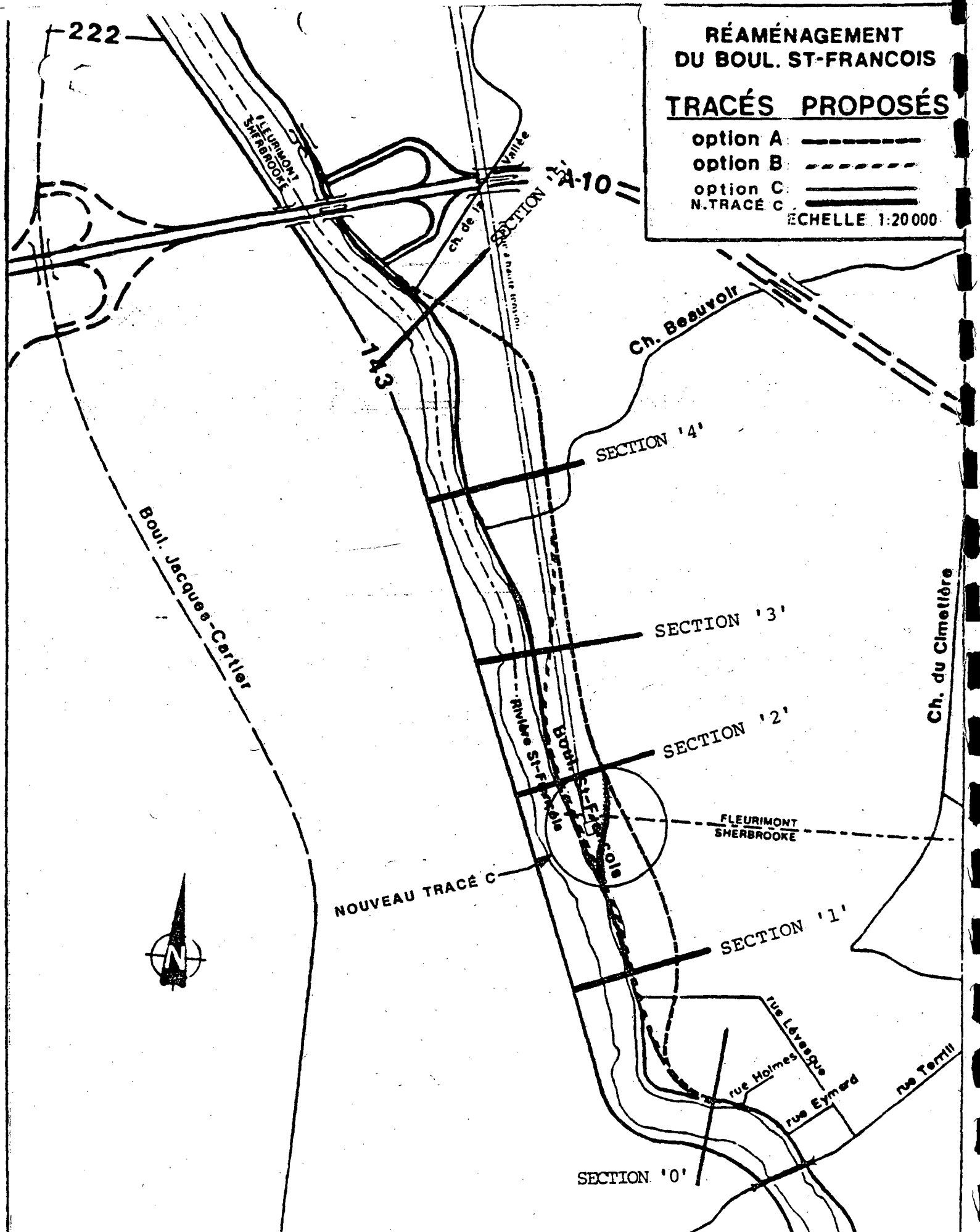
Δ : Ecart entre les conditions de crue de 20 et 100 ans.

RÉAMÉNAGEMENT
DU BOUL. ST-FRANCOIS

TRACÉS PROPOSÉS

- option A : ————
- option B : - - - - -
- option C : ————
- N. TRACÉ C : ————

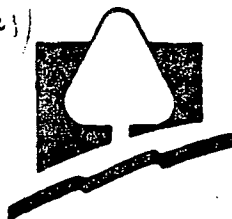
ÉCHELLE 1:20 000



ANNEXE 4

CORRESPONDANCE COMITÉ "CHARMES"

Projet St (enr)



CHARMES

Le 2 juin 1989

ber...
D
y 700 28

DIR.	☐	☐	☐
CONF.	☐	☐	☐
ENTR.	☐	☐	☐
ADM.	☐	☐	☐
PERS.	☐	☐	☐
BEC.	☐	☐	☐
1989-06--2			
M.T.Q. - ESTRIE REGION (5)			
CODE-CLASSEMENT			
☐	☐	☐	☐

Madame Lise Bacon
Ministre de l'Environnement du Québec
3900, rue Marly, 6e étage
Sainte-Foy (Québec)
G1X 4E4

*C.C. à MM C. Coite in SHH
Y. Kone in SHH
S-P. Simard in.
V. Walby in.
N. Berube in.*

Objet : projet de reconstruction du boulevard Saint-François
- zone marécageuse située dans les limites de la ville
de Sherbrooke

Madame,

Lors d'une rencontre tenue le 10 mai dernier au bureau de la députée et ministre du comté de Saint-François, Mme Monique Gagnon-Tremblay, à laquelle participaient les représentants de la direction régionale du ministère des Transports, les représentants de la Ville de Sherbrooke et les représentants de la Corporation de gestion CHARMES, une entente est intervenue sur deux des trois points demandés par la Corporation de gestion CHARMES.

Premièrement, le Ministère introduira une clause du devis spécial interdisant à l'entrepreneur d'effectuer de l'empiètement excessif dans la zone marécageuse. Deuxièmement, le niveau d'eau pourra être augmenté de plus ou moins 0,54 mètre, c'est-à-dire 21 pouces. Mais malheureusement le Ministère ne pourra entreprendre aucune étude sur l'aménagement du marécage puisque la mise en valeur de sites semblables ne relève pas de sa compétence ni de sa mission.

Après avoir pris connaissance de cette position du ministère des Transports, le Conseil d'administration de la Corporation de gestion CHARMES, réuni en séance spéciale le 17 mai 1989 a adopté une résolution acceptant les engagements confirmés par le directeur régional du ministère des Transports, M. Paul Brodeur. (Vous trouverez ci-joint la résolution 89-74 et la correspondance pertinente.)

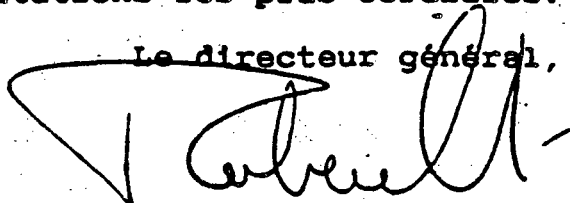
corporation de gestion Charmes

1010, rue Ste-Thérèse
Sherbrooke (Québec) J1K 2V1

Par conséquent, la Corporation de gestion CHARMES retire sa requête d'audience publique en rapport avec le projet de reconstruction du boulevard Saint-François.

Espérant le tout satisfaisant, je vous prie de croire, Madame, en l'expression de mes salutations les plus cordiales.

Le directeur général,



ROBERT DUBE

RD/cp

Pièces jointes

c.c. Mme Monique Gagnon-Tremblay, députée et ministre, comté de Saint-François

→ M. Paul Brodeur, directeur régional du ministère des Transports du Québec, région Estrie
Médias régionaux



CHARMES

EXTRAIT DES PROCES-VERBAUX DU COMITE D'HYGIENE ET
D'AMENAGEMENT DES RIVIERES MAGOG ET SAINT-FRANCOIS
(C.H.A.R.M.E.S.)

A une séance spéciale du Conseil d'administration tenue au lac Ruel, le 17^e jour de mai mil neuf cent quatre-vingt-neuf, présidée par M. Ulric Chainé, à laquelle assistaient MM. Raymond Demers, Roger Frot, Marcel Labonté et Benoit Nadon.

La motion suivante a été adoptée :

RESOLUTION : 89-74

Il est PROPOSE PAR : M. Marcel Labonté
APPUYE PAR : M. Raymond Demers

Que la Corporation de gestion CHARMES accepte les engagements écrits tels que confirmés par lettre datée du 16 mai 1989, du directeur régional du ministère des Transports du Québec, M. Paul Brodeur et que la Corporation retire sa requête d'audiences publiques auprès de la ministre de l'Environnement du Québec, Mme Lise Bacon.

Adopté

Je, soussigné, Robert Dubé, directeur général de la Corporation de gestion CHARMES, certifie par les présentes que l'extrait ci-dessus est vrai.

A Sherbrooke, le 1^{er} jour de juin 1989.

Le directeur général,

ROBERT DUBE



Sherbrooke, le 16 mai 1989

Monsieur Robert Dubé
Directeur général
CHARMES
1010, rue Ste-Thérèse
Sherbrooke (Québec)
J1K 2V1

Objet: Projet de reconstruction du boulevard Saint-François -
zone marécageuse située dans les limites de Sherbrooke
N/Dossier: 620-5036-8416

Monsieur,

En réponse à la vôtre du 10 mai 1989, soyez informé de la position du ministère des Transports concernant les trois points visés:

- Une clause du devis spécial interdira à l'entrepreneur tout stationnement temporaire de sa machinerie et l'installation de roulottes et autres sur le site du marécage; une surveillance particulière sera assurée à cet effet lors de l'exécution.
- Les plans et devis prévoyaient de ne pas faire de fossés à cet endroit et de déposer les ponceaux au niveau du sol naturel. La cote la plus basse du marais est de 144,46 m; elle fut observée au chainage 2 + 710. Nous rehausserons les ponceaux à la cote 145,00 m; le niveau d'eau pourra alors être augmenté de 0,54 m ($\approx$ 21 pouces).

...2

M. Robert Dubé, dir. gén.

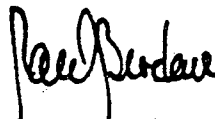
-2-

1989-05-16

- Malheureusement, le Ministère ne pourra entreprendre une étude sur l'aménagement du marécage, puisque la mise en valeur de sites semblables ne relève pas de sa compétence ni de sa mission.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Le directeur,



PAUL BRODEUR, ing.

PB/sr

c.c.: Mme Monique Gagnon-Tremblay, députée de Saint-François
et ministre
M. Claude Lortie, ing., s.-m.a.
M. Normand Beaudoin, ing., chef de district



CHARMES

Le 10 mai 1989

Monsieur Paul Brodeur
Directeur régional
Ministère des Transports
3330, rue King ouest
Sherbrooke (Québec)
J1L 1C9

Objet : projet de reconstruction du boulevard Saint-François -
zone marécageuse située dans les limites de Sherbrooke

Monsieur,

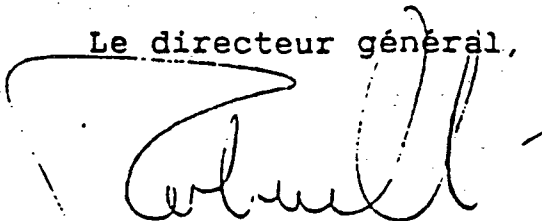
Pour faire suite à notre rencontre du 10 mai dernier, la Corporation de gestion CHARMES vous demande par la présente de nous confirmer votre position, en rapport avec l'objet cité en rubrique, sur les points suivants :

- garantir qu'au niveau des plans et devis aucun empiètement excessif (stationnement temporaire de la machinerie, installation de roulottes, etc.) ne soit toléré sur le site du marécage;
- garantir l'installation de structures permettant l'augmentation du niveau de l'eau dans la zone marécageuse;
- réaliser une étude sur l'aménagement du marécage par l'utilisation des structures de contrôle de niveau de l'eau. L'étude d'aménagement devra tenir compte du potentiel faunique et de la possibilité d'accessibilité au marécage pour l'observation. Cette étude devra établir les coûts d'aménagement et le Ministère devra prévoir des budgets suffisants pour réaliser les travaux. Ces aménagements s'inscriront dans le cadre du projet global d'aménagement des berges de la rivière Saint-François, à l'intérieur des limites de la ville de Sherbrooke.

Je profite de la présente pour vous transmettre sous pli la demande d'audience publique qui a été adressée à Madame Lise Bacon, ministre de l'environnement du Québec, en date du 7 avril dernier.

Espérant de vos nouvelles prochainement, je vous prie de croire, Monsieur, en l'expression de mes salutations les plus cordiales.

Le directeur général,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Robert Dube', written over a horizontal line.

ROBERT DUBE

RD/sb

Pièces jointes

c.c. Mme Monique Gagnon-Tremblay, députée provinciale de Saint-François, ministre aux communautés culturelles et de l'immigration, déléguée à la Condition féminine.



Le 28 novembre 1991

Monsieur Michel Labrie
Directeur régional
Ministère des Transports du Québec
Direction régionale de l'Estrie
200, rue Belvédère nord, bur. 2.02
Sherbrooke (Québec)
J1K 4A9

Monsieur,

-- Suite à la rencontre des différents intervenants impliqués dans le dossier de la rélocalisation du boulevard Saint-François et à la lumière des nouvelles orientations, nous vous faisons parvenir notre position qui abroge la position mentionnée dans notre lettre du 10 mai 1989.

Le marécage concerné est créé et soutenu par une nappe perchée, isolée par une couche d'argile. La fragilité et fébrilité de ce système aquatique nous ont amenés à reconsidérer sa valeur réelle. La valeur faunique est incontestablement riche et à préserver, mais au-delà de cette valeur, il y a aussi celle du marais épurateur. En effet, selon les dernières vérifications, une bonne partie des eaux de lixiviation du site d'enfouissement sanitaire adjacent y serait captée et filtrée, de même que l'eau du site de dépôt de neige qui s'y déversent également. Selon toute vraisemblance, la valeur épuratrice du marais nous préoccupe davantage que celle de la faune ailée qui y voit déjà de tout façon un refuge.

Or, la demande que nous formulions en 1989 à l'effet de prévoir une structure permettant de rehausser le niveau de l'eau du marais de 21 pouces n'est plus pertinente.

corporation de gestion Charmes

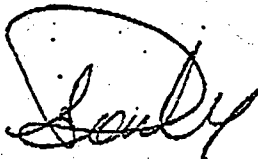
1010, rue Ste-Thérèse
Sherbrooke (Québec) J1K 2V1
819-821-5893



Bien que le nouveau tracé C soit situé à l'extérieur du marais, nous maintenons tout de même notre position quant à la garantie de ne pas utiliser le marais comme aire de stationnement de machineries ou de roulottes de chantier ni comme dépôt d'agrégats routiers. Tous les moyens possibles pour protéger et maintenir le marais fonctionnel devront être pris.

Espérant le tout satisfaisant, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Le directeur général,



AP/cp

ANDRE PROULX, agr.

c.c. M. Ghyslain Dufour,	Ministère des Transports du Québec
M. Jean-Marc Beaudoin,	Habitation et développement urbain
M. Richard Bernier,	Ingénierie et environnement



ANNEXE 5

**RÉSOLUTIONS MUNICIPALES
(PISTES CYCLABLES)**

WC PL
↳ copie serv. enr.
cl. 9F

**Municipalité de
Fleurimont**

1735, Chemin Galvin
Fleurimont (Québec)
J1G 3E7
Tél. (819) 565-9954
Télécopieur: (819) 565-5476

Fleurimont, ce 25 juillet 1990.

M. Normand Beaudoin, Ingénieur,
Chef de district # 36,
Ministère des transports du Québec,
c.p. 456,
Sherbrooke, Qc.
J1H 5J7

REÇU LE

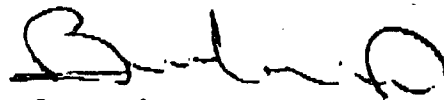
27 JUIL. 1990

District: 36 Sherbrooke

Monsieur,

Vous trouverez ci-inclus, copie certifiée d'une résolution adoptée par Messieurs les Membres du Conseil, lors de la session du 23 juillet 1990, en rapport avec la future piste cyclable sur le boul. St-François nord.

Souhaitant le tout utile, veuillez agréer, Monsieur, nos salutations les plus distinguées.



Roger Caron,
Secrétaire-trésorier.

p.j.
RC/c1a

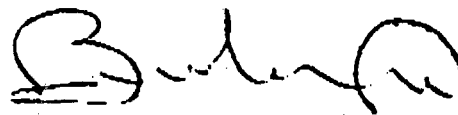
**Municipalité de
Fleurimont**

1735, Chemin Galvin
Fleurimont (Québec)
J1G 3E7
Tel. (819) 565-9954
Télécopieur: (819) 565-5476

Extrait du procès-verbal de la session d'ajournement du Conseil Municipal de Fleurimont, tenue le 23 juillet 1990, sous la présidence de Monsieur le Maire Julien Ducharme. MM. Les Conseillers Taschereau, Blais, Gagnon et Charland sont présents. Monsieur le Secrétaire-trésorier Roger Caron est aussi présent.

" Il est proposé et unanimement résolu que la municipalité de Fleurimont avise le Ministère des transports du Québec, qu'il est de son intention, tout en tenant compte des possibilités d'obtenir des subventions, d'aménager une piste cyclable sur le boulevard St-François nord et d'y intégrer le tronçon actuel qui sera désaffecté lors de la reconstruction de cette route."

Copie conforme 1990/07/25.



Roger Caron,
Secrétaire-trésorier.



EXTRAIT DES PROCES-VERBAUX DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance régulière du Conseil municipal de la Ville de Sherbrooke, tenue à l'Hôtel de Ville, 191, rue Palais, le 6 août 1990, présidée par Son Honneur le maire Jean Paul Pelletier, à laquelle assistaient les conseillers Ulric Chainé, Laurier Custeau, Normand Brault, Guy Couture, Jean-Yves Laflamme, Michel Carrier, Alfred Demers, Me Bernard F. Tanguay, Serge Cardin, la conseillère Françoise Dunn et les conseillers Jean Perrault et Jacques Jubinville.

RESOLUTION NO 90-787 -

Récupération de l'ancienne emprise du boulevard St-François pour l'intégrer à un réseau de pistes cyclables.

ATTENDU qu'il est de l'intention de la Ville de Sherbrooke d'implanter progressivement un réseau piétonnier et cyclable pour compléter et intégrer le réseau de parcs et espaces verts,

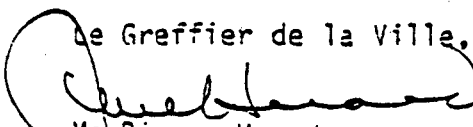
il est PROPOSE PAR LE CONSEILLER Cardin
 APPUYE PAR LE CONSEILLER Laflamme

Que la Ville de Sherbrooke confirme son intention au Ministère des transports d'intégrer l'ancienne emprise du boulevard St-François Nord dans un projet global de sentiers piétonniers et cyclables lesquels feront partis de son réseau de parcs et espaces verts.

- ADOPTE -

Je, soussigné, Me Pierre Huard, Greffier de la Ville de Sherbrooke, certifie par les présentes que l'extrait ci-dessus est vrai.

Le Greffier de la Ville,


Me Pierre Huard

ANNEXE 6

LOCALISATION DES PONCEAUX

BOULEVARD ST-FRANCOIS

Localisation et dimensionnement
des ponceaux

<u>CHAINAGE</u>	<u>BASSIN</u>	<u>TYPE</u>	<u>DIMENSIONS</u>
0+050	2,5 ha	T.B.A.	600 mm
0+320	8,5 ha	T.B.A.	600 mm
0+540	13,5 ha	T.B.A.	750 mm
0+880	27 ha	T.B.A.	900 mm
1+070	21,5 ha	T.B.A.	900 mm
1+180	26,5 ha	T.T.O.	1,16 X 0,80
1+600	19,5 ha	T.T.O.	1,16 X 0,80
1+850	18 ha	T.T.O.	1,16 X 0,80
1+940	17,5 ha	T.T.O.	1,16 X 0,80
2+295	23,5 ha	T.B.A.	1 050 mm
2+620	20 ha	T.T.O.	1,43 X 0,96
2+760	42,5 ha	T.T.O.	1,66 X 1,09
3+440	14 ha	T.T.O.	1,16 X 0,80

ANNEXE 7

EXTRAIT DU C.C.D.G. (1986)

EXTRAIT INTEGRAL DE: CAHIER DES CHARGES ET DEVIS MIN. DES TRANSPORTS DU QUEBEC 1986.

SECTION 6

SURVEILLANCE DES TRAVAUX

6.01 INTERVENTION DU SURVEILLANT

Le surveillant est habilité à juger de la qualité des matériaux et des ouvrages, à mesurer, calculer et établir les quantités des ouvrages exécutés. Lorsque l'exécution des travaux en rend pratiquement impossible le contrôle qualitatif et quantitatif, le surveillant en avise l'entrepreneur; dans un tel cas, ce dernier doit immédiatement suspendre les travaux de sorte que le contrôle quantitatif et qualitatif soit rendu possible.

Le surveillant indique tout ouvrage ou partie d'ouvrage qui ne répond pas aux exigences des plans et devis et qui, de ce fait, doit être reconstruit par l'entrepreneur à ses frais. Si l'entrepreneur prouve qu'il n'y avait aucune malfaçon, lors de la démolition de l'ouvrage ou partie d'ouvrage indiqué, il doit également refaire cet ouvrage ou cette partie d'ouvrage et 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 du contrat ou à un prix convenu, par avenant au contrat, selon les stipulations de l'article 9.04.

Le surveillant ne dirige pas les travaux; il ne peut pas agir comme contremaître et ne peut pas remplir d'autres fonctions relevant de l'entrepreneur.

6.02 FONCTION DES INSPECTEURS

Les inspecteurs dépendent techniquement de leur chef de service respectif. Leur fonction consiste à aider le surveillant dans le contrôle qualitatif et quantitatif des travaux et leur présence sur les lieux ne relève pas l'entrepreneur de son obligation d'exécuter les travaux conformément aux plans, aux devis et 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 et de modifier les plans, croquis ou esquisses qui font partie du contrat.

Les inspecteurs ne peuvent pas agir comme contremaîtres, ni remplir d'autres fonctions relevant de l'entrepreneur. Les 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'entrepreneur ne doit pas travailler en dehors des heures régulières sans en aviser au moins 3 jours à l'avance le surveillant 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 2.07.

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 surveillant 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, des dessins d'exécution et des dessins d'assemblage, avant que ces documents n'aient d'abord été visés par le surveillant pour fins de conformité aux plans et devis.

Une période minimum de 2 semaines est requise au surveillant pour l'étude de ces plans ou dessins.

L'apposition d'un visa par le surveillant 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 surveillant 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 et scellé par un membre de l'Ordre des Ingénieurs du Québec.

Les plans sont requis en 5 copies; il sont requis en 7 copies concernant les charpentes métalliques; ils 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 surveillant. 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'atelier que lui-même ou ses sous-traitants ont préparés au cours des travaux. Ces films doivent montrer les détails des travaux concernés tels que visés par le surveillant et tels qu'exécutés.

Les dessins de ces plans doivent être conformes à la norme CAN2-72.7M «Exigences relatives aux dessins destinés à être microfilmés».

C) Plans d'ouvrages provisoires

Un ouvrage provisoire est un ouvrage construit dans le but de permettre l'exécution de l'ouvrage permanent, e.g.: batardeau, étalement, système d'érection, pont temporaire, ouvrage de soutènement temporaire, coffrage suspendu, coffrage en porte-à-faux, etc.

Avant d'entreprendre ces ouvrages, l'entrepreneur doit remettre des copies de ses plans au surveillant pour information.

Les plans d'ouvrages provisoires suivants doivent être signés et scellés par un membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec: batardeau métallique, étalement, système d'érection assemblé au chantier, pont temporaire, ouvrage de soutènement temporaire pour retenir une voie de communication, coffrage suspendu et coffrage en porte-à-faux de plus de 2,4 m de portée. 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 PRÉSENCE DE L'ENTREPRENEUR

L'entrepreneur doit maintenir sur le lieu des travaux un représentant responsable, autorisé à recevoir les communications du surveillant. Le domicile du représentant de l'entrepreneur ou tout autre endroit où il habite pour la durée des travaux doivent être clairement déterminés, avant que ne débutent les travaux.

6.06 PIQUETS ET REPÈRES

Pour fins de référence et de contrôle qualitatif et quantitatif des ouvrages, le surveillant établit sur le terrain les piquets et repères suivants

a) pour les travaux de terrassement:

Sur la ligne de centre de chacune des chaussées, lorsque cette ligne se situe hors une chaussée existante où est maintenue la circulation, un piquet de chaînage à tous les 20 m et, s'il y a lieu, aux endroits de transition, d'intersection, de début et de fin de courbe.

De chaque côté de la ligne de centre d'une chaussée, généralement à la limite de l'emprise, un piquet de chaînage et un point de niveau à tous les 20 m et, s'il y a lieu, aux endroits de transition, d'intersection, de début et de fin de courbe. Sur le piquet sont inscrits le chaînage, sa distance de la ligne de centre et l'élévation de la ligne de sous-fondation (ou d'une autre ligne) par rapport au point de niveau, lorsque la liste des élévations n'est pas fournie par écrit à l'entrepreneur. Lorsqu'il y a déboisement, le point de niveau est généralement installé après l'essouchement, avant ou lors du mesurage des sections initiales.

b) pour les travaux de revêtement:

De chaque côté de la ligne de centre d'une chaussée ou d'un seul côté en retrait du revêtement, un piquet de chaînage à tous les 20 m et, s'il y a lieu, aux endroits de transition, d'intersection, de début et de fin de courbe. Sur le piquet est indiqué le chaînage et, si nécessaire, une distance et une élévation, généralement l'élévation de la fondation supérieure; en section urbaine en présence de bordures, puisards, regards, dans les courbes et autres, les points d'élévation peuvent être indiqués au 10 m.

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:

Deux piquets et deux points de niveau déterminant l'axe central, les extrémités et les élévations amont et aval du fond du ponceau.

- glissières de sécurité:

Les piquets de début, de fin et des points de courbure; l'entrepreneur doit prendre lui-même les élévations à partir du revêtement ou de la fondation supérieure.

- murs, bordures:

Un piquet à tous les 20 m et aux endroits d'angle, de courbe et de transition; l'alignement est généralement en retrait par rapport à la ligne de centre de l'ouvrage et l'élévation du dessus de l'ouvrage est indiquée sur le piquet.

- puisards, regards, massifs d'éclairage, etc.:

Pour chacun de ces ouvrages, deux piquets sont implantés sur lesquels sont indiquées la distance de l'ouvrage, son ou ses élévations.

Pour l'égout pluvial, l'entrepreneur doit en repartir la pente entre deux puisards ou deux regards, selon les élévations qui lui sont fournies pour le fond de ces unités.

Si, au cours des opérations, les piquets et repères implantés une première fois par le surveillant viennent à disparaître, l'entrepreneur doit les remplacer lui-même, à ses frais.

Pour l'exécution des travaux de terrassement et de structure de chaussée, le surveillant remet à l'entrepreneur une liste où sont données les mesures de distance et d'élévation des fossés gauche et droit, les mesures d'alignement, de largeur et d'élévation de la sous-fondation ou d'une autre ligne et autres mesures de base non indiquées aux plans et devis et nécessaires à l'entrepreneur pour le piquetage exact des ouvrages.

Les données «limites extrêmes des terrassements» peuvent être aussi fournies à l'entrepreneur, mais ne peuvent être qu'approximatives particulièrement dans les coupes combinées de déblais de 2e et 1re classe; 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 surveillant 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 surveillant.

6.07 INSPECTION

Le surveillant 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. et sont alors soumis aux obligations contenues dans le programme de prévention de l'entrepreneur en ce qui a trait aux activités du chantier: circulation, port d'équipement... L'entrepreneur doit donc leur faciliter l'accomplissement rapide, complet et sécuritaire de leur inspection et est responsable de tout retard apporté par sa faute à cette inspection.

ANNEXE 8

**SUIVI ENVIRONNEMENTAL CONCERNANT
LES SOURCES D'EAU POTABLE**

SUIVI ENVIRONNEMENTAL CONCERNANT LES SOURCES D'EAU POTABLE (PUITS)

Le ministère des Transports du Québec utilise presque exclusivement un mélange de chlorures de sodium et de calcium pour l'entretien de son réseau routier en hiver. Ces trois ions inorganiques sont donc susceptibles de se retrouver en plus grandes concentrations dans les nappes d'eau de surface ainsi que dans les puits des particuliers résidant en bordure des routes.

Le "USPHS", agence américaine de santé publique, recommande pour des considérations de goût que la concentration maximale de chlorures pour l'eau destinée à la consommation domestique n'excède pas 250 mg/l. En 1980, Environnement-Canada a publié une étude sur la qualité des eaux et sous le chapitre "chlorures", il est mentionné: "Même en grande quantité (600 mg/l), les chlorures n'ont pas de répercussions défavorables sur la santé des humains; toutefois, à cause du goût qu'ils donnent aux eaux, on a dû limiter les concentrations maximales de chlorures". Les eaux destinées à des utilisations domestiques, agricoles et industrielles devraient contenir moins de 250 mg/l de chlorure (Santé et Bien-Être Social Canada, 1979; Ontario Ministry of the Environment, 1974). Quant au sodium, il est mentionné que les eaux d'alimentation ne devraient généralement pas contenir plus de 270 mg/l (Hart, 1974). Il est recommandé aux personnes suivant un régime hyposodique d'éviter de boire une eau contenant plus de 20 mg/l de sodium.

Les ions de chlorures étant les plus mobiles dans l'environnement, ils ont été retenus comme principal indicateur d'une contamination de la nappe d'eau due à l'entretien d'une artère routière.

Dans le cadre de ce projet particulier, et compte tenu de ce qui a été dit précédemment, la concentration de 250 mg/l a été retenue comme seuil limite d'intervention.

Ainsi, tous les puits localisés le long du tracé retenu seront inventoriés et analysés avant la réalisation du projet et feront également l'objet d'un suivi environnemental dont la durée maximale sera de deux (2) ans. L'objectif poursuivi par ce programme consiste à déterminer la nouvelle concentration d'équilibre en chlorures atteinte suite à la construction et l'opération de cette route. Au cas où la concentration en chlorures atteindrait ou

dépasserait d'une manière significative 250 mg/l, et ce en rapport avec la qualité d'origine de l'eau de puits, le ministère des Transports interviendrait afin d'assurer aux propriétaires une eau de meilleure qualité. Après analyse de chaque cas, le Ministère déterminera la mesure la plus appropriée pour atteindre l'objectif visé. Parmi les mesures, signalons le creusage d'un nouveau puits, l'incorporation de systèmes de traitement d'eau (ultra-filtration, échange ionique, etc.) ou toute autre mesure que le Ministère jugerait à propos de favoriser en fonction de chaque cas particulier.
