



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE
RÉCLAMATION EN DOMMAGES
PROPRIÉTÉ DE M. LÉO DALLAIRE
AUTOROUTE 410 ET CHEMIN DRUMMOND

CANQ
TR
GE
EN
697



556449

DANIEL WALTZ

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE
RECLAMATION EN DOMMAGES
PROPRIETE DE M. LEO DALLAIRE
AUTOROUTE 410 ET CHEMIN DRUMMOND

SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT
MINISTERE DES TRANSPORTS

MONTREAL, SEPTEMBRE 1982

travail réalisé par: Jean-Pierre Panet
M. ing. Environnement
collaboration: Lynne Mackay, stagiaire
N/D: 0410-01.82

CANQ
TR
GE
EN
697

TABLE DES MATIÈRES

	<u>PAGES</u>
APPROBATION POUR TRANSMISSION	i
LETTRE DE TRANSMISSION	ii
PLAN DE LOCALISATION	1
1.- HISTORIQUE	2
2.- RELEVES	3
2.1 Relevés techniques	3
2.2 Relevés topographiques	3
2.3 Relevé sonore	3
3.- CALCUL DE BRUIT	4
4.- CRITERES ENVIRONNEMENTAUX	5
4.1 Bruit	5
4.2 Aspect social	6
4.3 Aspect visuel	6
4.4 Aspect économique	6
5.- CONCLUSION ET DISCUSSION	7
BIBLIOGRAPHIE	8

PAGES

ANNEXE 1: RESUME DE LA DEMANDE	9
ANNEXE 2: ETUDE DU SERVICE DES RECLAMATIONS	13
ANNEXE 3: RELEVÉ SONORE, AOÛT 1982	17
ANNEXE 4: RESUME DE LA NORME UTILISEE PAR LE GOUVERNEMENT AMERICAIN (FEDERAL)	20



EVALUATION ENVIRONNEMENTALE
RECLAMATION EN DOMMAGES
PROPRIETE DE M. LEO DALLAIRE
AUTOROUTE 410 ET CHEMIN DRUMMOND

Ce rapport est recommandé pour approbation

..... *Mother Soniel, ing.*
(SIGNATURE)

... *82.10.04.* ...
(DATE)

Chef, Division du Contrôle de la pollution et Recherches

Approuvé pour transmission et considération
par les autorités du ministère des Transports

..... *[Signature]*
(SIGNATURE) DANIEL WALTZ

- 6 OCT 1982
(DATE)

Chef, Service de l'Environnement



Montréal, le 5 octobre 1982

A: Monsieur Daniel Waltz, écologiste
Chef du service de l'Environnement

De: Mozher Sorial, ing.-chimiste
Chef de la division du Contrôle
de la pollution et Recherches

Objet: Evaluation environnementale
Reclamation en dommages
Propriété de monsieur Léo Dallaire
Autoroute 410 et chemin Drummond

Suite à la lecture de ce rapport technique ainsi que la correspondance portant sur le même sujet, nous croyons que cette plainte est de nature particulière et qu'elle doit être traitée en conséquence.

Il est évident que le propriétaire de cette maison a vu la qualité de son environnement se détériorer d'une façon appréciable suite aux travaux effectués par le ministère des Transports pour construire l'autoroute 410 et élargir le chemin Drummond. Egalement, le propriétaire de cette maison a trouvé la valeur marchande de son domicile baissée à cause de l'impact résiduel de ces travaux (bruit, impact visuel, etc.).

Alors, même si du point de vue strictement légal il n'existe pas de précédent qui justifie l'indemnisation du propriétaire de cette maison, nous croyons que l'étude du bruit effectuée par notre Division vient introduire un nouveau élément qui doit être pris en considération. Il serait injuste de laisser cette personne subir son sort spécialement que les coûts ne seront pas inabordables.

Je recommande de transmettre ce dossier au service des Réclamations-Dommages.

Le chef de la division du Contrôle
de la pollution et Recherches,

Mozher Sorial, ing.-chimiste

MS/js

1. HISTORIQUE

La résidence de M. Dallaire est située en bordure du chemin Drummond et de l'autoroute 410. En 1973, on a construit l'autoroute 410 et on a exproprié une partie de son terrain. Par la suite, en 1978, le Ministère a élargi le chemin Drummond (à l'intérieur de son emprise). Selon nos recherches, il n'y a pas eu d'études environnementales entreprises pour ces deux projets de construction. Le propriétaire a effectué une réclamation du Ministère des Transports alléguant une baisse de sa qualité de vie, et dommages créés lors de la construction des routes. L'annexe #1 donne le résumé de ses réclamations. Ce résumé a été préparé par M. Lacroix, ingénieur. L'annexe #2 est le rapport d'enquête du suivi des réclamations du Ministère des Transports. La demande d'étude environnementale est expliquée à l'annexe #2:

"Nous avons donc soumis le cas au service de l'Environnement afin d'envisager un nouvel aspect encore inexploité qui nous permettrait peut être de vérifier de façon scientifique si la situation de cette propriété peut affecter la jouissance de ses occupants."

2. RELEVES

2.1 Relevés techniques

Des relevés de débits de circulation ont été effectués sur le chemin Drummond et sur l'autoroute 410 au mois de juin 1982 par le service des relevés techniques. Ces débits sont utilisés dans l'étude du calcul de bruit.

2.2 Relevés topographiques

Au mois d'août 1982, nous avons effectué des mesures de distance sur le terrain afin de calculer avec précision le bruit.

2.3 Relevé sonore

Afin d'évaluer le niveau de bruit existant, nous avons effectué au mois d'août 1981 un relevé sonore de 24 heures. La mesure a été prise à l'aide d'un analyseur statistique de bruit (modèle 4426 de la Compagnie Bruel and Kjaer). Les résultats sont exprimés en $L_{10}(H)$ et en $L_{EQ}(H)$.

L_{10} est défini comme étant le niveau sonore dépassé 10% du temps pendant un heure et $L_{EQ}(H)$ est le niveau sonore continu équivalent au niveau sonore variable enregistré dans une heure ($L_{EQ}(H)$ est en quelque sorte une moyenne). Les mesures sont pondérées selon le filtre "A" accepté internationalement comme pondération en fréquence dans les études d'impact sonore.

Nous constatons que la norme de 70 dB (A) n'est pas dépassée, mais dans la période de 7 heures du matin à 17 heures, nous sommes assez près de la norme.

3. CALCUL DE BRUIT

A l'aide d'une technique de calcul de bruit basée sur les distances et les volumes de circulation, nous avons corroboré les relevés sonores effectués sur le terrain (Kugler, 1974).

On peut tirer les conclusions suivantes:

- Le bruit généré par le chemin Drummond est approximativement équivalent à celui causé par l'autoroute 410 (à cause de la petite distance entre la maison et le chemin Drummond).
- La valeur du L_{10} calculée est environ 69 dB pour l'heure de pointe. (Cette méthode de calcul surestime le résultat en général.)

4. CRITERES ENVIRONNEMENTAUX

4.1 Bruit

A cette date, le Ministère de l'Environnement n'a pas émis de norme quantifiée au sujet du bruit urbain; nous utilisons comme référence la norme américaine fédérale F.H.P.M. 7.7.3 que nous donnons à l'annexe 4. Notons que nous utiliserons $L_{10} = 70$ dB(A) comme niveau sonore qui nécessite une intervention directe de la part des autorités, si cette valeur est dépassée en milieu urbain résidentiel comme étant une valeur acceptable. (MIGNERON, 1981)

Nous citons du Conseil consultatif de l'Environnement:

"On peut supposer que des ambiances acoustiques, telles que celles qui sont engendrées par les autoroutes, auront les mêmes effets que le bruit de certaines industries. On peut même s'inquiéter du caractère héréditaire de l'atteinte portée à la fonction auditive. En deça de ces effets somatiques lents de dégradation progressive de l'audition, le bruit peut provoquer, suivant son intensité et sa violence, une dilatation des vaisseaux sanguins, une élévation de la tension artérielle et une accélération du rythme cardiaque. On peut donc parler d'une véritable agression par le bruit; les médecins évaluent à un peu plus de 50 décibels (A) le seuil possible de cette agression.

Sur le plan psychique, les troubles sont difficilement mesurables; ils peuvent être plus prononcés encore que les troubles somatiques. La gêne peut commencer à partir du moment où le bruit affecte la communication, le repos ou le recueillement. Par exemple, dès le moment où un bruit vient perturber la perception auditive d'une personne, surtout à partir du moment où cette personne est en conscience, elle n'est plus capable d'oublier. La pollution acoustique peut donc affecter considérablement, par ses atteintes psychiques, les relations humaines. Cette agression, dans les logements ou dans les locaux de travail, peut provoquer différents troubles qui vont de simples maux de tête à la névrose et à la dépression.

Lorsque l'on considère le niveau de bruit qui existe actuellement dans les grandes métropoles, notamment au voisinage des grands axes de circulation, on constate que non seulement il est très élevé pendant les heures de pointe mais que, bien souvent, il persiste tout au long de la journée, sans jamais présenter une atténuation importante. Par exemple, pour les grands axes de Montréal, ville qui n'est pas particulièrement bruyante, sur 24 heures consécutives, pendant 15 heures l'intensité du bruit est supérieure à 65 décibels (A). Un tel niveau affecte l'audition et le comportement psychique des individus, tout en empêchant la communication et le repos. Le tribut économique que l'on doit payer pour cette forme de pollution se chiffre par de multiples accidents, des milliers d'heures de travail perdues et de nombreux traitements médicaux.

4.2 Aspect social

Notons plusieurs facteurs sociaux qui sont intervenus lors des deux constructions de route. Bien qu'il n'existait pas de «quartier» comme tel, la construction de l'autoroute 410 est venue perturber la vie semi-rurale qui existait avant. Par la suite, l'élargissement du chemin Drummond a conduit à l'expropriation de plusieurs voisins de M. Dallaire, ayant pour conséquence de l'isoler davantage.

4.3 Aspect visuel

Le plan de développement original de la municipalité prévoyait la création d'un quartier résidentiel selon la subdivision des lots. Par la suite, la résidence de M. Dallaire s'est retrouvée entre un viaduc, une autoroute et une route élargie. L'environnement visuel a donc été transformé considérablement.

4.4 Aspect économique

Selon une étude du département des transports américain, la valeur marchande des maisons unifamiliales baisse d'environ 20 à 30% lorsqu'une autoroute est construite en bordure des résidences (SKIDMORE, 1975).

5. CONCLUSION ET DISCUSSION

Selon les critères environnementaux que nous utilisons actuellement, la résidence de Monsieur Dallaire subit un impact environnemental provenant des deux routes.

Lors de la construction des deux routes, aucune mesure de mitigation environnementale n'a été entreprise. Seuls les critères techniques de construction et d'expropriation ont été appliqués.

D'une façon pratique, il n'est pas possible d'appliquer aucune mesure de mitigation à des coûts raisonnables, qui viendrait réduire l'impact environnemental causé par les routes 410 et le chemin Drummond. On aurait dû y penser lors de la conception de chacune de ces routes.

Finalement, nous donnons quelques éléments qui peuvent servir à déterminer la responsabilité du Ministère dans de tels cas.

Lorsqu'une route cause un préjudice environnemental à des citoyens ou à une entreprise, nous devons considérer les éléments suivants:

1. Le Ministère des Transports enfreint-il ou a-t-il enfreint une loi?
2. Est-il juste de juger des actes du Ministère des Transports posés dans les années 70 avec des critères de design de 82?
3. Les nouvelles routes sont souvent demandées par les municipalités et utilisées par les citoyens des quartiers environnants.
4. Actuellement, il n'existe pas de "norme" quantifiée de niveau sonore en ce qui concerne les maximums admissibles le long des routes.
5. Les citoyens ou les entreprises qui subissent un préjudice à cause d'une route, sont-ils venus s'installer dans la zone d'impact en connaissance de cause?

Compte tenu des éléments énumérés plus haut, il est souvent difficile d'établir la part de responsabilité du Ministère des Transports. La particularité de chacun des cas rend difficile l'élaboration d'une politique globale de règlement. L'élaboration de principes généraux par les autorités du Ministère nous aiderait à déterminer une solution possible.

Nous référons le cas aux autorités concernées.

BIBLIOGRAPHIE

Kughn, Andrew, Daniel E. Commins, William J. Galloway, 1974. Design
Send for Highway Noise Prediction and Control. Transportation
Research Board National Cooperation Highway Research Program
National Academy of Sciences.

Localisation des corridors de transport au Québec, rapport préparé pour
le ministère de l'Environnement par le Conseil consultatif de
l'Environnement du Québec. Fév. 1976. 174 pages.

MIGNERON, Jean-Gabriel, Acoustique urbaine, Presse de l'université
Laval, 1981.

SKIDMORE, Owings, Merrill, Economics Impacts, vs Dept of transportation,
1975, volume 3, rapport no DOT-OS-401175, 204 pages.

DANIEL WALTZ

/9

ANNEXE # 1
RESUME DE LA DEMANDE

.../10

Sherbrooke 1981-02-02.

Ministère des Transports
1075 rue Talbot
Sherbrooke, Qué.
J1H 5J7

ATT: Monsieur Gilles Plouffe, ing.

Sujet: Madame Lucille Dallaire
Mun : Ascot Canton
Circ : St-François
Dossier : 1,18,0-36-01-01

Monsieur,

La présente fait suite à la lettre de Madame Dallaire, adressée au premier ministre, Monsieur René Lévesque.

J'ai rencontré, le 2 février 1981, Madame Dallaire, en compagnie de Monsieur Robert Goulet, responsable au niveau du District des projets de réclamation contre le Ministère.

Nous avons discuté des principaux points mentionnés dans sa lettre pour mieux comprendre la situation.

1,- Ouverture d'un chemin, pour faire circuler les autos :

Durant la construction de l'autoroute 410, la circulation a été détournée sur une rue existante, longeant la propriété de Madame Dallaire. Les véhicules ont empruntés le lot P-14-B-30, tel que montré sur la copie du plan EX-76-55-40-17 ci-jointe. Il y aurait eu à ce moment là, empiètement sur le terrain de Madame Dallaire.

../2

2,- Couverture qui s'est mise à couler

Lors de la construction de la rue Galt, l'entrepreneur, Roger Charland Inc., aurait par la vibration de son béliet mécanique, endommagé le contour de la cheminée de la maison de Madame Dallaire. L'horloge, de même que des chandeliers se seraient décrochés du mur, pour se retrouver sur le plancher de la cuisine.

3,- Dimension du terrain de Madame Dallaire

Les bornes implantées par notre service d'arpentage foncier seraient erronées. Madame Dallaire aimerait faire vérifier le tout, par un arpenteur géomètre indépendant dont les frais seraient facturés au Ministère. L'argumentation de Madame Dallaire repose sur le fait que la clôture longeant l'arrière de son lot aurait été déplacée suite à la vérification de notre service d'arpentage foncier. Les bornes originales sont disparues au cours des travaux.

4,- Entrée pavée

Suivant Madame Dallaire, son entrée, qui était à l'origine pavée, n'aurait pas été remise dans son état initial. Son garage a dû être déplacé par l'expropriation lors de la construction de l'autoroute 410 et c'est à ce moment que son entrée a été modifiée.

5,- Utilisation de matériaux lui appartenant

Suite aux travaux de pavage de la rue Galt, l'entrepreneur, Roger Charland Inc., aurait pris du matériel à l'arrière de la cour de Madame Dallaire, pour accoter la chaîne face à sa propriété et ce, sans lui demander la permission. Les bons matériaux ainsi prélevés, auraient été remplacés par des matériaux de rebuts.

6,- Plantation d'arbres

Un représentant du Ministère aurait approché Madame Dallaire pour planter des arbres le long de la berge de l'autoroute 410 afin de créer une barrière contre le son. Madame Dallaire ne lui a pas donné la permission de passer sur son terrain ce qui aurait remis le projet en question.

de toute façon
cette mesure
aurait été
parfaitement
inefficace!
8210.06

7,- Puits artésien

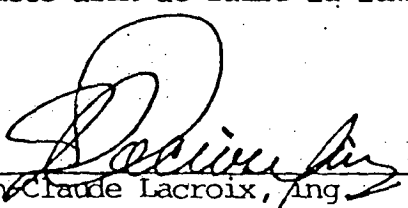
Le puits de Madame Dallaire est localisé face à sa maison. Les abrasifs utilisés, pourraient selon elle, contaminer son eau. Aussi, elle se propose de la faire analyser et d'en faire part au Ministère.

8,- Perte de temps

Son mari aurait perdu 5 jours d'ouvrage pour régler les problèmes inhérents aux travaux de construction de l'autoroute 410 et de la rue Galt. Il travaille chez "Sherbrooke Frame Master Enr., 329 rue Assomption.

Enfin, Madame Dallaire se plaint du bruit excessif en provenance de la rue Galt et de l'autoroute 410. Elle veut être entièrement expropriée et nous fera part, de toute la correspondance qui l'a amenée d'un service à l'autre depuis 1973 et qui n'a servi qu'à augmenter son agressivité envers le Ministère.

En conclusion, ce dossier doit nécessairement faire l'objet d'une enquête afin de faire la lumière sur les accusations portées.


Jean-Claude Lacroix, ing.
Adj. Chef District 36 (Const.)

JCL/cb

c.c.: Monsieur Robert Goulet

ANNEXE # 2
ETUDE DU SERVICE DES RECLAMATIONS

RAPPORT D'ENQUETE AU DIRECTEUR DU SERVICE DES RECLAMATIONS-DOMMAGES

SUJET: Madame Lucille Dallaire
Epouse de Léo Dallaire
R.R. 1
Sherbrooke 562-1793

LOCALISATION: Propriété uni-familiale située sur la partie du lot
14-B-31, Canton d'Ascot

Plan d'expropriation 76554017

Evaluation municipale 11 640,00\$

DESCRIPTION DES DOMMAGES: Les dommages auraient débuté en 1978 lors de l'élargissement du chemin Drummond et par la suite depuis 1973 lors de la construction de l'autoroute 410 et des négociations d'expropriation.

DESCRIPTION DES LIEUX: Depuis la construction de l'autoroute 410, la résidence se trouve située au carrefour de la rue Drummond et de l'autoroute 410. Nous joignons le plan de construction au dossier pour situer l'emplacement.

ENQUETE: La réclamante présente au ministère des Transports plusieurs récrimination depuis le nouveau aménagement routier dans son secteur. Nous joignons au dossier ses allégations qui ont été notées par l'ingénieur Monsieur J.C. Lacroix

CONSTRUCTION CHEMIN
DRUMMOND: La majeure partie de la demande est relié a l'élargissement du chemin Drummond. Après vérification de la situation nous pouvons résumer les faits comme suit: Les travaux ont été donné a contrat à l'entrepreneur Roger Charland dont nous incluons copie du marché numéro 536-0120-8. Nous devons souligner immédiatement, que tous les dommages dont fait état la réclamante sont prescrits puisqu'ils datent de 1978. Pour les travaux concernant le chemin Drummond le ministère est demeuré à l'intérieur de son emprise existante et de ce fait n'a pas eu besoin d'exproprié de terrain. Le problème est à l'effet que la réclamante avait aménagé l'emprise comme son propre terrain, ce qui fut détruit lors des travaux car le ministère a utilisé son emprise a la pleine largeur.

CONSTRUCTION AUTOROUTE
410: Tel que démontré au plan d'expropriation, la réclamante fut indemnisé pour la lisière du terrain acquis par le ministère ainsi que le déplacement du garage. L'arpentage légal confirme qu'il n'y a pas d'empiètement, si la réclamante conteste nos limites il lui appartient d'en établir la preuve.

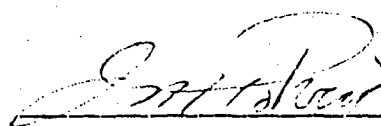
CONCLUSION: En définitive, la réclamante demande une expropriation complète du fait que le nouvel aménagement du réseau routier rend la situation intolérable.

Nous avons visité les lieux, et nous devons admettre qu'effectivement la propriété se trouve placée de sorte qu'elle est presque contournée complètement par la route 410 et chemin Drummond.

A notre avis le problème est davantage causé par l'autoroute 410, où il y a une très grande densité de circulation causant un bruit infernal et accentué par celle de la rue Drummond qui s'accroît de plus en plus. La marge de recul de la propriété répond aux normes municipales, les travaux n'ont donc pas nécessités l'expropriation de la propriété et dans les circonstances rien ne peut nous permettre d'exproprier cette propriété, même si nous comprenons que dans ce secteur cette propriété fut la plus affectée par la construction nouvelle du réseau routier.

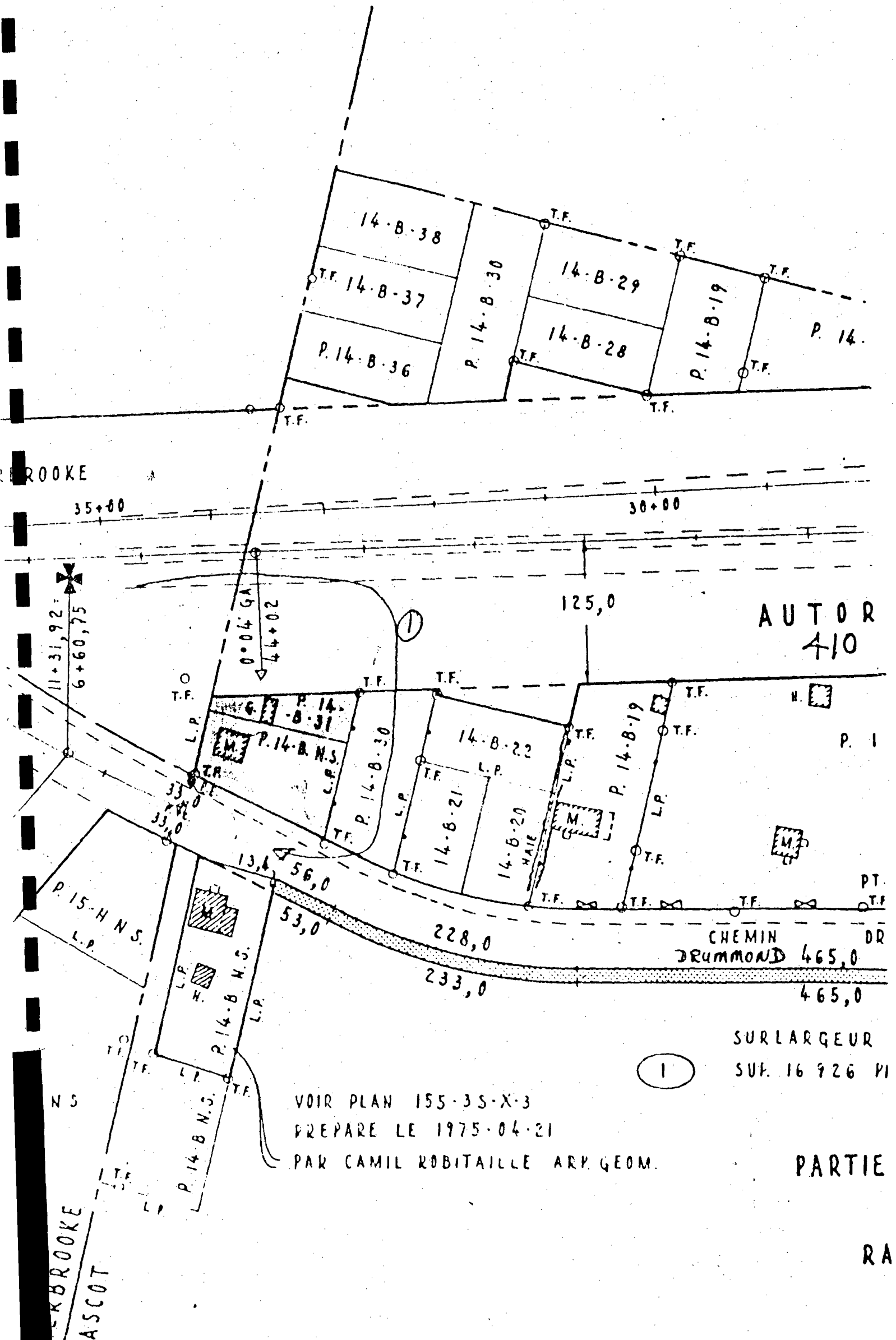
Il semble selon nos recherches que légalement nous ne pouvons rien faire et la réclamante doit endurer son sort. Nous n'avons aucun précédent dans ce genre de situation qui pourrait nous guider.

Nous avons donc soumis le cas au service de l'Environnement afin d'envisager un nouvel aspect encore inexploité qui nous permettrait peut-être de vérifier de façon scientifique si la situation de cette propriété peut affecter la jouissance de ses occupants. *



Jean-Michel Potvin, enquêteur
Service des réclamations-dommages
Montréal

Date 12 Oct 1981
JMP/sb



VOIR PLAN 155-35-X-3
PREPARE LE 1975-04-21
PAR CAMIL ROBITAILLE ARV. GEOM.

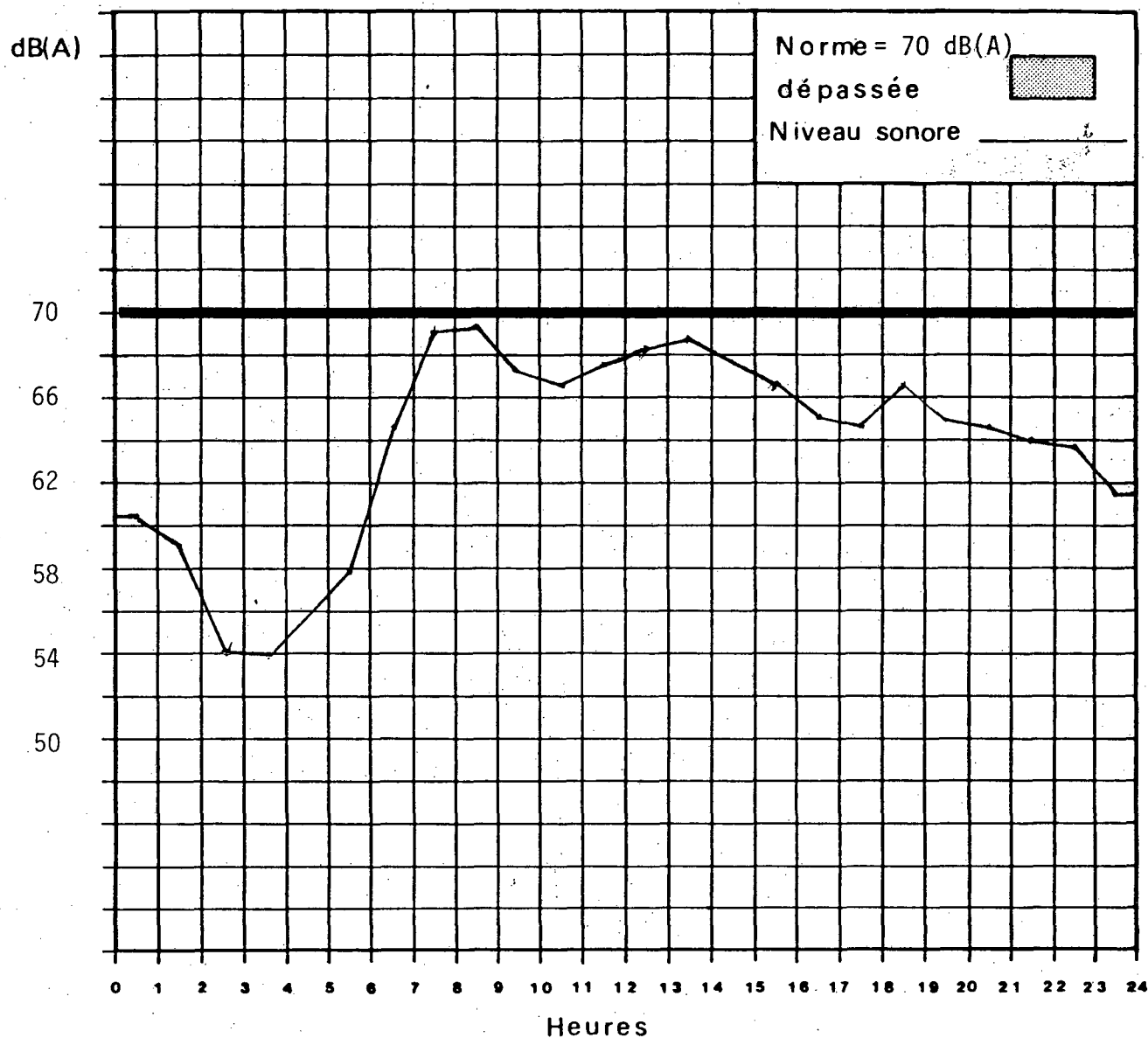
SURLARGEUR
SUP. 16 926 PI

PARTIE

RA

ANNEXE # 3
RELEVÉ SONORE
AOUT 1982

Représentation graphique du niveau sonore L_{10}



Lieu : A - 410 Sherbrooke

Relevé no : 1

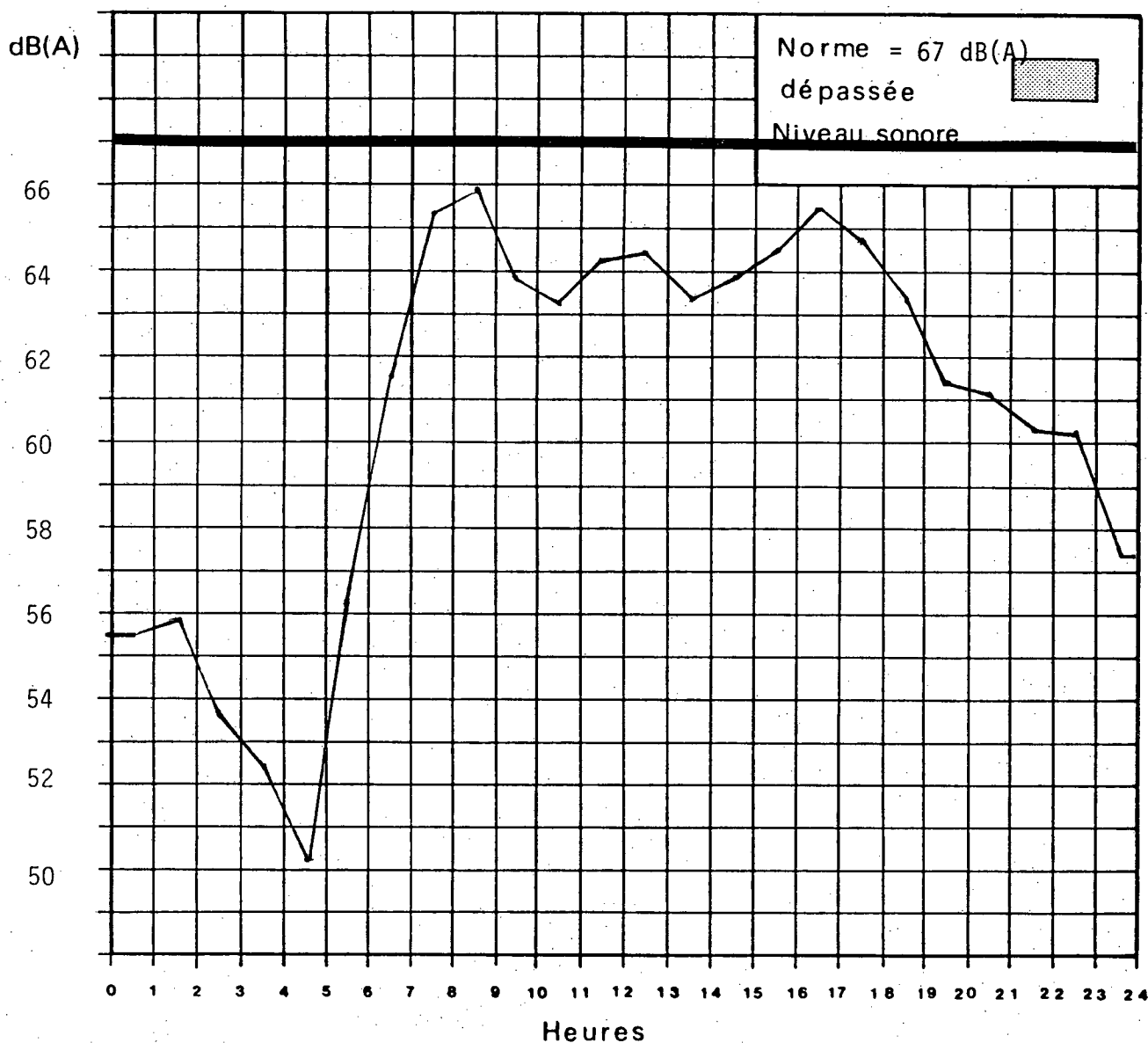
Localisation : Chemin Drummond et intersection 410 rue Galt

Date : 8 juin 1982 Heures : 00H00 - 24 H00

Appareil : 4426 - 2312

Représentation graphique du niveau sonore L_{eq}

/19

Lieu : A - 410 SherbrookeRelevé no : 1Localisation : Chemin Drummond et intersection 410 rue GaltDate : 8 juin 1982Heures : 00H00 - 24 H00Appareil : 4426 - 2312

ANNEXE 4

RESUME DE LA NORME UTILISEE
PAR LE GOUVERNEMENT AMERICAIN (FEDERAL)

RÉSUMÉ DE LA NORME UTILISÉE PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS
(Niveau extérieur selon F.H.P.M. 7.7.3)

L_{eq} (h) dB L_{10} (h) dB

57

60

Bandes de terrain dans lesquelles la sérénité et la tranquillité revêtent une signification extraordinaire.

Exemples: Amphithéâtres en plein air, zones historiques, certaines catégories de parcs.

67

70

Terrains de pique-nique, lieux de récréation, écoles, hôpitaux, résidences.

RÉACTION DE LA COMMUNAUTÉ FACE AU BRUIT

Action de groupe exerçant
des pressions politiques
et des procédures légales

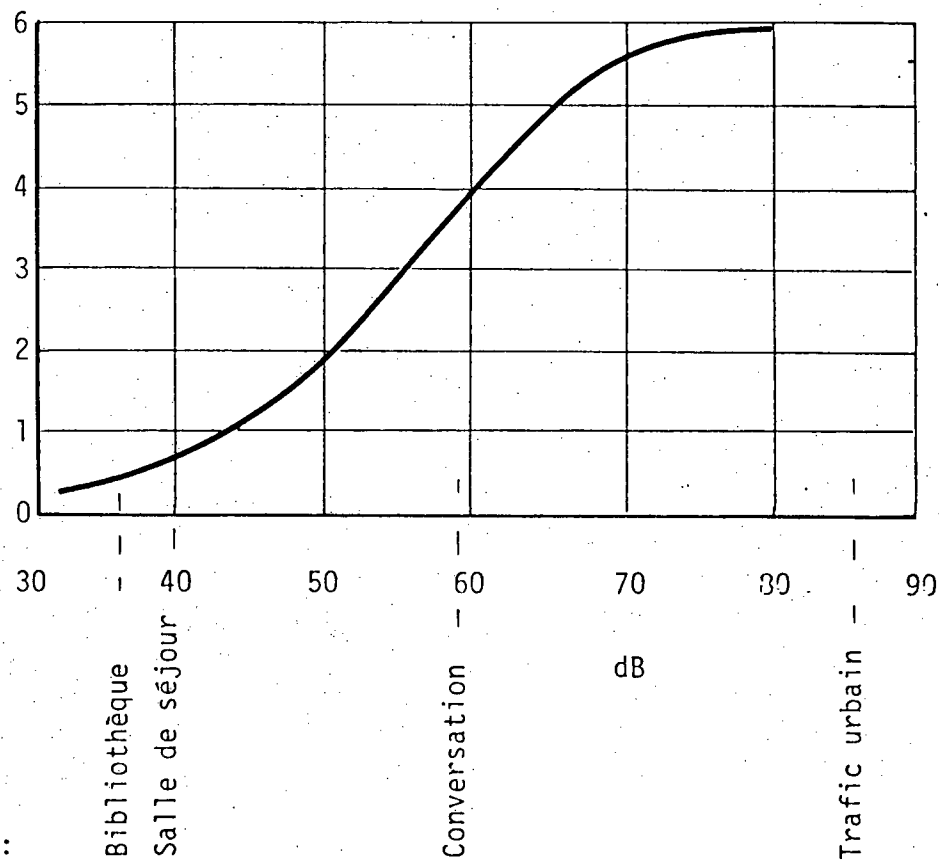
Revendications publiques

Organisation d'un groupe
de pression

Plusieurs plaintes indi-
viduelles

Quelques plaintes indi-
viduelles

Pas de plaintes



Quelques exemples :

Bibliothèque

Salle de séjour

Conversation

Trafic urbain

- Références:
- Rapport F.H.P.M. 7.7.3, 1976
 - Bulletin Bruel et Kjaer, 1981
 - Réactions de l'homme à son environnement acoustique, G.J.Thiessen, 1971

D

--

--

Voir les paragraphes 11a et c pour les exigences relatives aux terrains non aménagés.

E 4/

52

55

(Intérieur) (Intérieur)

Résidences, motels, hôtels, salles de réunions publiques, écoles, églises, bibliothèques, hôpitaux et auditorium.

1/ Voir le paragraphe 8 sur la méthode d'application.

2/ On peut utiliser les niveaux L_{10} ou L_{eq} (mais pas les deux) dans un même projet.

3/ Les parcs des catégories A et B comprennent tous les terrains (privés ou publics) exploités en tant que parcs, ainsi que les terrains publics mis officiellement de côté ou désignés par un organisme gouvernemental en tant que parcs à la date de divulgation du projet routier.

4/ Voir les paragraphes 8c, d et e pour la méthode d'application.

c. Les niveaux de bruits intérieurs théoriquement admissibles de la catégorie E s'appliquent dans les cas suivants:

(1) activités intérieures sur les terrains où l'on n'a identifié aucune activité ou utilisation extérieures sensibles au bruit, et

(2) situations où les activités extérieures sur un terrain sont soit éloignées de la route soit protégées de quelque manière, de sorte qu'elles ne seront pas trop gênées par les bruits, contrairement à celles de l'intérieur.

RELATIONS ENTRE LES NIVEAUX DE BRUITS THEORIQUEMENT ADMISSIBLES
ET LES ACTIVITES 1/

Catégorie
d'activité

Niveaux de bruits
théoriquement - dBA^{2/}
admissibles

L_{eq} (h) L₁₀ (h)

Description de la catégorie

A 3/

57

60

(Extérieur) (Extérieur)

Bandes de terrain dans lesquelles la sérénité et la tranquillité revêtent une signification extraordinaire et desservent un besoin important du public et où la préservation de ces qualités est essentielle si le secteur doit continuer à remplir sa fonction. Ces secteurs peuvent comprendre des amphithéâtres, certaines catégories de parcs ou des parties de ceux-ci, des espaces libres, ou des zones historiques désignés par les autorités locales compétentes.

B 3/

67

70

(Extérieur) (Extérieur)

Terrains de pique-nique, lieux de récréation, terrains de jeux, terrains de sports actifs, et parcs qui ne sont pas compris dans la catégorie A ainsi que résidences, motels, hôtels, salles de réunions publiques, écoles, églises, bibliothèques et hôpitaux.

C

72

75

(Extérieur) (Extérieur)

Terrains aménagés, propriétés ou activités non incluses dans les catégories A ou B ci-dessus.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 135 482