



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

RACCORDEMENT DE L'AUTOROUTE 55
À LA ROUTE 157, SHAWINIGAN-SUD
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ANNEXES 1 A 11

CANQ
TR
GE
CA
370
V.2

469235

RACCORDEMENT DE L'AUTOROUTE 55
À LA ROUTE 157, SHAWINIGAN-SUD
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ANNEXES 1 A 11

RAPPORT FINAL

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

CANO
TR
GE
CA
370
V.2

PLURITEC LTÉE
AOUT 1988

ANNEXE 1

AVIS DE PROJET ET DIRECTIVE DU
MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT



Avis de projet

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

1. Promoteur Ministère des Transports

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

No de téléphone 514-873-4953

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

2. Consultant du projet pour le promoteur _____

Adresse _____

No de téléphone _____

Responsable du projet pour le consultant _____

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

Shawinigan-Sud

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

4. Localisation du projet

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

Région: Trois-Rivières

District: Shawinigan

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

Comté: St-Maurice

Lots affectés par le passage de la route:

Rang St-Mathieu: Les lots 905 à 913 inclusivement

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

Rang des Grès: 146, 147

Rang 1: 104, 105, 106, 107, 121, 122, 123, 124

Rang 11: 165, 166, 167, 168

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

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

6. Objectifs et justification du projet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le milieu aquatique serait aussi affecté par le tracé, puisqu'afin de lier les deux rives du St-Maurice, la construction d'un pont devient nécessaire.

Toutefois, il semble que l'importance accordée, au site concerné pour la faune ichthyenne ainsi que pour la récréation, soit négligeable.

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

11. Remarques

Inscrivez les autres renseignements jugés nécessaires à une meilleure compréhension du projet et au besoin annexez des pages.

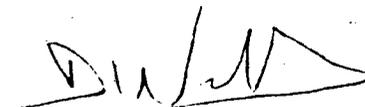
L'ensemble des lots ou parties de lots affectés par le tracé du raccordement se localisait dans la zone agricole désignée. Mais, le 13 janvier 1982 un décret (81-82) provenant d'une décision du conseil des ministres exclut ces lots du zonage agricole désigné. Par conséquent, il n'existe plus de contraintes quant à leur utilisation à des fins non-agricoles.

Multiple horizontal lines for additional remarks, mostly blank.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le 82.02.01

Par



82 02 01

MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUEBEC

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

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

Dossier #102-8204-41

Sainte-Foy, le 4 juin 1982

INTRODUCTION

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

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

1. PROBLEMATIQUE

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

2. RECHERCHE ET ANALYSE DE SOLUTIONS POSSIBLES

2.1 Recherche des solutions

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

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

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

2.2 Analyse des solutions

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

2.3 Description technique des solutions retenues

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

3. ANALYSE D'IMPACT

3.1 Identification de la zone d'étude

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

3.2 Inventaire de la zone d'étude

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3 Elaboration de tracés

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

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

3.4 Identification et évaluation des impacts

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

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

3.5 Mesures de mitigation

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

Les répercussions résiduelles négatives des solutions étudiées doivent être présentées.

3.6 Analyse comparative des solutions

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

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

3.7 Description détaillée de la solution choisie

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

3.8 Mesures de compensation et de surveillance

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

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

3.9 Préoccupations du milieu

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

4. PRESENTATION DE L'ETUDE D'IMPACT

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

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

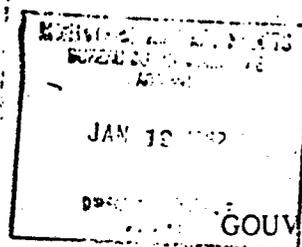
Enfin, considérant que l'étude d'impact doit être mise à la disposition du public pour information, l'initiateur doit fournir un résumé vulgarisé des éléments essentiels de ladite étude et de ses conclusions ainsi que tout autre type de documents qu'il juge nécessaire pour la bonne compréhension du projet.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

ANNEXE 2

DÉCRET DU GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

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

82-01-20



DÉCRET

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

81-82

13 JAN. 1982

NUMÉRO

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

-----oooOooo-----

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

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

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

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

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

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

ATTENDU QUE le Gouvernement a satisfait aux conditions requises.

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

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

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

le Greffier du Conseil exécutif

Louis Bernard

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

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

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

2-3

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

PROPRIÉTÉS SEMBLANT APPARTENIR À;	LOTS	RANGS	81 - 82	SUPERFICIES APPROXIMATIVES
Les Apôtres de l'amour infini	Partie 908	St-Mathieu, côté S.E.		11 000
Rosaire Déziel	Partie 912	St-Mathieu, côté S.E.		14 000
Raymond Trottechaud	Partie 913	St-Mathieu, côté S.E.		79 000
Henri Beaumier	Partie 913	St-Mathieu, côté S.E.		9 000
CADASTRE: PAROISSE SAINT-ÉTIENNE				
Jean-Paul Pelletier	Partie 104	Rang I		400
?	Partie 105	Rang I		1 700
Jean-Paul Arsenault	Partie 106 Partie 107	Rang I Rang I		48 200 800
			TOTAL	49 000
André Pruneau	Partie 121	Rang I		69 000
Dame Lisette Bournival-Pelletier	Partie 122 Partie 122 Partie 122 Partie 123 Partie 123	Rang I Rang I Rang I Rang I Rang I		1 000 43 000 8 000 5 500 22 000
			TOTAL	79 500

PROPRIÉTÉS SEMBLANT APPARTENIR A:	LOTS	RANGS	SUPERFICIES APPROXIMATIVES
Dame Louise Boulanger	Partie 124	Rang I	8 000 m ²
?	Partie 165	Rang II	15 000 m ²
Roger Bournival	Partie 166 Partie 167	Rang II Rang II	24 000 m ² 13 000 m ²
			TOTAL <u>37 000 m²</u>

LA SUPERFICIE TOTALE APPROXIMATIVE DES TERRAINS REQUIS EST: 54,860 ha

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

PRÉPARÉ PAR:

André Picard

ANDRÉ PICARD
AGENT DE RECHERCHE
SECTION LOCALISATION

ANNEXE 3

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES
DU RÉSEAU ROUTIER

TABLEAU 1

CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES

ROUTE: 157 TRONCON: 1

SECTION	CHAINAGE DE A	LARGEUR(M.) PAV. 2 ACC.	T.	M.	PARTICU- LARITE	VBM KM/H	VIT. AFF.	% VIS. 450 M.
51	1	1645	13,60	1,0	0 S 4V.NDIV.	110	80	100,0
51	1645	2046	13,60	1,0	0 S 4V.NDIV.	110	70	100,0
51	2046	3363	13,60	1,1	0 S 4V.NDIV.	110	70	100,0
51	3363	3711	13,60	1,1	0 S 4V.NDIV.	110	50	100,0
51	3711	4240	13,70	1,0	0 S 4V.NDIV.	110	50	100,0
51	4240	4656	13,70	1,0	0 S 4V.NDIV.	110	50	100,0
51	4656	4806	15,00	1,0	0 S 4V.NDIV.	110	50	100,0
51	4807	5377	15,00	1,0	0 S 4V.DIV.	110	50	100,0
51	5377	5686	15,00	1,0	0 S 4V.DIV.	110	70	100,0
51	5687	5842	15,00	1,0	0 S 4V.NDIV.	110	70	100,0

T: TERRAIN O: ONDULE

M: MILIEU S: SEMI-URBAIN

PARTICULARITE: 4V.NDIV.: 4 VOIES NON DIVISEES
 4V.DIV.: 4 VOIES DIVISEES

SOURCE: MINISTERE DES TRANSPORTS, DIVISION DE LA CIRCULATION,
 SECTION DE LA GESTION DES DONNEES, 1988.

TABLEAU 2

CARACTERISTIQUES DES COURBES

ROUTE: 157		TRONCON: 1								
SECT.	CH. APPROX. DU DEBUT	LONGUEUR (METRES)	LARGEUR(M.) PAV. 2 ACC.	T	M	% VIS. 450 M.	VITESSE AFF. SEC.		DIF.	
51	64	276	13,60 1,0	0	S	100,0	80	75	5	
51	2370	130	13,60 1,1	0	S	100,0	70	100	-30	
51	3140	160	13,60 1,1	0	S	100,0	70	90	-20	
51	4920	210	15,00 1,0	0	S	100,0	50	75	-25	
51	5360	220	15,00 1,0	0	S	100,0	50	82	-32	
51	5647	83	15,00 1,0	0	S	100,0	70	71	-1	

T: TERRAIN O: ONDULE

M: MILIEU S: SEMI-URBAIN

COURBE SOUS-STANDARD: LA VITESSE AFFICHEE MOINS LA VITESSE SECURITAIRE
EST SUPERIEURE OU EGALE A 10 KM/H.

SOURCE: MINISTERE DES TRANSPORTS, DIVISION DE LA CIRCULATION,
SECTION DE LA GESTION DES DONNEES, 1988.

TABLEAU 3

CARACTERISTIQUES DES PENTES

ROUTE: 157		TRONCON: 1										
		*** DIRECTION 1 ***					*** DIRECTION 2 ***					
SECT. VBM KM/H	PARTICU- LARITE	CHAIN. DEBUT	LONG. % (M) INCL.	LARGEUR(M) VOIE ACC.	% VIS. 450 M.	VIT. CAM.	VIT. CAM.	% VIS. 450 M.	LARGEUR VOIE ACC.	CHAIN. DEBUT		
51 110	4V.NDIV.	540	120 - 2	6,80 0,5	100,0	80	78	100,0	6,80 0,5	5182		
51 110	4V.NDIV.	2014	32 - 5	6,80 0,5	100,0	80	45	100,0	6,80 0,5	3796		
51 110	4V.NDIV.	2046	74 - 5	6,80 0,6	100,0	80	47	100,0	6,80 0,5	3722		
51 110	4V.NDIV.	2121	149 - 8	6,80 0,6	100,0	80	52	100,0	6,80 0,5	3572		
51 110	4V.NDIV.	2271	139 - 5	6,80 0,6	100,0	80	71	100,0	6,80 0,5	3432		
51 110	4V.NDIV.	2620	140 3	6,80 0,6	100,0	75	80	100,0	6,80 0,5	3082		
51 110	4V.NDIV.	2761	129 7	6,80 0,6	100,0	62	80	100,0	6,80 0,5	2952		
51 110	4V.NDIV.	2891	134 2	6,80 0,6	100,0	61	80	100,0	6,80 0,5	2817		
51 110	4V.NDIV.	4106	65 - 2	6,90 0,5	100,0	80	63	100,0	6,80 0,5	1671		
51 110	4V.NDIV.	4730	76 - 5	7,50 0,5	100,0	80	25	100,0	7,50 0,5	1036		
51 110	4V.DIV.	4807	13 - 5	7,50 0,5	100,0	80	20	100,0	7,50 0,5	1022		
51 110	4V.DIV.	4821	299 -12	7,50 0,5	100,0	80	17	100,0	7,50 0,5	722		
51 110	4V.DIV.	5121	69 - 7	7,50 0,5	100,0	80	73	100,0	7,50 0,5	652		
51 110	4V.DIV.	5432	254 - 2	7,50 0,5	100,0	80	75	100,0	7,50 0,5	156		
51 110	4V.NDIV.	5687	44 - 2	7,50 0,5	100,0	80	79	100,0	7,50 0,5	111		

DIRECTION 1: VERS LE NORD DIRECTION 2: VERS LE SUD

UNE VALEUR POSITIVE DU POURCENTAGE D'INCLINAISON INDIQUE UNE PENTE ASCENDANTE; UNE VALEUR NEGATIVE, UNE PENTE DESCENDANTE.

PENTE CRITIQUE: LA VITESSE DES CAMIONS EST INFÉRIEURE A 55 KM/H.

PARTICULARITE: 4 V.NDIV.: 4 VOIES NON DIVISEES
4 V.DIV.: 4 VOIES DIVISEES

SOURCE: MINISTERE DES TRANSPORTS, DIVISION DE LA CIRCULATION,
SECTION DE LA GESTION DES DONNEES, 1988.

TABLEAU 4

CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES

ROUTE: 153		TRONCON: 1							
SECTION	CHAINAGE DE A	LARGEUR(M.) PAV. 2 ACC.	T. M.	PARTICULARITE	VBM KM/H	VIT. AFF.	% VIS. 450 M.		
81	0	1182	6,00	1,6	0 R	84	50	50,0	
81	1182	1450	6,60	3,8	0 R	90	50	0,0	
81	1450	2626	6,60	3,8	0 R	88	90	7,0	
81	2626	4320	6,60	3,8	0 R	90	70	3,0	
81	4320	4418	7,80	3,5	0 R	107	70	37,0	
85	0	326	7,40	3,6	0 R	107	70	0,0	
85	326	395	12,70	2,4	0 R V.AUX.2	110	70	100,0	
85	395	1578	12,70	2,4	0 R V.AUX.2	110	90	100,0	
85	1578	2187	7,40	4,6	0 R	101	90	1,0	
90	0	603	7,40	4,6	0 R	78	90	0,0	
90	603	662	7,40	4,6	0 R	48	50	0,0	
90	662	733	7,40	2,3	0 R	101	50	0,0	
90	733	1567	6,00	1,8	0 R	82	50	0,0	
90	1567	1733	7,00	2,1	0 R	97	50	0,0	
100	0	22	8,70	0,6	M S	110	50	0,0	
100	22	100	9,70	1,2	M S	74	50	0,0	
100	100	225	12,10	1,2	M S V.AUX.1	89	50	0,0	
100	225	380	13,60	1,2	M S	90	50	0,0	
100	380	540	15,00	1,4	M S	99	50	0,0	
100	540	648	18,50	2,7	M S	110	50	0,0	

T: TERRAIN O: ONDULE M: MONTAGNEUX
M: MILIEU R: RURAL S: SEMI-URBAIN

PARTICULARITE: V.AUX.1: VOIE AUXILIAIRE EN DIRECTION NORD
V.AUX.2: VOIE AUXILIAIRE EN DIRECTION SUD

SOURCE: MINISTERE DES TRANSPORTS, DIVISION DE LA CIRCULATION,
SECTION DE LA GESTION DES DONNEES, 1988.

TABLEAU 5

CARACTERISTIQUES DES COURBES

ROUTE: 153		TRONCON: 1								
SECT.	CH. APPROX. DU DEBUT	LONGUEUR (METRES)	LARGEUR(M.) PAV. 2 ACC.	T	M	% VIS. 450 M.	VITESSE AFF. SEC.		DIF.	
81	675	64	6,00 1,6	0	R	0,0	50	29	21	
81	1009	122	6,00 1,6	0	R	0,0	50	65	-15	
81	1448	221	6,60 3,8	0	R	11,0	50	101	-51	
81	2145	135	6,60 3,8	0	R	2,0	90	74	16	
81	2492	260	6,60 3,8	0	R	0,0	90	96	-6	
81	3243	215	6,60 3,8	0	R	0,0	70	100	-30	
81	4345 SUITE	73	7,80 3,5	0	R	7,0	70	106	-36	
85	0 SUITE	234	7,80 3,5	0	R	7,0	70	106	-36	
85	651	31	12,70 2,4	0	R	50,0	90	103	-13	
85	947	193	12,70 2,4	0	R	50,0	90	74	16	
85	1262	301	12,70 2,4	0	R	50,0	90	82	8	
85	1628	133	7,40 4,6	0	R	0,0	90	99	-9	
85	1852	112	7,40 4,6	0	R	0,0	90	96	-6	
85	2066 SUITE	121	7,40 4,6	0	R	0,0	90	94	-4	
90	0 SUITE	71	7,40 4,6	0	R	0,0	90	94	-4	
90	142	245	7,40 4,6	0	R	0,0	90	65	25	
90	489	183	7,40 4,6	0	R	0,0	90	48	42	

TABLEAU 5 (FIN)

CARACTERISTIQUES DES COURBES

ROUTE: 153		TRONCON: 1								
SECT.	CH. APPROX. DU DEBUT	LONGUEUR (METRES)	LARGEUR(M.) PAV. 2 ACC.	T	M	% VIS. 450 M.	VITESSE AFF. SEC.		DIF.	
90	906	41	6,00 1,8	0	R	0,0	50	41	9	
90	982	26	6,00 1,8	0	R	0,0	50	55	-5	
90	1262	61	6,00 1,8	0	R	0,0	50	60	-10	
90	1517	61	6,00 1,8	0	R	0,0	50	55	-5	
100	35	125	9,70 1,2	M	S	0,0	50	67	-17	
100	265	66	13,60 1,2	M	S	0,0	50	65	-15	
100	422	60	15,00 1,4	M	S	0,0	50	81	-31	

T: TERRAIN O: ONDULE M: MONTAGNEUX
M: MILIEU R: RURAL S: SEMI-URBAIN

COURBE SOUS-STANDARD: LA VITESSE AFFICHEE MOINS LA VITESSE SECURITAIRE
EST SUPERIEURE OU EGALE A 10 KM/H.

SOURCE: MINISTERE DES TRANSPORTS, DIVISION DE LA CIRCULATION,
SECTION DE LA GESTION DES DONNEES, 1988.

TABLEAU 6

CARACTERISTIQUES DES PENTES

ROUTE: 153		TRONCON: 1												
		***	DIRECTION 1					***	DIRECTION 2 ***					
SECT.	VBM KM/H	PARTICU- LARITE	CHAIN. DEBUT	LONG. (M)	% INCL.	LARGEUR(M) VOIE ACC.	% VIS. 450 M.	VIT. CAM.	VIT. CAM.	% VIS. 450 M.	LARGEUR VOIE ACC.	CHAIN. DEBUT		
81	84		564	121	6	3,00	0,8	92,0	70	80	80,0	3,00	0,8	3733
81	88		1545	204	- 5	3,30	2,0	44,0	80	66	0,0	3,30	1,8	2669
81	88		1975	88	4	3,30	2,0	0,0	75	80	0,0	3,30	1,8	2355
81	88		2065	213	8	3,30	2,0	0,0	48	80	37,0	3,30	1,8	2140
81	88		2343	201	- 3	3,30	2,0	0,0	69	68	0,0	3,30	1,8	1874
81	90		2899	160	- 3	3,30	2,0	0,0	80	65	0,0	3,30	1,8	1359
81	90		3764	93	- 5	3,30	2,0	15,0	80	32	0,0	3,30	1,8	561
81	90		3859	138	-12	3,30	2,0	62,0	80	36	0,0	3,30	1,8	421
81	90		3999	173	- 7	3,30	2,0	0,0	80	62	0,0	3,30	1,8	246
81	90		4271	49	2	3,30	2,0	0,0	79	80	40,0	3,30	1,8	98
81	107		4320	86	2	3,90	0,5	0,0	78	80	86,0	3,90	3,0	12
85	107		31	122	- 3	3,70	1,8	0,0	80	76	0,0	3,70	1,8	2034
85	107		224	102	6	3,70	1,8	0,0	71	80	0,0	3,70	1,8	1861
85	110	V. AUX. 2	326	69	6	4,40	1,2	0,0	66	68	100,0	8,30	1,2	1792
85	110	V. AUX. 2	395	32	6	4,40	1,2	0,0	63	58	100,0	8,30	1,2	1760
85	110	V. AUX. 2	428	101	2	4,40	1,2	0,0	62	53	100,0	8,30	1,2	1658
85	110	V. AUX. 2	590	82	- 2	4,40	1,2	0,0	69	37	100,0	8,30	1,2	1515
85	110	V. AUX. 2	673	345	- 5	4,40	1,2	0,0	80	31	100,0	8,30	1,2	1169
85	110	V. AUX. 2	1141	106	- 3	4,40	1,2	0,0	80	37	100,0	8,30	1,2	940
85	110	V. AUX. 2	1248	218	-13	4,40	1,2	0,0	80	34	100,0	8,30	1,2	721
85	110	V. AUX. 2	1467	60	- 7	4,40	1,2	0,0	80	74	100,0	8,30	1,2	660
90	101		728	5	2	3,70	1,4	0,0	79	79	0,0	3,70	0,9	1000
90	82		733	81	2	3,00	0,9	0,0	78	79	0,0	3,00	0,9	919
90	82		835	91	- 4	3,00	0,9	0,0	80	75	0,0	3,00	0,9	807

TABLEAU 6 (FIN)

CARACTERISTIQUES DES PENTES

ROUTE: 153		TRONCON: 1												
		*** DIRECTION 1 ***						*** DIRECTION 2 ***						
SECT.	VBM KM/H	PARTICU- LARITE	CHAIN. DEBUT	LONG. (M)	% INCL.	LARGEUR(M) VOIE ACC.	% VIS. 450 M.	VIT. CAM.	VIT. CAM.	% VIS. 450 M.	LARGEUR VOIE ACC.	CHAIN. DEBUT		
90	82		967	30	2	3,00	0,9	0,0	79	80	0,0	3,00	0,9	736
90	82		1003	40	- 2	3,00	0,9	0,0	80	78	0,0	3,00	0,9	690
90	82		1069	112	4	3,00	0,9	0,0	74	79	0,0	3,00	0,9	552
90	82		1186	66	-10	3,00	0,9	0,0	80	69	0,0	3,00	0,9	481
90	82		1254	28	- 2	3,00	0,9	0,0	80	79	0,0	3,00	0,9	451
90	82		1405	61	8	3,00	0,9	0,0	73	80	0,0	3,00	0,9	267
90	82		1468	38	2	3,00	0,9	0,0	72	74	0,0	3,00	0,9	227
90	82		1542	25	- 8	3,00	0,9	0,0	77	71	0,0	3,00	0,9	166
90	97		1567	51	- 8	3,50	1,2	0,0	80	74	0,0	3,50	0,9	115
100	110		1	21	1	3,90	0,3	0,0	80	80	0,0	4,80	0,3	626
100	74		22	38	1	4,90	0,9	0,0	80	80	0,0	4,80	0,3	588
100	74		61	39	4	4,90	0,9	0,0	78	80	0,0	4,80	0,3	548
100	89	V. AUX. 1	100	9	4	7,30	0,9	0,0	77	80	0,0	4,80	0,3	539
100	89	V. AUX. 1	110	115	11	7,30	0,9	0,0	59	80	0,0	4,80	0,3	423
100	90		225	155	11	7,30	0,9	0,0	28	80	0,0	6,30	0,3	268
100	99		380	160	11	7,40	0,9	0,0	15	80	0,0	7,60	0,5	108
100	110		543	49	6	8,00	1,5	0,0	21	80	0,0	10,50	1,2	56
100	110		593	32	2	8,00	1,5	0,0	28	80	0,0	10,50	1,2	23

DIRECTION 1: VERS LE NORD DIRECTION 2: VERS LE SUD

UNE VALEUR POSITIVE DU POURCENTAGE D'INCLINAISON INDIQUE UNE PENTE ASCENDANTE; UNE VALEUR NEGATIVE, UNE PENTE DESCENDANTE.

PENTE CRITIQUE: LA VITESSE DES CAMIONS EST INFÉRIEURE A 55 KM/H.

PARTICULARITE: V.AUX.1: VOIE AUXILIAIRE EN DIRECTION NORD
V.AUX.2: VOIE AUXILIAIRE EN DIRECTION SUDSOURCE: MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DIVISION DE LA CIRCULATION,
SECTION DE LA GESTION DES DONNÉES, 1988.

TABLEAU 7

CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES

ROUTE: 153		TRONCON: 2								
SECTION	CHAINAGE DE A	LARGEUR(M.) PAV. 2 ACC.	T.	M.	PARTICU- LARITE	VBM KM/H	VIT. AFF.	% VIS. 450 M.		
10	0	35	11,90	2,5	0 S	110	50	0,0		
10	35	65	15,00	0,0	0 S	80	50	0,0		
10	65	195	8,00	2,5	0 S	98	50	0,0		
10	195	510	9,30	2,5	0 S	98	50	0,0		
10	510	650	10,70	0,0	0 S 2V.DIV.	70	50	0,0		
10	650	770	16,70	0,0	0 S 2V.DIV.	103	50	0,0		
10	770	834	20,30	0,0	0 S 2V.DIV.	78	50	0,0		
21	0	115	14,80	0,0	P U S.UNIQUE	95	50	0,0		
21	115	374	9,00	0,0	P U S.UNIQUE	110	50	0,0		
23	0	461	9,00	0,0	P U S.UNIQUE	103	50	0,0		

SECTION 21: SENS UNIQUE EN DIRECTION NORD;
PRESENCE DE STATIONNEMENTS DE 2,5 METRES DE CHAQUE COTE.

SECTION 23: SENS UNIQUE EN DIRECTION SUD;
PRESENCE DE STATIONNEMENTS DE 2,9 METRES DE CHAQUE COTE.

T: TERRAIN 0: ONDULE P: PLAT

M: MILIEU U: URBAIN S: SEMI-URBAIN

PARTICULARITE: 2V.DIV.: 2 VOIES DIVISEES
S.UNIQUE: SENS UNIQUE

SOURCE: MINISTERE DES TRANSPORTS, DIVISION DE LA CIRCULATION,
SECTION DE LA GESTION DES DONNEES, 1988.

TABLEAU 8

CARACTERISTIQUES DES COURBES

ROUTE: 153		TRONCON: 2								
SECT.	CH. APPROX. DU DEBUT	LONGUEUR (METRES)	LARGEUR(M.) PAV. 2 ACC.	T	M	% VIS. 450 M.	VITESSE AFF. SEC.		DIF.	
10	50	40	15,00 0,0	0	S	0,0	50	50		
10	410	72	9,30 2,5	0	S	0,0	50	60	-10	
10	570	92	10,70 0,0	0	S	0,0	50	40	10	
10	795 SUITE	39	20,30 0,0	0	S	0,0	50	58	-8	
21	0 SUITE	32	20,30 0,0	P	U	0,0	50	58	-8	
23	412	39	9,00 0,0	P	U	0,0	50	37	13	

SECTION 21: SENS UNIQUE EN DIRECTION NORD.

SECTION 23: SENS UNIQUE EN DIRECTION SUD.

T: TERRAIN O: ONDULE P: PLAT

M: MILIEU U: URBAIN S: SEMI-URBAIN

COURBE SOUS-STANDARD: LA VITESSE AFFICHEE MOINS LA VITESSE SECURITAIRE
EST SUPERIEURE OU EGALE A 10 KM/H.SOURCE: MINISTERE DES TRANSPORTS, DIVISION DE LA CIRCULATION,
SECTION DE LA GESTION DES DONNEES, 1988.

TABLEAU 9

CARACTERISTIQUES DES PENTES

ROUTE: 153		TRONCON: 2											
		*** DIRECTION 1 ***						*** DIRECTION 2 ***					
SECT. VBM KM/H	PARTICU- LARITE	CHAIN. DEBUT	LONG. % (M) INCL.	%	LARGEUR(M) VOIE ACC.	% VIS. 450 M.	VIT. CAM.	VIT. CAM.	% VIS. 450 M.	LARGEUR VOIE ACC.	CHAIN. DEBUT		
10 98		75	105	1	4,30	0,0	0,0	80	80	0,0	3,70	2,5	654
10 98		412	90	2	5,60	0,0	0,0	78	80	0,0	3,70	2,5	332
10 98		503	7	10	5,60	0,0	0,0	77	80	0,0	3,70	2,5	324
10 70	2V.DIV.	510	72	10	5,70	0,0	0,0	66	80	0,0	5,00	0,0	252
10 70	2V.DIV.	583	67	2	5,70	0,0	0,0	66	80	0,0	5,00	0,0	184
10 103	2V.DIV.	650	10	2	8,90	0,0	0,0	66	80	0,0	7,80	0,0	174
10 103	2V.DIV.	661	109	7	8,90	0,0	0,0	54	80	0,0	7,80	0,0	64
10 78	2V.DIV.	770	50	7	10,60	0,0	0,0	48	80	0,0	9,70	0,0	14
10 78	2V.DIV.	821	13	3	10,60	0,0	0,0	48	79	0,0	9,70	0,0	0
21 95	S.UNIQUE	0	20	3	7,40	0,0	0,0	48	79	0,0	7,40	0,0	354 *
21 95	S.UNIQUE	33	42	- 2	7,40	0,0	0,0	52	77	0,0	7,40	0,0	299
21 95	S.UNIQUE	76	39	- 3	7,40	0,0	0,0	56	78	0,0	7,40	0,0	259
21 110	S.UNIQUE	115	15	- 3	4,50	0,0	0,0	58	79	0,0	4,50	0,0	244
21 110	S.UNIQUE	131	59	- 1	4,50	0,0	0,0	61	80	0,0	4,50	0,0	184
23 103	S.UNIQUE	375	31	3	5,00	0,0	0,0	74	80	0,0	4,00	0,0	55
23 103	S.UNIQUE	407	33	4	5,00	0,0	0,0	73	80	0,0	4,00	0,0	21
23 103	S.UNIQUE	441	18	2	5,00	0,0	0,0	73	80	0,0	4,00	0,0	2

SECTION 21: SENS UNIQUE EN DIRECTION NORD.

SECTION 23: SENS UNIQUE EN DIRECTION SUD.

DIRECTION 1: VERS LE NORD DIRECTION 2: VERS LE SUD

UNE VALEUR POSITIVE DU POURCENTAGE D'INCLINAISON INDIQUE UNE PENTE ASCENDANTE; UNE VALEUR NEGATIVE, UNE PENTE DESCENDANTE.

PENTE CRITIQUE: LA VITESSE DES CAMIONS EST INFÉRIEURE A 55 KM/H.

PARTICULARITE: 2V.DIV.: 2 VOIES DIVISEES
S.UNIQUE: SENS UNIQUESOURCE: MINISTERE DES TRANSPORTS, DIVISION DE LA CIRCULATION,
SECTION DE LA GESTION DES DONNEES, 1988.

TABLEAU 10

CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES

ROUTE: 351 TRONCON: 1

SECTION	CHAINAGE DE	A	LARGEUR(M.) PAV. 2	ACC.	T.	M.	PARTICU- LARITE	VBM KM/H	VIT. AFF.	% VIS. 450 M.
90	0	425	14,30	1,0	0	S	4V.NDIV.	104	70	30,0
90	425	975	12,60	2,5	0	S	4V.NDIV.	84	70	0,0
90	975	1000	12,60	2,5	0	S	4V.NDIV.	72	50	0,0
90	1000	1341	10,60	1,6	0	S		96	50	0,0
90	1341	1776	9,00	1,3	0	S		110	50	0,0

T: TERRAIN O: ONDULE

M: MILIEU S: SEMI-URBAIN

PARTICULARITE: 4V.NDIV.: 4 VOIES NON DIVISEES

SOURCE: MINISTERE DES TRANSPORTS, DIVISION DE LA CIRCULATION,
SECTION DE LA GESTION DES DONNEES, 1988.

TABLEAU 11

CARACTERISTIQUES DES COURBES

ROUTE: 351		TRONCON: 1								
SECT.	CH. APPROX. DU DEBUT	LONGUEUR (METRES)	LARGEUR(M.) PAV. 2 ACC.	T	M	% VIS. 450 M.	VITESSE AFF. SEC.		DIF.	
90	165	223	14,30 1,0	0	S	46,0	70	100	-30	
90	540	355	12,60 2,5	0	S	0,0	70	71	-1	
90	970	150	12,60 2,5	0	S	0,0	70	72	-2	

T: TERRAIN O: ONDULE

M: MILIEU: S: SEMI-URBAIN

COURBE SOUS-STANDARD: LA VITESSE AFFICHEE MOINS LA VITESSE SECURITAIRE
EST SUPERIEURE OU EGALE A 10 KM/H.

SOURCE: MINISTERE DES TRANSPORTS, DIVISION DE LA CIRCULATION,
SECTION DE LA GESTION DES DONNEES, 1988.

TABLEAU 12

CARACTERISTIQUES DES PENTES

ROUTE: 351		TRONCON: 1										
		*** DIRECTION 1					*** DIRECTION 2 ***					
SECT. VBM KM/H	PARTICU- LARITE	CHAIN. DEBUT	LONG. % (M) INCL.	%	LARGEUR(M) VOIE ACC.	% VIS. 450 M.	VIT. CAM.	VIT. CAM.	% VIS. 450 M.	LARGEUR VOIE ACC.	CHAIN. DEBUT	
90 104	4V.NDIV.	1	409 - 3		7.20 0.5	0.0	80	66	64.0	7.10 0.5	1366	
90 104	4V.NDIV.	411	14 - 2		7.20 0.5	0.0	80	78	0.0	7.10 0.5	1351	
90 84	4V.NDIV.	425	110 - 2		6.00 2.0	0.0	80	78	0.0	6.60 0.5	1241	
90 84	4V.NDIV.	788	72 2		6.00 2.0	0.0	78	80	0.0	6.60 0.5	916	
90 84	4V.NDIV.	861	114 3		6.00 2.0	0.0	75	80	0.0	6.60 0.5	801	
90 72	4V.NDIV.	976	24 2		6.00 2.0	0.0	75	80	0.0	6.60 0.5	776	
90 96	4V.NDIV.	1000	48 2		5.00 0.6	0.0	74	79	0.0	5.60 1.0	728	
90 96		1100	48 - 1		5.00 0.6	0.0	77	76	0.0	5.60 1.0	628	
90 96		1149	91 - 3		5.00 0.6	0.0	80	76	0.0	5.60 1.0	536	
90 96		1241	84 - 2		5.00 0.6	0.0	80	78	0.0	5.60 1.0	451	
90 96		1330	11 2		5.00 0.6	0.0	79	80	0.0	5.60 1.0	435	
90 110		1341	24 2		5.00 0.3	0.0	79	80	0.0	4.00 1.0	411	
90 110		1366	190 6		5.00 0.3	0.0	63	80	0.0	4.00 1.0	220	
90 110		1557	43 1		5.00 0.3	0.0	64	80	0.0	4.00 1.0	176	
90 110		1615	145 - 1		5.00 0.3	0.0	70	80	0.0	4.00 1.0	16	

DIRECTION 1: VERS LE NORD DIRECTION 2: VERS LE SUD

UNE VALEUR POSITIVE DU POURCENTAGE D'INCLINAISON INDIQUE UNE PENTE ASCENDANTE; UNE VALEUR NEGATIVE, UNE PENTE DESCENDANTE.

PENTE CRITIQUE: LA VITESSE DES CAMIONS EST INFERIEURE A 55 KM/H.

PARTICULARITE: 4V.NDIV.: 4 VOIES NON DIVISEES

SOURCE: MINISTERE DES TRANSPORTS, DIVISION DE LA CIRCULATION,
SECTION DE LA GESTION DES DONNEES, 1988.

TABLEAU 13

CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES

ROUTE SAINT-ETIENNE/SAINT-BONIFACE*

SECTION	CHAINAGE DE	A	LARGEUR(M.) PAV. 2	ACC.	T. M.	PARTICU- LARITE	VBM KM/H	VIT. AFF.	% VIS. 450 M.
10	0	1263	6,00	1,0	P	R	90	50	84,0
10	1263	2177	6,00	1,0	P	R	90	70	73,0
10	2177	2509	7,10	4,8	P	R	95	70	50,0
10	2509	2830	15,40	3,6	P	R 4V.NDIV.	94	70	4,0
10	2830	3001	15,40	3,6	P	R 4V.NDIV.	81	80	0,0
10	3001	3096	7,20	5,4	P	R	97	80	0,0
10	3096	3338	15,80	3,6	P	R 4V.NDIV.	95	80	43,0

* CETTE ROUTE S'ETEND DE LA JONCTION AVEC LA ROUTE 153 JUSQU'A
L'EXTREMITE EST DU VIADUC AU-DESSUS DE L'AUTOROUTE 55.

T: TERRAIN P: PLAT

M: MILIEU R: RURAL

PARTICULARITE: 4V.NDIV.: 4 VOIES NON DIVISEES

SOURCE: MINISTERE DES TRANSPORTS, DIVISION DE LA CIRCULATION,
SECTION DE LA GESTION DES DONNEES, 1988.

TABLEAU 14

CARACTERISTIQUES DES COURBES

ROUTE SAINT-ETIENNE/SAINT-BONIFACE*

SECT.	CH. APPROX. DU DEBUT	LONGUEUR (METRES)	LARGEUR(M.) PAV. 2 ACC.	T	M	% VIS. 450 M.	VITESSE AFF. SEC.	DIF.
10	2430	137	7,10 4,8	P	R	39,0	70 83	-13
10	2727	253	15,40 3,6	P	R	0,0	70 77	-7
10	3085	125	7,20 5,4	P	R	32,0	80 79	1

* CETTE ROUTE S'ETEND DE LA JONCTION AVEC LA ROUTE 153 JUSQU'A L'EXTREMITE EST DU VIADUC AU-DESSUS DE L'AUTOROUTE 55.

T: TERRAIN P: PLAT

M: MILIEU R: RURAL

COURBE SOUS-STANDARD: LA VITESSE AFFICHEE MOINS LA VITESSE SECURITAIRE EST SUPERIEURE OU EGALE A 10 KM/H.

SOURCE: MINISTERE DES TRANSPORTS, DIVISION DE LA CIRCULATION,
SECTION DE LA GESTION DES DONNEES, 1988.

TABLEAU 15

CARACTERISTIQUES DES PENTES

ROUTE SAINT-ETIENNE/SAINT-BONIFACE*

SECT. VBM KM/H	PARTICU- LARITE	CHAIN. DEBUT	*** D I R E C T I O N 1 ***					*** D I R E C T I O N 2 ***					
			LONG. (M)	% INCL.	% LARGEUR VOIE ACC.	% VIS. 450 M.	VIT. CAM.	VIT. CAM.	% VIS. 450 M.	% LARGEUR VOIE ACC.	CHAIN. DEBUT		
10 90		5	30	- 1	3,00	0,3	100,0	80	80	100,0	3,00	0,7	3303
10 90		200	25	1	3,00	0,3	100,0	80	80	100,0	3,00	0,7	3113
10 90		230	45	- 1	3,00	0,3	100,0	80	80	100,0	3,00	0,7	3063
10 90		290	55	- 1	3,00	0,3	0,0	80	80	100,0	3,00	0,7	2993
10 90		410	30	- 1	3,00	0,3	0,0	80	80	100,0	3,00	0,7	2898
10 90		445	45	1	3,00	0,3	28,0	80	80	100,0	3,00	0,7	2848
10 90		500	60	- 1	3,00	0,3	100,0	80	80	100,0	3,00	0,7	2778
10 90		575	30	2	3,00	0,3	100,0	79	80	100,0	3,00	0,7	2733
10 90		610	115	- 1	3,00	0,3	100,0	80	79	96,0	3,00	0,7	2613
10 90		726	34	- 2	3,00	0,3	100,0	80	78	0,0	3,00	0,7	2578
10 90		761	49	- 1	3,00	0,3	100,0	80	79	0,0	3,00	0,7	2528
10 90		811	49	- 2	3,00	0,3	100,0	80	79	0,0	3,00	0,7	2478
10 90		1130	60	- 2	3,00	0,3	100,0	80	79	100,0	3,00	0,7	2148
10 90		1530	50	1	3,00	0,3	100,0	80	80	100,0	3,00	0,7	1758
10 90		1581	69	3	3,00	0,3	100,0	77	80	100,0	3,00	0,7	1688
10 90		1651	59	1	3,00	0,3	100,0	78	80	100,0	3,00	0,7	1628
10 90		1810	50	- 1	3,00	0,3	100,0	80	80	0,0	3,00	0,7	1478
10 90		1890	40	1	3,00	0,3	100,0	80	80	0,0	3,00	0,7	1408

TABLEAU 15 (FIN)

CARACTERISTIQUES DES PENTES

ROUTE SAINT-ETIENNE/SAINT-BONIFACE*

SECT. VBM KM/H	PARTICU- LARITE	CHAIN. DEBUT	*** D I R E C T I O N 1 ***					*** D I R E C T I O N 2 ***					
			LONG. (M)	% INCL.	%	LARGEUR (M)	VOIE ACC.	% VIS. 450 M.	VIT. CAM.	VIT. CAM.	% VIS. 450 M.	LARGEUR VOIE ACC.	CHAIN. DEBUT
10 94	4V.NDIV.	2765	45	2	7,40	1,8	0,0	79	80	0,0	8,00	1,8	528
10 94	4V.NDIV.	2811	19	4	7,40	1,8	0,0	78	80	0,0	8,00	1,8	508
10 81	4V.NDIV.	2830	100	4	7,40	1,8	0,0	73	80	0,0	8,00	1,8	408
10 81	4V.NDIV.	2931	70	1	7,40	1,8	0,0	74	73	0,0	8,00	1,8	337
10 97		3001	29	1	3,60	2,7	0,0	74	70	0,0	3,60	2,7	308
10 97		3040	56	- 1	3,60	2,7	0,0	76	69	0,0	3,60	2,7	242
10 95	4V.NDIV.	3096	14	- 1	7,20	1,8	0,0	76	69	0,0	8,60	1,8	228
10 95	4V.NDIV.	3111	159	- 5	7,20	1,8	89,0	80	68	0,0	8,60	1,8	68
10 95	4V.NDIV.	3271	65	- 2	7,20	1,8	100,0	80	79	0,0	8,60	1,8	2

* CETTE ROUTE S'ETEND DE LA JONCTION AVEC LA ROUTE 153 JUSQU'A L'EXTREMITE EST DU VIADUC AU-DESSUS DE L'AUTOROUTE 55.

DIRECTION 1: VERS LE SUD DIRECTION 2: VERS LE NORD

UNE VALEUR POSITIVE DU POURCENTAGE D'INCLINAISON INDIQUE UNE PENTE ASCENDANTE; UNE VALEUR NEGATIVE, UNE PENTE DESCENDANTE.

PENTE CRITIQUE: LA VITESSE DES CAMIONS EST INFERIEURE A 55 KM/H.

PARTICULARITE: 4V.NDIV.: 4 VOIES NON DIVISEES

SOURCE: MINISTERE DES TRANSPORTS, DIVISION DE LA CIRCULATION,
SECTION DE LA GESTION DES DONNEES, 1988.

TABLEAU 16

CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES

CHEMIN BELLEVUE*

SECTION	CHAINAGE DE	A	LARGEUR(M.) PAV. 2 ACC.	T.	M.	PARTICU- LARITE	VBM KM/H	VIT. AFF.	% VIS. 450 M.
10	0	691	6,00	1,5	P	R	90	80	61,0
10	691	994	10,60	2,5	P	R 3V.NDIV.	100	80	56,0
10	994	1204	10,70	3,9	P	R 3V.NDIV.	107	80	68,0
10	1204	1318	7,40	5,2	P	R	110	80	50,0

* CE CHEMIN S'ETEND DE LA JONCTION AVEC LA ROUTE SAINT-ETIENNE/SAINT-BONIFACE JUSQU'A L'EXTREMITE EST DU VIADUC AU-DESSUS DE L'AUTOROUTE 55.

T: TERRAIN P: PLAT

M: MILIEU R: RURAL

PARTICULARITE: 3V.NDIV.: 3 VOIES NON DIVISEES

SOURCE: MINISTERE DES TRANSPORTS, DIVISION DE LA CIRCULATION,
SECTION DE LA GESTION DES DONNEES, 1988.

TABLEAU 17

CARACTERISTIQUES DES COURBES

CHEMIN BELLEVUE*

SECT.	CH. APPROX. DU DEBUT	LONGUEUR (METRES)	LARGEUR(M.) PAV. 2 ACC.	T	M	% VIS. 450 M.	VITESSE AFF. SEC.	DIF.
10	1030	50	10,70 3,9	P	R	93,0	80 100	-20

* CE CHEMIN S'ETEND DE LA JONCTION AVEC LA ROUTE SAINT-ETIENNE/SAINT-BONIFACE
A L'EXTREMITE EST DU VIADUC AU-DESSUS DE L'AUTOROUTE 55.

T: TERRAIN P: PLAT

M: MILIEU R: RURAL

COURBE SOUS-STANDARD: LA VITESSE AFFICHEE MOINS LA VITESSE SECURITAIRE
EST SUPERIEURE OU EGALE A 10 KM/H.

SOURCE: MINISTERE DES TRANSPORTS, DIVISION DE LA CIRCULATION,
SECTION DE LA GESTION DES DONNEES, 1988.

TABLEAU 18

CARACTERISTIQUES DES PENTES

CHEMIN BELLEVUE*														
		*** D I R E C T I O N 1 ***						*** D I R E C T I O N 2 ***						
SECT.	VBM KM/H	PARTICU- LARITE	CHAIN. DEBUT	LONG. (M)	% INCL.	LARGEUR(M) VOIE ACC.	% VIS. 450 M.	VIT. CAM.	VIT. CAM.	% VIS. 450 M.	LARGEUR VOIE ACC.	CHAIN. DEBUT		
10	90		250	275	- 1	3,00	1,0	100,0	80	80	26,0	3,00	0,5	793
10	100		990	4	- 1	7,00	1,5	100,0	80	77	100,0	3,60	1,0	324
10	107		994	87	- 1	3,70	2,4	100,0	80	77	90,0	7,00	1,5	237
10	107		1082	108	- 3	3,70	2,4	100,0	80	76	0,0	7,00	1,5	128

* CE CHEMIN S'ETEND DE LA JONCTION AVEC LA ROUTE SAINT-ETIENNE/SAINT-BONIFACE JUSQU'A L'EXTREME EST DU VIADUC AU-DESSUS DE L'AUTOROUTE 55.

DIRECTION 1: VERS L'EST DIRECTION 2: VERS L'OUEST

UNE VALEUR POSITIVE DU POURCENTAGE D'INCLINAISON INDIQUE UNE PENTE ASCENDANTE; UNE VALEUR NEGATIVE, UNE PENTE DESCENDANTE.

PENTE CRITIQUE: LA VITESSE DES CAMIONS EST INFERIEURE A 55 KM/H.

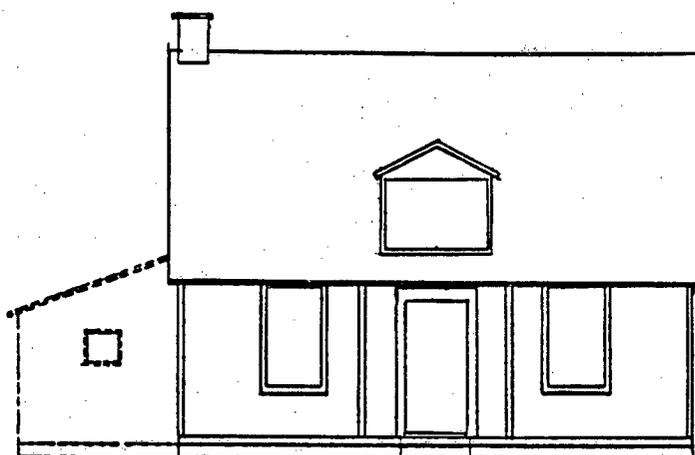
SOURCE: MINISTERE DES TRANSPORTS, DIVISION DE LA CIRCULATION,
SECTION DE LA GESTION DES DONNEES, 1988.

ANNEXE 4

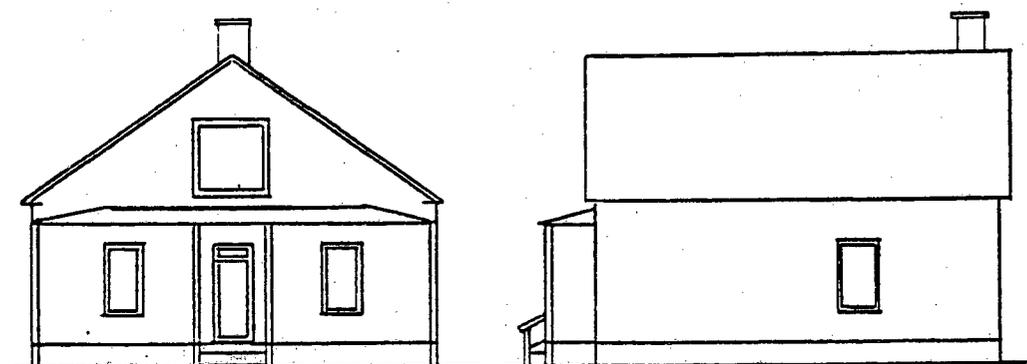
PATRIMOINE BÂTI:
ILLUSTRATIONS DES TYPES
ARCHITECTURAUX



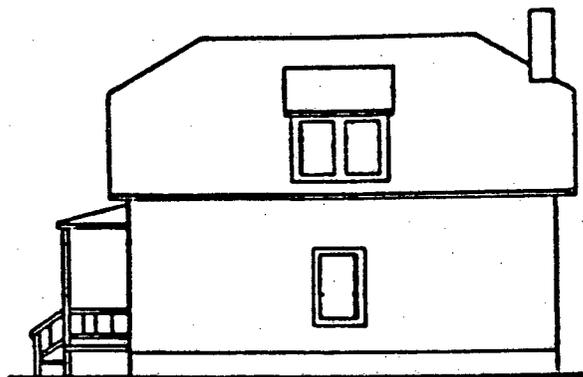
Type A- pignons latéraux, versants droits, 1/2 étage, d'esprit québécois.



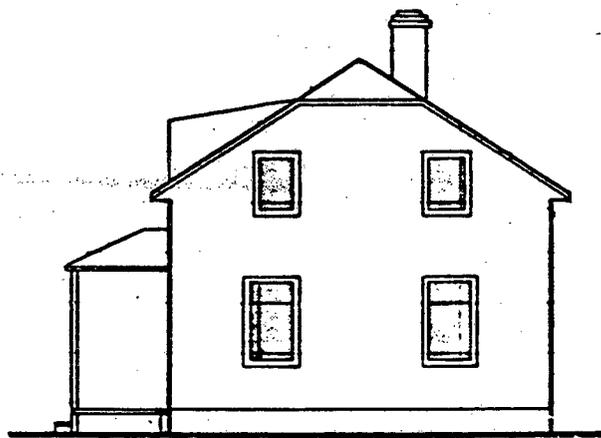
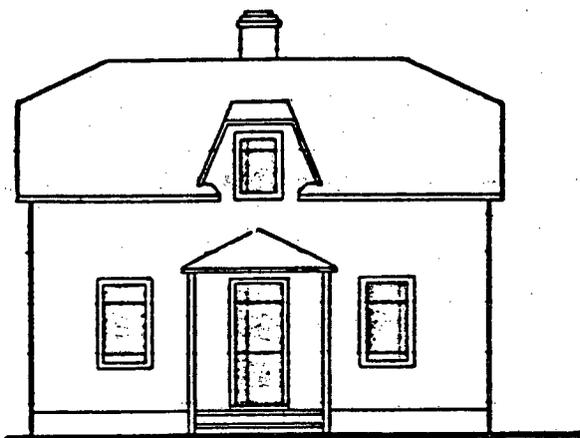
Type B- pignons latéraux, versants galbés, 1/2 étage, d'esprit québécois.



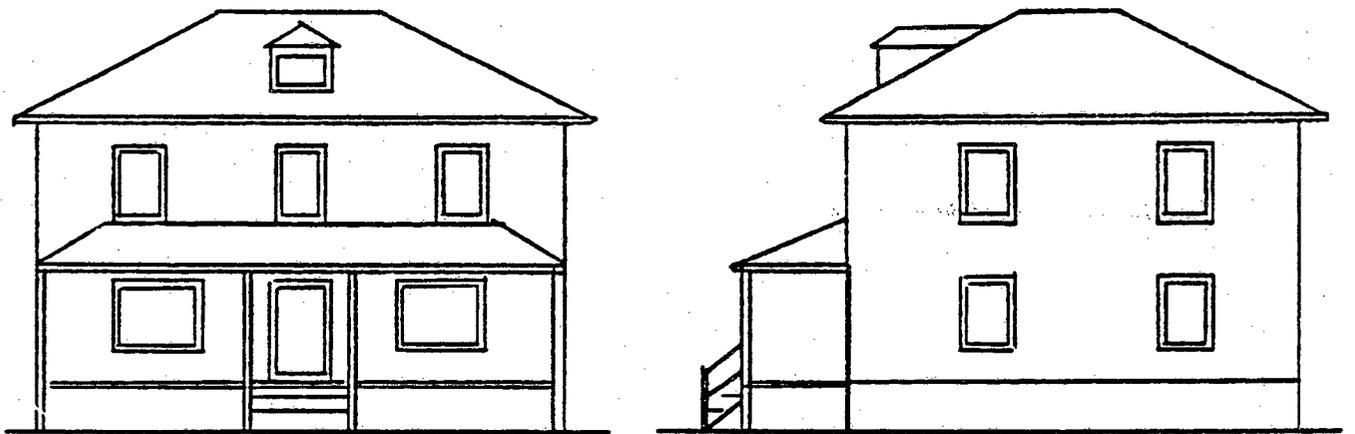
Type C- pignon sur rue, versants droits, 1/2 étage, de colonisation dirigée.



Type D- pignon sur rue, demi-croupe, 1/2 étage, de colonisation dirigée.



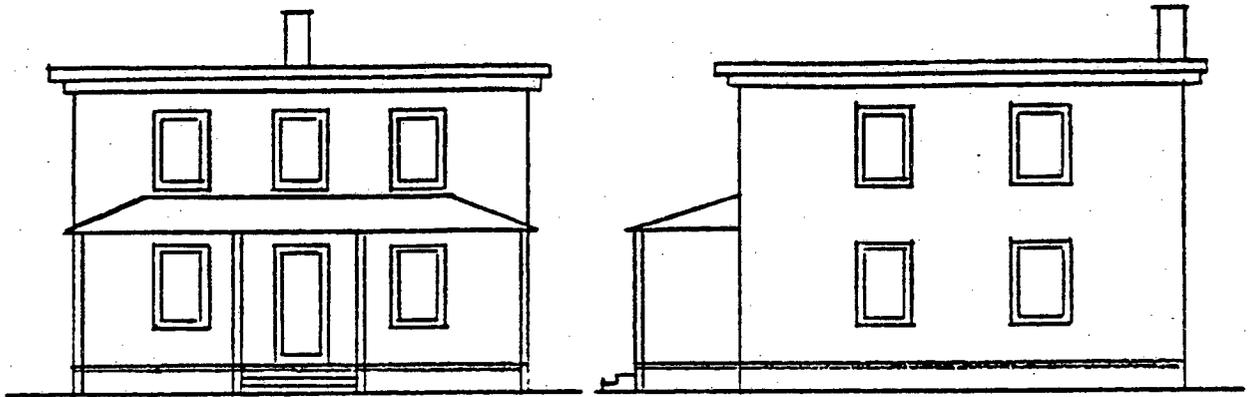
Sous-type E- pignons latéraux, demi-croupe, 1/2 étage, de colonisation dirigée.



Type H- toit à pavillons bas, 1 étage, cubique.

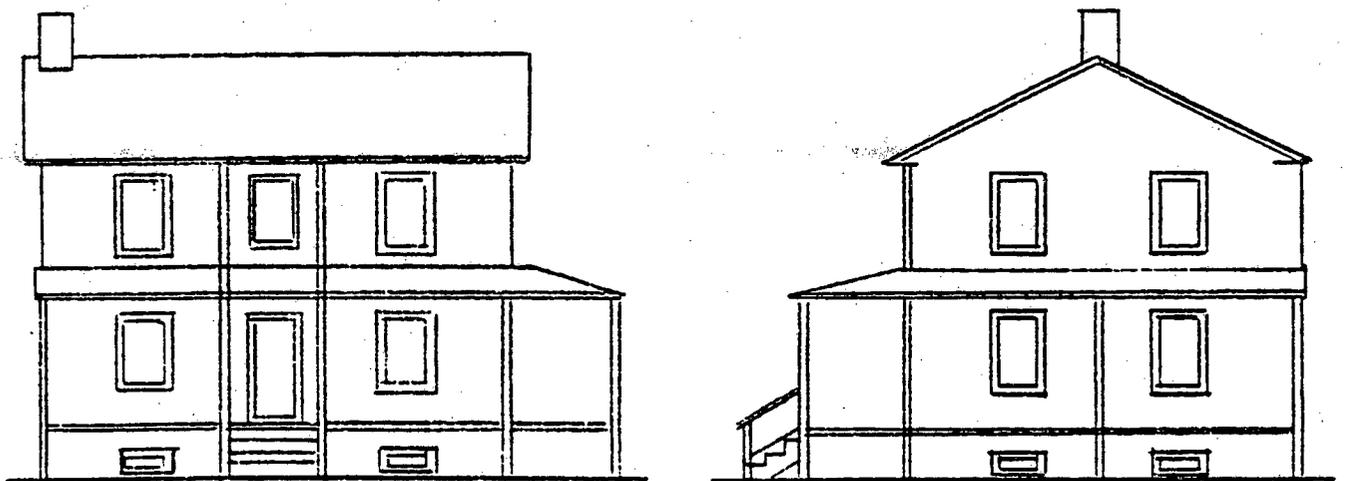
Sous-type F- toit à pavillons bas, 1 niveau d'occupation, cubique.

Sous-type G- toit à pavillons bas, 1/2 étage, cubique.



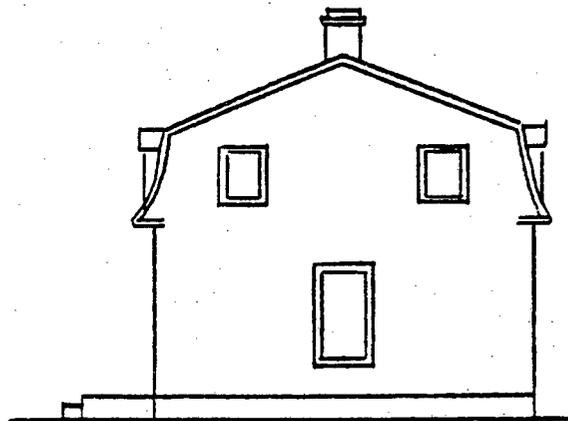
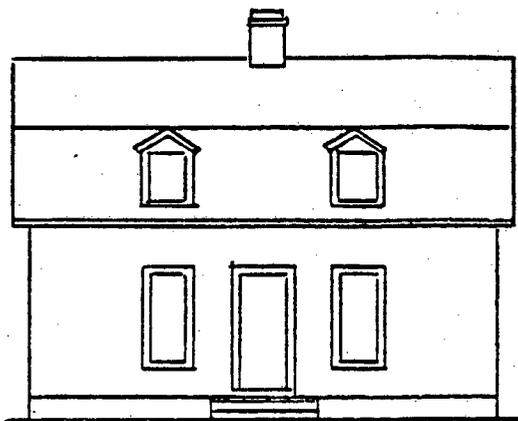
Type J- toit plat, 1 étage, cubique.

Sous-type I- toit plat, 1 niveau d'occupation, cubique.



Type K- pignons latéraux, versants droits, 1 étage, vernaculaire américain.

Sous-type L- pignon sur rue, versants droits, 1 étage, vernaculaire américain.



Type M- brisis sur deux eaux, 1 étage, d'esprit mansard.



Type N- pignons latéraux, 1 étage, d'esprit français.

ANNEXE 5

LISTE DES BÂTIMENTS À
QUOTIENT PATRIMONIAL MOYEN
EN MILIEU URBAIN

ANNEXE 5

LISTE DES BÂTIMENTS À QUOTIENT PATRIMONIAL
MOYEN EN MILIEU URBAIN (SHAWINIGAN-SUD)

BÂTIMENT NO.

LOCALISATION (NO. CIVIQUE)

SECTEUR I

72	790 - 105e rue
73	800 - 105e rue
74	905 - 105e rue
75	845 - 105e rue
76	805 - 105e rue
77	795 - 105e rue
78	900 - 104e rue
79	870 - 104e rue
80	848 - 104e rue
81	810 - 104e rue
82	905 - 104e rue
83	845 - 104e rue
84	825 - 104e rue
85	805 - 104e rue
86	775 - 104e rue
87	755 - 104e rue

BÂTIMENT NO.LOCALISATION (NO. CIVIQUE)SECTEUR II

88	635 - 109e rue
89	645 - 109e rue
90	655 - 109e rue
91	700 - 109e rue
92	705 - 109e rue
93	740 - 109e rue
94	765 - 109e rue
95	780 - 109e rue
96	805 - 109e rue
97	835 - 109e rue
98	865 - 109e rue
99	885 - 109e rue
100	605 - 109e rue
101	630 - 109e rue
102	640 - 110e rue
103	705 - 110e rue
104	800 - 110e rue
105	825 - 110e rue
106	830 - 110e rue
107	835 - 110e rue
108	900 - 110e rue
109	955 - 110e rue

BÂTIMENT NO.LOCALISATION (NO. CIVIQUE)SECTEUR II

110	1025 - 110e rue
111	605 - 111e rue
112	615 - 111e rue
113	631 - 111e rue
114	600 - 111e rue
115	630 - 111e rue
116	640 - 111e rue
117	660 - 111e rue
118	705 - 111e rue
119	735 - 119e rue
120	795 - 111e rue
121	615 - 112e rue
122	600-608 - 112e rue
123	661 - 112e rue
124	660 - 112e rue
125	700 - 112e rue
126	705 - 112e rue
127	765 - 112e rue
128	600 - 113e rue
129	620 - 113e rue
130	640 - 113e rue
131	643 - 113e rue

BÂTIMENT NO.

LOCALISATION (NO. CIVIQUE)

SECTEUR II

132	712-714 - 113e rue
133	800 - 7e Avenue
134	780 - 7e Avenue
135	720 - 7e Avenue
136	650 - 107e rue
137	660 - 107e rue
138	700 - 107e rue
139	1090 - 9e Avenue
140	1100 - 9e Avenue
141	1105 - 9e Avenue
142	1133 - 9e Avenue
143	1235 - 9e Avenue
144	1765 - 9e Avenue
145	1715 - 9e Avenue
148	2555 - 126e rue

ANNEXE 6

PATRIMOINE BÂTI: FICHES
D'ÉVALUATION DES BÂTIMENTS

IMMEUBLE #2

EXPLOITATION AGRICOLE

localité(région)

SHAUNIGAN - SUD

nom du propriétaire

ÉQUITATION BELLEVUE

adresse(cadastre)

50 CHEMIN BELLEVUE

fonction traditionnelle

institutionnelle	industrie, commerce	domestique	para-domestique	agricole	mixte
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

affectation contemporaine

fonction traditionn.	commercielle	communautaire	aucune apparente
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ancienneté probable

de 1690 à 1760	de 1760 à 1830	de 1830 à 1900	de 1900 à 1935
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

valeur intrinsèque

excellente	supérieure	intéressante	incertaine
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

état physique

excellent	bon	médiocre	meurtri
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

... extrinsèque

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

... didactique

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

quotient patrimonial

très fort	assez fort	moyen	faible
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

statut juridique

monument rec./classé	bien archéo. rec./classé	site, aire, arrondm.	ni l'un ni l'autre
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

remarque additionnelle

type architectural

d'esprit français	franco-québécois	monumental angl.	vernaculaire amér.	d'esprit Mansard	d'esprit Regency	d'esprit québécois	courant victorien	cubique ou boom town	de colonisation
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				

plan de base

carré	rectangulaire	octogonal	circulaire
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

élévation principale

près du sol	exhaussé	avec étage	plus d'un étage
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

morphologie du toit

piétons latéraux	piénon sur rue	croupes rudes	pavillon bas	bris sur deux eaux	bris sur quatre eaux	plutôt plat	voûté	conique	autre
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				

gros œuvre estimé

petons debout	colonnage	piou sur piou	piou	pièce sur pièce	brique	madrier debout	madrier sur madrier	rondin coré	charpente claire
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				

revêtement du carré

craie	planche usée	planche à couvre-joint	bardeau	planche à déclin	brique	planche engravée	tôle embossée	tôle usée	amiante ou goudron
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								

revêtement du toit

chaume	planche à couvre-joint	bardeau	planche à déclin	ardoise	tôle canadienne	tôle à baguette	tôle embossée	asphalte ou goudron	tôle une
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							

Bâtiment #2



IMMEUBLE #3

MAISON

localité(région)

SHAWINIGAN - SUO

3

nom du propriétaire

EUGÈNE GELINAS

adresse(cadastre)

110 CHEMIN BELLEVUE

fonction traditionnelle

institutionnelle <input type="checkbox"/>	industrie, commerce <input type="checkbox"/>	domestique <input checked="" type="checkbox"/>	para-domestique <input type="checkbox"/>	agricole <input type="checkbox"/>	mixte <input type="checkbox"/>
---	--	--	--	-----------------------------------	--------------------------------

affectation contemporaine

fonction traditionnelle <input checked="" type="checkbox"/>	commerciale <input type="checkbox"/>	communautaire <input type="checkbox"/>	aucune apparente <input type="checkbox"/>	ancienneté probable	de 1690 à 1760 <input type="checkbox"/>	de 1760 à 1830 <input type="checkbox"/>	de 1830 à 1900 <input checked="" type="checkbox"/>	de 1900 à 1935 <input type="checkbox"/>
---	--------------------------------------	--	---	---------------------	---	---	--	---

valeur intrinsèque

exceptionnelle <input type="checkbox"/>	supérieure <input type="checkbox"/>	intéressante <input checked="" type="checkbox"/>	incertaine <input type="checkbox"/>	état physique	excellent <input type="checkbox"/>	bon <input checked="" type="checkbox"/>	médiocre <input type="checkbox"/>	mauvais <input type="checkbox"/>
---	-------------------------------------	--	-------------------------------------	---------------	------------------------------------	---	-----------------------------------	----------------------------------

... extrinsèque

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	... didactique	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	-------------------------------------	--------------------------	----------------	--------------------------	-------------------------------------	--------------------------	--------------------------

quotient patrimonial

très fort <input type="checkbox"/>	assez fort <input type="checkbox"/>	moyen <input checked="" type="checkbox"/>	faible <input type="checkbox"/>	statut juridique	monument rec./classé <input type="checkbox"/>	bien archéo. rec./classé <input type="checkbox"/>	site, aire, arrondis. <input type="checkbox"/>	ni l'un ni l'autre <input checked="" type="checkbox"/>
------------------------------------	-------------------------------------	---	---------------------------------	------------------	---	---	--	--

remarque additionnelle

type architectural

d'esprit français <input type="checkbox"/>	franco-québécois <input type="checkbox"/>	monumental angl. <input type="checkbox"/>	vernaculaire amér. <input type="checkbox"/>	d'esprit Mansard <input checked="" type="checkbox"/>	d'esprit Regency <input type="checkbox"/>	d'esprit québécois <input type="checkbox"/>	courant victorien <input type="checkbox"/>	cubique ou boom town <input type="checkbox"/>	de colonisation <input type="checkbox"/>
--	---	---	---	--	---	---	--	---	--

plan de base

carré <input type="checkbox"/>	rectangulaire <input checked="" type="checkbox"/>	octogonal <input type="checkbox"/>	circulaire <input type="checkbox"/>	élévation principale	près du sol <input checked="" type="checkbox"/>	exhaussé <input type="checkbox"/>	avec étage <input checked="" type="checkbox"/>	plus d'un étage <input type="checkbox"/>
--------------------------------	---	------------------------------------	-------------------------------------	----------------------	---	-----------------------------------	--	--

morphologie du toit

pignons latéraux <input type="checkbox"/>	pignon sur rue <input type="checkbox"/>	croupes raides <input type="checkbox"/>	pavillon bas <input type="checkbox"/>	bris sur deux eaux <input checked="" type="checkbox"/>	bris sur quatre eaux <input type="checkbox"/>	plutôt plat <input type="checkbox"/>	voûté <input type="checkbox"/>	conique <input type="checkbox"/>	autre <input type="checkbox"/>
---	---	---	---------------------------------------	--	---	--------------------------------------	--------------------------------	----------------------------------	--------------------------------

gros oeuvre estimé

potau debout <input type="checkbox"/>	colombage <input type="checkbox"/>	pieu sur pieu <input type="checkbox"/>	pierre <input type="checkbox"/>	pièce sur pièce <input checked="" type="checkbox"/>	brique <input type="checkbox"/>	madrier debout <input type="checkbox"/>	madrier sur madrier <input type="checkbox"/>	rondin cordé <input type="checkbox"/>	charpente claire <input type="checkbox"/>
---------------------------------------	------------------------------------	--	---------------------------------	---	---------------------------------	---	--	---------------------------------------	---

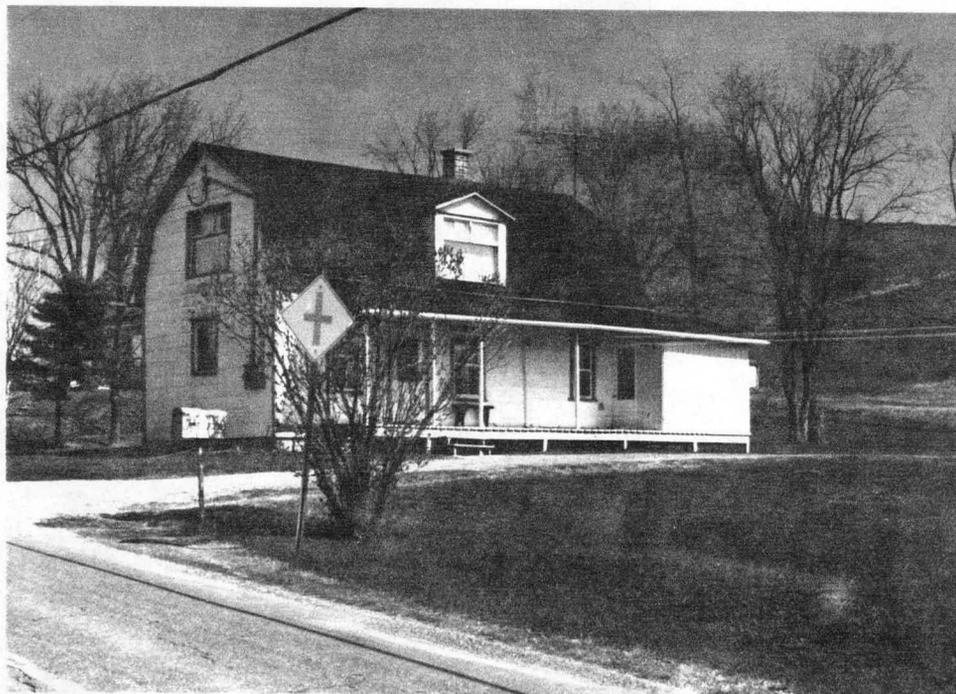
revêtement du carré

crépi <input type="checkbox"/>	planche une <input type="checkbox"/>	planche à couvre-joint <input type="checkbox"/>	bardeau <input type="checkbox"/>	planche à déclin <input type="checkbox"/>	brique <input type="checkbox"/>	planche engravée <input type="checkbox"/>	tôle embossée <input type="checkbox"/>	tôle une <input type="checkbox"/>	amiante ou goudron <input checked="" type="checkbox"/>
--------------------------------	--------------------------------------	---	----------------------------------	---	---------------------------------	---	--	-----------------------------------	--

revêtement du toit

chaume <input type="checkbox"/>	planche à couvre-joint <input type="checkbox"/>	bardeau <input type="checkbox"/>	planche à déclin <input type="checkbox"/>	ardoise <input type="checkbox"/>	tôle canadienne <input type="checkbox"/>	tôle à baguette <input type="checkbox"/>	tôle embossée <input type="checkbox"/>	asphalte ou goudron <input checked="" type="checkbox"/>	tôle une <input type="checkbox"/>
---------------------------------	---	----------------------------------	---	----------------------------------	--	--	--	---	-----------------------------------

Bâtiment #3



nom du propriétaire

CONRAD GÉLINAS

adresse(cadastre)

1660 CHEMIN BELLEVEU

fonction traditionnelle

institu- tionnelle	indus- trie, commerce	domes- tique	para-do- mestique	agri- cole	mixte
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

affectation contemporaine

fonction traditionn.	commer- ciale	commu- nautaire	aucune apparente	ancienneté probable	de 1690 à 1760	de 1760 à 1830	de 1830 à 1900	de 1900 à 1935
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

valeur intrinsèque

excep- tionnelle	supé- rieure	inté- ressante	incér- taine
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

état physique

excellent	bon	médiocre	mauvais
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

... extrinsèque

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	-------------------------------------	--------------------------

... didactique

<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	-------------------------------------	--------------------------	--------------------------

quotient patrimonial

très fort	assez fort	moyen	faible
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

statut juridique

monument rec./classé	bien archéo. rec./classé	site, aire, arrondis.	ni l'un ni l'autre
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

remarque additionnelle

type architectural

d'esprit français	franco- québécois	monumen- tal angl.	vernacu- laire amér.	d'esprit Mansard	d'esprit Regency	d'esprit québécois	courant victorien	cube ou boom town	de colo- nisation
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					

plan de base

carré	rectan- gulaire	octo- gonal	circu- laire
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

élévation principale

près du sol	exhaussé	avec étage	plus d'un étage
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

morphologie du toit

pignons latéraux	pignon sur rue	croupes raides	pavil- lon bas	brisés sur deux eaux	brisés sur quatre eaux	plutôt plat	voûté	conique	autre
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				

gros oeuvre estimé

potéau debout	colom- bage	pieu sur pieu	pière	pièce sur pièce	brique	madrier debout	madrier sur madrier	rondin cordé	charpente claire
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>								

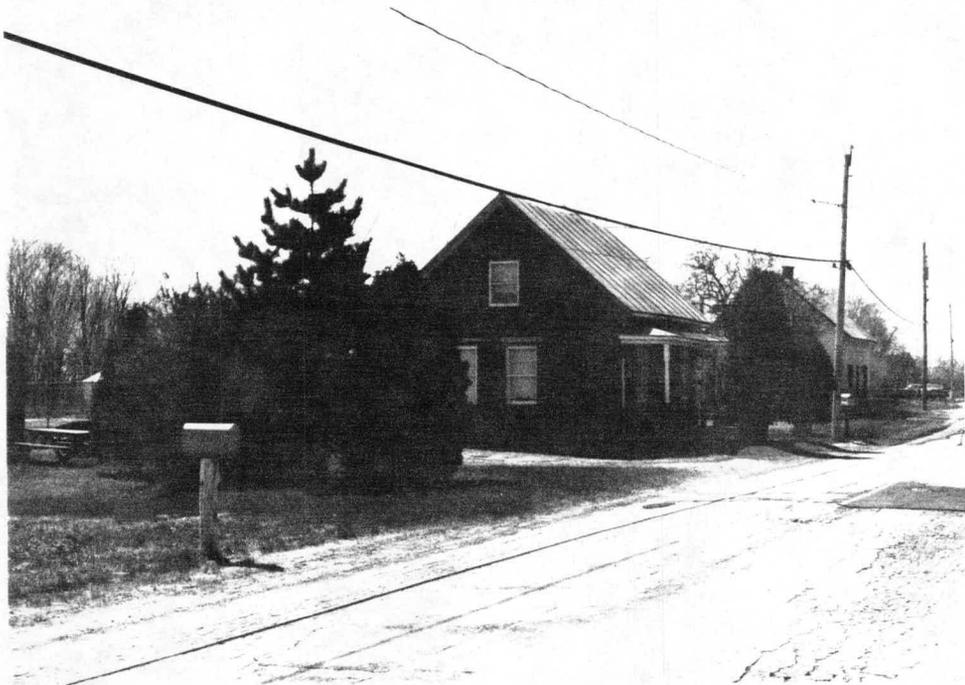
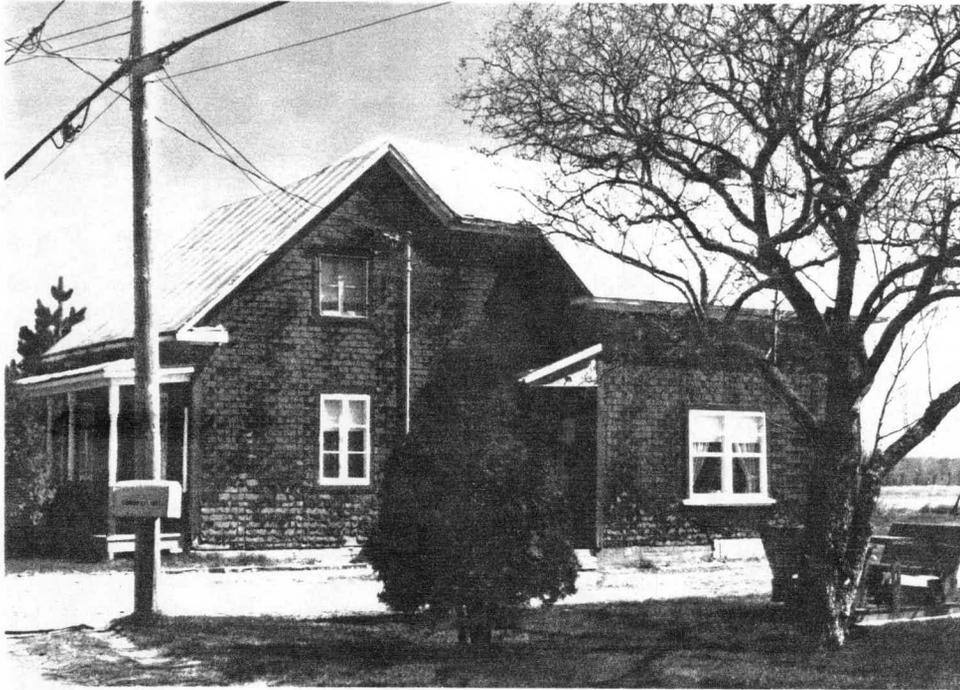
revêtement du carré

crépi	planche unie	planche à couvre-joint	bardeau	planche à déclin	brique	planche engravée	tôle em- bossée	tôle unie	amiante ou goudron
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

revêtement du toit

chaume	planche à couvre-joint	bardeau	planche à déclin	ardoise	tôle ca- nadienne	tôle à baguette	tôle em- bossée	asphalte ou goudron	tôle unie 5-
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bâtiment #23



IMMEUBLE # 24 MAISON

localité(région) SHAWINIGAN - SUD 24

nom du propriétaire _____

adresse(cadastre) 1690 CHEMIN BELLEVUE

fonction traditionnelle

institutionnelle	industrielle, commerce	dépendante	para-dépendante	agricole	mixte
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

affectation contemporaine

fonction traditionn.	commercielle	communautaire	aucune apparente	ancienneté probable	de 1690 à 1760	de 1760 à 1830	de 1830 à 1900	de 1900 à 1935
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						

valeur intrinsèque

exceptionnelle	supérieure	intéressante	incertaine	état physique	excellent	bon	médiocre	mauvais
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

... extrinsèque

				... didactique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					

quotient patrimonial

très fort	assez fort	moyen	faible	statut juridique	monument rec./classé	bien archéo. rec./classé	site, aire, arrondiss.	ni l'un ni l'autre
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>					

remarque additionnelle _____

type architectural

d'esprit français	franco-québécois	monumental angl.	vernaculaire amér.	d'esprit Mansard	d'esprit Regency	d'esprit québécois	courant victorien	cube ou boom town	de colonisation
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					

plan de base

carré	rectangulaire	octogonal	circulaire	élévation principale	près du sol	exhaussé	avec étage	plus d'un étage
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

morphologie du toit

pignons latéraux	pignon sur rue	croupes raides	pavillon bas	bris sur deux eaux	bris sur quatre eaux	plutôt plat	voûté	conique	autre
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								

gros oeuvre estimé

potéau debout	colombage	pieu sur pieu	pierre	pièce sur pièce	brique	madrier debout	madrier sur madrier	rondin cordé	charpente claire
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>								

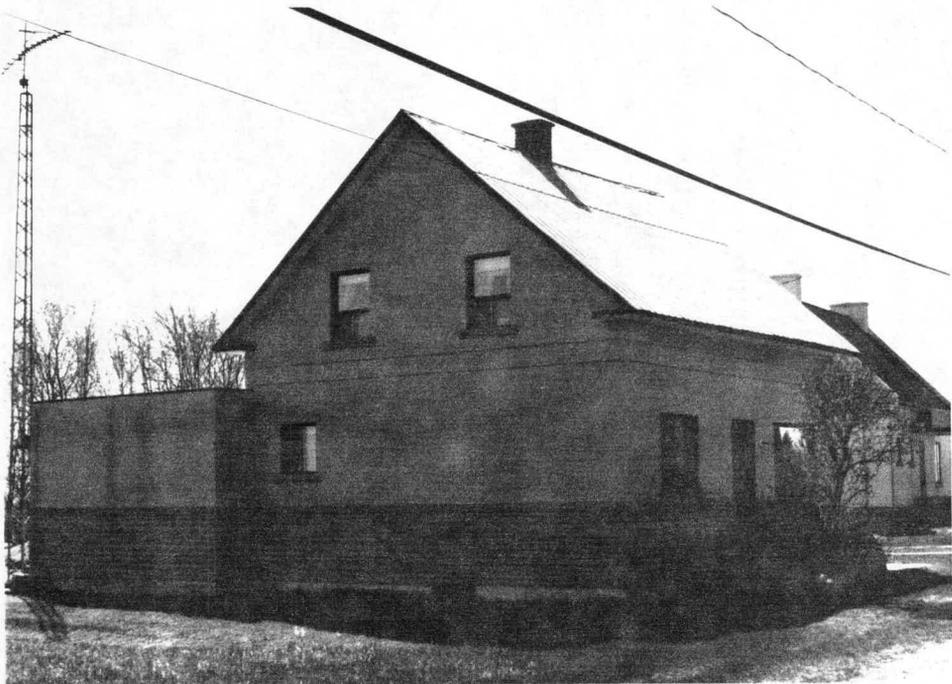
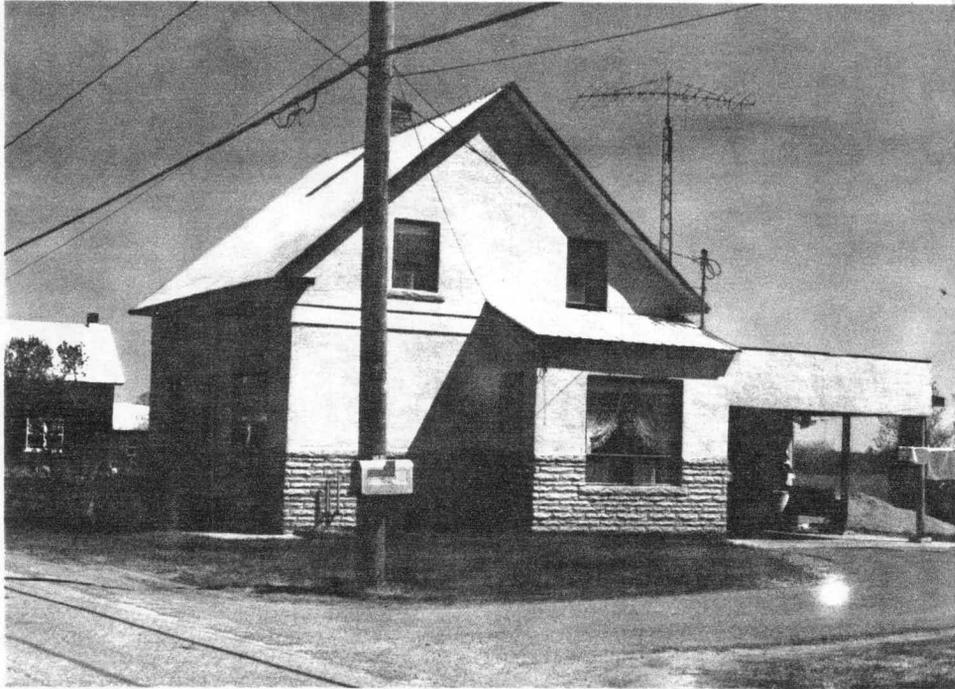
revêtement du carré

crépi	planche unie	planche à couvre-joint	bardeau	planche à déclin	brique	planche engravée	tôle embossée	tôle unie	amiante ou goudron
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								

revêtement du toit

chaume	planche à couvre-joint	bardeau	planche à déclin	ardoise	tôle canadienne	tôle à baquette	tôle embossée	asphalte ou goudron	tôle unie 7-
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>								

Bâtiment #24



nom du propriétaire ROLAND GÉLINAS

adresse(cadastre) 1870 CHEMIN BELLEVUE

fonction traditionnelle	institutionnelle	industrielle, commerce	domestique	para-domestique	agricole	mixte				
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				

affectation contemporaine	fonction traditionnelle	commerciale	communautaire	aucune apparente	ancienneté probable	de 1690 à 1760	de 1760 à 1830	de 1830 à 1900	de 1900 à 1935
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

valeur intrinsèque	excellente	supérieure	intéressante	incertaine	état physique	excellent	bon	médiocre	mauvais
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

... extrinsèque	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	... didactique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-----------------	--------------------------	--------------------------	-------------------------------------	--------------------------	----------------	--------------------------	--------------------------	-------------------------------------	--------------------------

quotient patrimonial	très fort	assez fort	moyen	faible	statut juridique	monument rec./classé	bien archéa. rec./classé	site, aire, arrondis.	ni l'un ni l'autre
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

remarque additionnelle _____

type architectural	d'esprit français	franco-québécois	monumental angl.	vernaculaire amér.	d'esprit Mansard	d'esprit Regency	d'esprit québécois	courant victorien	cube ou boom town	de colonisation
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							

plan de base	carré	rectangulaire	octogonal	circulaire	élévation principale	près du sol	exhaussé	avec étage	plus d'un étage
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

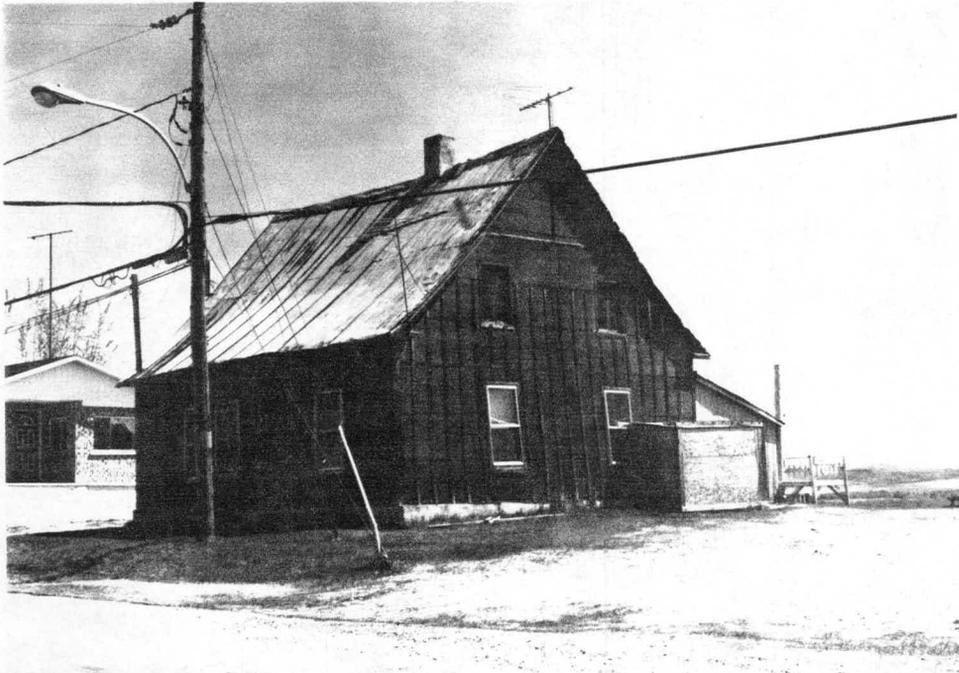
morphologie du toit	pissons latéraux	pisson sur rue	croupes raides	pavillon bas	bris sur deux eaux	bris sur quatre eaux	plutôt plat	voûté	conique	autre
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								

gros oeuvre estimé	potau debout	colombage	pieu sur pieu	pierre	pièce sur pièce	brique	madrier debout	madrier sur madrier	rondin cordé	charpente claire
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				

revêtement du carré	crépi	planche une	planche à couvre-joint	bardeau	planche à déclin	brique	planche engravée	tôle embossée	tôle une	amiante ou goudron
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>								

revêtement du toit	chaume	planche à couvre-joint	bardeau	planche à déclin	ardoise	tôle canadienne	tôle à baguette	tôle embossée	asphalte ou goudron	tôle une
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>								

Bâtiment #25



nom du propriétaire ÉZANIE OESAULNIERS adresse(cadastre) 101 RANG DES GRÈS

fonction traditionnelle	instituti- onnelle	industrie, commerce	domes- tique	para-do- mestique	agri- cole	mixte				
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
affection contemporaine	fonction traditionn.	commer- ciale	commu- nautaire	aucune apparente	ancienneté probable		de 1690 à 1760	de 1760 à 1830	de 1830 à 1900	de 1900 à 1935
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
valeur intrinsèque	excep- tionnelle	supé- rieure	inté- ressante	incor- pore	état physique		excellent	bon	médiocre	mauvais
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... extrinsèque					... didactique					
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
quotient patrimonial	très fort	assez fort	moyen	faible	statut juridique		monument rec./classé	bien archéo. rec./classé	site, aire, arrondis.	ni l'un ni l'autre
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
remarque additionnelle	<hr/>									

type architectural	d'esprit français	franco- québécois	monumen- tal angl.	vernacu- laire amér.	d'esprit Mansard	d'esprit Regency	d'esprit québécois	courant victorien	cubique ou boom town	de colo- nation
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
plan de base	carré	rectan- gulaire	octo- gonal	circu- laire	élévation principale		près du sol	exhaussé	avec étage	plus d'un étage
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
morphologie du toit	pignons latéraux	pignon sur rue	croupes raides	pevil- lon bas	brisis sur deux eaux	brisis sur quatre eaux	plutôt plat	voûté	conique	autre
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
gros oeuvre estimé	potiau debout	colom- bage	pieu sur pieu	pierre	pièce sur pièce	brique	madrier debout	madrier sur madrier	rondin cordé	charpente claire
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
revêtement du carré	crépi	planche unie	planche à couvre-joint	bardeau	planche à déclin	brique	planche engravez	tôle em- bossée	tôle unie	amiante ou goudron
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
revêtement du toit	chaume	planche à couvre-joint	bardeau	planche à déclin	ardoise	tôle ca- na dienne	tôle à baquette	tôle em- bossée	asphalte ou goudron	tôle unie
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Bâtiment #30



Bâtiment #30 (suite)



Bâtiment #30 (suite)



nom du propriétaire

E. BOURNIVAL

adresse(cadastre)

241 RANG DES GRÈS

fonction traditionnelle

institutive	industrielle, commerce	domestique	para-domestique	agricole	mixte
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

affectation contemporaine

fonction traditionnelle	commerciale	communautaire	aucune apparente
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ancienneté probable

de 1690 à 1760	de 1760 à 1830	de 1830 à 1900	de 1900 à 1935
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

valeur intrinsèque

exceptionnelle	supérieure	intéressante	incertaine
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

état physique

excellent	bon	médiocre	mauvais
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

... extrinsèque

<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------------------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

... didactique

<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------------------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

quotient patrimonial

très fort	assez fort	moyen	faible
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

statut juridique

monument rec./classé	bien archéo. rec./classé	site, aire, arrondis.	ni l'un ni l'autre
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

remarque additionnelle

type architectural

d'esprit français	franco-québécois	monumental angl.	vernaculaire amér.	d'esprit Mansard	d'esprit Regency	d'esprit québécois	courant victorien	cubique ou boom town	de colonisation
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					

plan de base

carré	rectangulaire	octogonal	circulaire
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

élévation principale

près du sol	exhaussé	avec étage	plus d'un étage
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

morphologie du toit

pignons latéraux	pignon sur rue	croupes raides	pavillon bas	bris sur deux eaux	bris sur quatre eaux	plutôt plat	voûte	conique	autre
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								

gros oeuvre estimé

potau debout	colombage	pieu sur pieu	pierre	pièce sur pièce	brique	madrier debout	madrier sur madrier	rondin corlé	charpente claire
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>								

revêtement du carré

crépi	planche unie	planche à couvre-joint	bardeau	planche à déclin	brique	planche engravée	tôle embossée	tôle unie	amiante ou goudron
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>								

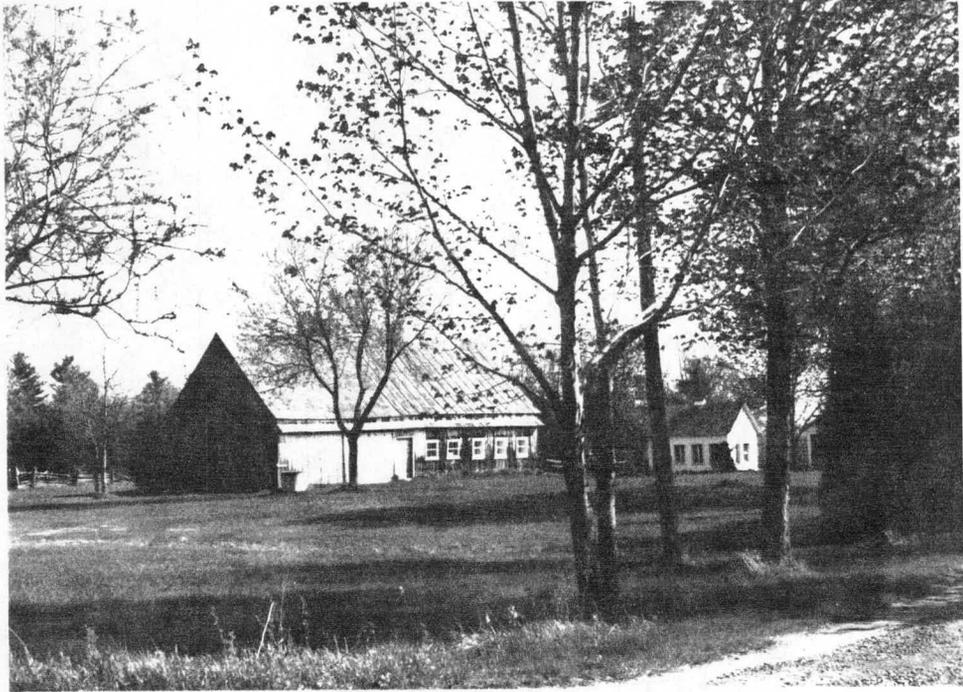
revêtement du toit

chaume	planche à couvre-joint	bardeau	planche à déclin	ardoise	tôle canadienne	tôle à baguette	tôle embossée	asphalte ou goudron	tôle unie
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					

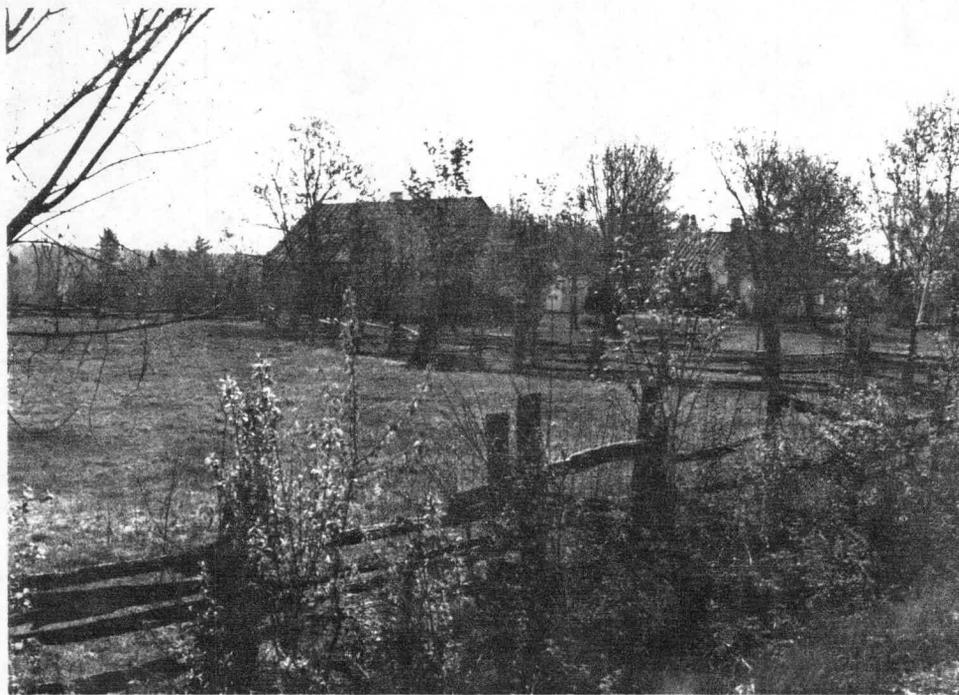
Bâtiment #31



Bâtiment #31 (suite)



Bâtiment #31 (suite)



nom du propriétaire

adresse(cadastre)

3850 SAINT-PIERRE

fonction traditionnelle

instituti- onnaire	industrie, commerce	domes- tique	para-do- mestique	agri- cole	mixte
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

affectation contemporaine

fonction traditionn.	commer- ciale	commu- nautaire	aucune apparente
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ancienneté probable

de 1650 à 1760	de 1760 à 1830	de 1830 à 1900	de 1900 à 1935
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

valeur intrinsèque

excep- tionnelle	supé- rieure	inté- ressante	incer- taine
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

état physique

excellent	bon	médiocre	mauvais
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

... extrinsèque

<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	-------------------------------------	--------------------------	--------------------------

... didactique

<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	-------------------------------------	--------------------------	--------------------------

quotient patrimonial

très fort	assez fort	moyen	faible
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

statut juridique

monument rec./classé	bien archéo. rec./classé	site, aire, arrondis.	ni l'un ni l'autre
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

remarque additionnelle

type architectural

d'esprit français	franco- québécois	monumen- tal angl.	vernacu- laire amér.
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

d'esprit
Mansard

d'esprit Regency	d'esprit québécois
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

courant
victorien

cubique ou
boom town

de colo-
nisation

plan de base

carré	rectan- gulaire	octo- gonal	circu- laire
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

élévation principale

près du sol
<input checked="" type="checkbox"/>

exhaussé

avec
étage

plus d'un
étage

morphologie du toit

pignons latéraux	pignon sur rue	croupes raides	pavil- lon bas
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

brisés sur
deux axes

brisés sur
quatre axes

pluôt
plat

voûté

conique

autre

gros: oeuvre estimé

potiau debout	colom- bage	pieu sur pieu	pierre
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

pièce
sur pièce

brique

madrier
debout

madrier
sur madrier

rundin
cordé

charpente
claire

revêtement du carré

crépi	planche unie	planche à couvre-joint	bardeau
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

planche
à déclin

brique

planche
engravée

tôle em-
bossée

tôle
unie

amiante
ou goudron

revêtement du toit

chaume	planche à couvre-joint	bardeau	planche à déclin
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ardoise

tôle ca-
nadienne

tôle à
baguette

tôle em-
bossée

asphalte
ou goudron

tôle
unie

19

Bâtiment #43



ANNEXE 7

ASSIGNATION SELON LES
DÉPLACEMENTS POTENTIELS

ASSIGNATION SELON LES DÉPLACEMENTS POTENTIELS
 VOIE DE RACCORDEMENT: COLE

POSTE D'ENQUÊTE	D.J.M.E. 1987 (véh./jour)	ORIGINE	DESTINATION	% D.J.M.E.	TRAFIC ASSIGNÉ SUR LE LIEN	TOTAL
Route 157 (157-01-020) 2 directions	13 500	Trois-Rivières Trois-Rivières ouest Côté ouest de riv. Saint-Maurice Rive sud du fleuve	Shawinigan Sud	8,4	1 128	1 883
			Mont-Carmel	5,6	755	
Autoroute 55 (055-05-064) 2 directions	10 728	Shawinigan-Sud Notre-Dame-du-Mont-Carmel Zone à l'est de riv. Saint-Maurice (1)	Toutes les destinations sauf	4,6	496	778
			Baie-de-Shawinigan	0,2	22	
			Saint-Boniface Charette	2,4	260	
Route 153 (153-01-085) 2 directions	5 380	Shawinigan-Sud Notre-Dame-du-Mont-Carmel Zone à l'est de riv. Saint-Maurice (1)	Toutes les destinations sauf	3,6	196	264
			Baie-de-Shawinigan	0,6	32	
			Saint Boniface Charette	0,7	36	
TOTAL SUR LE LIEN COLE						2 925

(1) Comprend: Lac-à-la-Tortue, St-Narcisse, Ste-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine, Cap-de-la-Madeleine, Saint-Louis-de-France, Saint-Maurice, Saint-Prosper, Saint-Stanislas, Saint-Luc.

ASSIGNATION SELON LES DÉPLACEMENTS POTENTIELS
 VOIE DE RACCORDEMENT: J

POSTE D'ENQUÊTE	D.J.M.E. 1987 (véh./jour)	ORIGINE	DESTINATION	% D.J.M.E.	TRAFIC ASSIGNÉ SUR LE LIEN	TOTAL
Route 157 (157-01-020) 2 directions	13 500	Trois-Rivières	Shawinigan-Sud	8,4	1 128	1 582
		Trois-Rivières Ouest Côté ouest de riv. Saint-Maurice Rive sud du fleuve	Mont-Carmel	3,3	454	
Autoroute 55 (055-05-064) 2 directions	10 728	Shawinigan-Sud	Toutes les destinations sauf	4,6	496	778
		Notre-Dame-du-Mont-Carmel	Bale-de-Shawinigan	0,2	22	
		Zone à l'est de riv. Saint-Maurice (1)	Saint-Boniface Charette	2,4	260	
Route 153 (153-01-085) 2 directions	5 380	Shawinigan-Sud	Toutes les destinations sauf	3,6	196	264
		Notre-Dame-du-Mont-Carmel	Bale-de-Shawinigan	0,6	32	
		Zone à l'est de riv. Saint-Maurice (1)	Saint-Boniface Charette	0,7	36	
TOTAL SUR LE LIEN J						2 624

(1) Comprend: Lac-à-la-Tortue, St-Narcisse, Ste-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine, Cap-de-la-Madeleine, Saint-Louis-de-France, Saint-Maurice, Saint-Prosper, Saint-Stanislas, Saint-Luc.

ASSIGNATION SELON LES DÉPLACEMENTS POTENTIELS
 VOIE DE RACCORDEMENT: Z

POSTE D'ENQUÊTE	D.J.M.E. 1987 (véh./jour)	ORIGINE	DESTINATION	% D.J.M.E.	TRAFIC ASSIGNÉ SUR LE LIEN	TOTAL
Route 157 (157-01-020) 2 directions	13 500	Trois-Rivières Trois-Rivières Ouest Côté ouest de riv. Saint-Maurice Rive sud du fleuve	Shawinigan-Sud Mont-Carmel	8,4 0,7	1 128 104	1 232
Autoroute 55 (055-05-064) 2 directions	10 728	Shawinigan-Sud Notre-Dame-du-Mont-Carmel Zone à l'est de riv. Saint-Maurice (1) Shawinigan centre-ville	Toutes les destinations	4,7 0,2 2,4 7,0	502 22 262 750	1 536
Route 153 (153-01-085) 2 directions	5 380	Shawinigan-Sud Notre-Dame-du-Mont-Carmel Zone à l'est de riv. Saint-Maurice (1) Shawinigan centre-ville	Toutes les destinations	12,0 1,8 2,3 12,6	648 96 124 676	1 544
TOTAL SUR LE LIEN Z						4 312

(1) Comprend: Lac-à-la-Tortue, St-Narcisse, Ste-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine, Cap-de-la-Madeleine, Saint-Louis-de-France, Saint-Maurice, Saint-Prosper, Saint-Stanislas, Saint-Luc.

ANNEXE 8

MESURES PRÉVENTIVES
POUR LES COURS D'EAU

**DISPOSITIFS POUR CONTROLER L'ÉROSION ET LA SÉDIMENTATION SUR LES SITES DE CONSTRUCTION
DES TRAVERSÉES DE COURS D'EAU**

DISPOSITIF	ENDROIT	DÉFINITION	OBJECTIF	AVANTAGE	PROBLÈME	COUT RELATIF	TAUX D'EFFICACITÉ
Barrage de contrôle	Fossé routier. Canal de dérivation.	Structure utilisée pour relever la pente du fond.	Réduire ou prévenir l'érosion en diminuant la vitesse d'écoulement.	Peut être construit avec divers matériaux: bois, acier, béton.	Entretien nécessaire pour enlever les débris et les sédiments.	Bas	Elevé
Enrochement	Fossé routier. Pente remaniée. Remblai.	Tapisser le fond et les berges d'un canal et sur les surfaces dénudées.	Procurer une protection immédiate contre l'érosion, causée par un écoulement torrentiel ou par ruissellement.	Moyen de contrôle permanent. Facilité d'entretien.	Mise en suspension de sédiments, lorsque déversé dans l'eau. Difficile à mettre en place sur des pentes abruptes.	Elevé	Elevé
Engazonnement	Boucle d'échangeur. Pente remaniée. Remblai.	Protection de surface érosive par des plaques de gazon.	Stabiliser les surfaces érodables et limiter le lessivage des sédiments vers les cours d'eau.	Facile à mettre en place. Protection immédiate.	La mise en place durant une période de faible pluviosité nécessite des soins additionnels. Besoin d'ancrage, à l'occasion, par des piquets, un treillis métallique ou de la jute.	Moyen	Moyen à élevé
Ensemencement avec agent protecteur	Boucle d'échangeur. Pente remaniée. Remblai.	Semer avec un épandage de matériel organique pour faciliter la germination et la retenue de la semence en place.	Procurer un couvert végétatif le plus rapidement possible pour réduire l'érosion.	Les agents (pailles, fibre de cellulose de bois) fournissent une protection contre l'érosion pendant que le gazon prend racine. Les travaux se réalisent avec peu d'équipement et en peu de temps.	Peu efficace sur des surfaces à pente forte. Peut nécessiter de l'arrosage, si l'ensemencement est suivi d'une période peu pluvieuse.	Bas	Moyen
Digue de déviation	Pente remaniée. Remblai. Bordure de cours d'eau.	Ouvrage de terre ou de granulats compactés, et aussi de bitume.	Dévier l'eau d'un site de construction ou à la diriger vers le bas d'une pente ou à un endroit non perturbé, à une certaine distance d'un cours d'eau.	Réduire le charriage des particules fines vers un cours d'eau. Peut s'incorporer dans un projet de drainage permanent.	Nécessite un entretien régulier.	Bas	Moyen
Conduite d'égouttement	A proximité des traversées. Fossé routier.	Conduite ouverte en béton, bitume ou métal, pour concentrer l'eau de surface vers le bas d'une pente.	Prévenir l'érosion des pentes remaniées ou de remblais.	Peut s'intégrer dans un projet permanent de drainage. Installation facile.	Des dissipateurs d'énergie sont souvent nécessaires à la sortie des conduites.	Elevé	Elevé
Terrasse en pente forte	Pente de grande envergure. Remblai important.	Remodelage d'une pente en intégrant des niveaux horizontaux pour réduire la longueur de la pente.	Ralentir la vitesse de l'eau de surface. Favoriser l'infiltration. Limiter le charriage des sédiments.	Facilité l'implantation de la végétation. Possibilité de concentrer les eaux de surface vers des conduites.	Augmentation du volume d'excavation. Exige un entretien régulier.	Moyen	Moyen
Trappe à sédiments	Fossé routier. Canal de dérivation.	Fosse se trouvant sur le parcours des eaux de ruissellement en provenance d'une importante superficie en dérangement.	Permettre le dépôt de sédiments lorsque l'eau s'écoule lentement.	Facile à faire.	Ne retient qu'une partie des sédiments. Difficulté d'accès pour le nettoyage.	Bas	Moyen
Barrière à sédiments	Petit cours d'eau. Fossé routier non stabilisé à l'approche d'un cours d'eau.	Barrière temporaire construite avec des ballots de paille ou des sacs de sable.	Filtrer l'eau par la retenue de sédiments tout en réduisant la vitesse d'écoulement.	Facile à construire et à réparer.	Peut être emporté en période de hautes eaux. S'érige que dans un petit cours d'eau. Sujet au vandalisme.	Bas	Moyen
Gabion	Bas de pente remaniée. Remblai. Fossé routier.	Panier en treillis métallique rempli d'enrochement.	Protéger des sites sensibles à l'érosion. Peut être utilisé comme dissipateur d'énergie.	Efficace pour filtrer les débris grossiers. Réduction de la vitesse d'écoulement.	Faible pouvoir de rétention des particules fines, telles le silt.	Elevé	Moyen
Dissipateur d'énergie	Fossé routier. Cours d'eau remanié.	Structure placée dans un canal pour ralentir la vitesse d'écoulement.	Retenir en partie les sédiments. Minimiser le surcreusement du canal en cause.	Durabilité de la structure. Ralentir la vitesse de courant.	Accumulation de débris. Nettoyage régulier. Conception particulière pour chaque emplacement.	Moyen	Elevé

CLAUSE 7.13 DU CAHIER DES CHARGES ET DEVIS GENERAUX,
RELATIVE A LA PROTECTION DES PLANS D'EAU

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

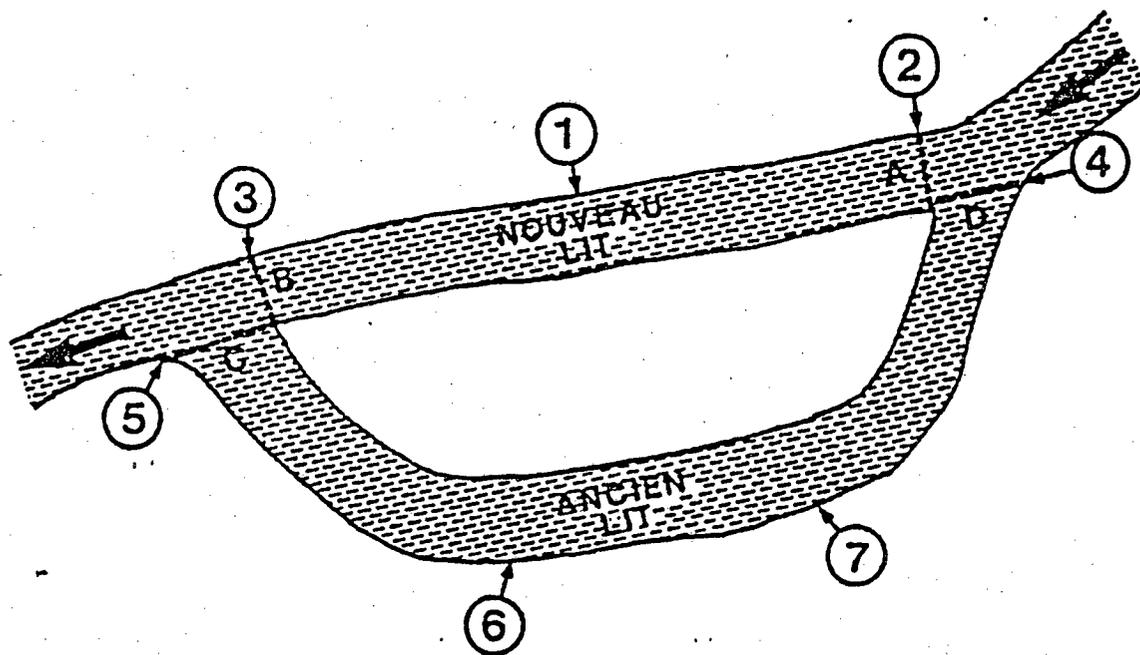
Dans le cas d'exécution de travaux à proximité de plans d'eau, y compris les fossés publics et privés, l'entrepreneur ne doit affecter ces derniers d'aucune façon. À cette fin l'entrepreneur doit prévoir durant les travaux, aux endroits stratégiques, la construction et l'entretien de bassins de sédimentation,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

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

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

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

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



- ① Creuser le nouveau canal permanent du cours d'eau en laissant les deux extrémités «A» et «B» fermées.
- ② Enlever graduellement la digue «A» en amont du nouveau lit et laisser décanter l'eau au moins 48 heures (ce temps peut être réduit à 24 heures si tous les sédiments ont pu se déposer).
- ③ Enlever la digue «B» en aval du nouveau lit.
- ④ Installer la digue «D» en amont de l'ancien lit
- ⑤ Après drainage de l'eau, installer la digue «C» en aval de l'ancien lit
- ⑥ Remblayer la section de l'ancien lit avec la terre qui a été excavée dans le nouveau lit du cours d'eau.
- ⑦ Stabiliser et renaturaliser l'emplacement de l'ancien lit.

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU CREUSAGE D'UN NOUVEAU LIT
PERMANENT POUR UN COURS D'EAU

ANNEXE 9

FICHES D'IMPACT AGRICOLE

FICHE D'IMPACT AGRICOLE

DOSSIER N°: G-13

ÉLÉMENTS AFFECTÉS ET NATURE DE L'IMPACT	IMPACT RÉSIDUEL	UNITÉ DE TERRAIN	LOCALISATION	SUPERFICIE OU NOMBRE
Superficies cultivées en propriété, immobi- lisées par l'emprise	Faible	3/4	15+640 à 15+820	0,2 ha
		4/4	16+530 à 16+710	0,4 ha

FICHE D'IMPACT AGRICOLE

DOSSIER N°: G-16

ÉLÉMENTS AFFECTÉS ET NATURE DE L'IMPACT	IMPACT RÉSIDUEL	UNITÉ DE TERRAIN	LOCALISATION	SUPERFICIE OU NOMBRE
Superficies cultivées en propriété, immobilisées par l'emprise	Faible	1/1	15+810 à 16+330	0,7 ha
Réseaux de drains sectionnés et perte de superficies drainées souterrainement	Faible	1/1	15+810 à 15+990	indéterminé

FICHE D'IMPACT AGRICOLE

DOSSIER N°: L-5

ÉLÉMENTS AFFECTÉS ET NATURE DE L'IMPACT	IMPACT RÉSIDUEL	UNITÉ DE TERRAIN	LOCALISATION	SUPERFICIE OU NOMBRE
Superficies cultivées en propriété, immobi- lisées par l'emprise	Faible	5/6	15+470 à 15+630	0,1 ha
Superficies cultivées séparées du siège de l'en- treprise par la route	Faible	6/6	16+840 à 16+930	6,0 ha

FICHE D'IMPACT AGRICOLE

DOSSIER N°: L-6

ÉLÉMENTS AFFECTÉS ET NATURE DE L'IMPACT	IMPACT RÉSIDUEL	UNITÉ DE TERRAIN	LOCALISATION	SUPERFICIE OU NOMBRE
Superficies cultivées en propriété, immobilisées par l'emprise	Fort	3/4	13+550 à 14+550	6,1 ha
		4/4	15+080 à 15+260	<0,1 ha
Réseaux de drains sectionnés et perte de superficies drainées souterrainement	Faible	3/4	13+550 à 14+550	indéterminé
Disparition d'un chemin de ferme et de son accès sur le chemin Rang Saint-Pierre	Nul	4/4	14+660 c. sud	1

FICHE D'IMPACT AGRICOLE

DOSSIER N°: L-12

ÉLÉMENTS AFFECTÉS ET NATURE DE L'IMPACT	IMPACT RÉSIDUEL	UNITÉ DE TERRAIN	LOCALISATION	SUPERFICIE OU NOMBRE
Superficies cultivées en propriété, immobilisées par l'emprise	Moyen	2/3	16+630 à 16+800	1,1 ha
Superficies cultivées séparées du siège de l'entreprise par la route	Faible	2/3	16+710 à 16+840	20,6 ha

FICHE D'IMPACT AGRICOLE

DOSSIER N°: L-14

ÉLÉMENTS AFFECTÉS ET NATURE DE L'IMPACT	IMPACT RÉSIDUEL	UNITÉ DE TERRAIN	LOCALISATION	SUPERFICIE OU NOMBRE
Superficies cultivées en propriété, immobilisées par l'emprise	Faible	3/4	14+660 à 14+900	0,3 ha
Disparition d'un chemin de ferme et de son accès sur le chemin Rang Saint-Pierre	Nul	3/4	14+660 c.sud	1

FICHE D'IMPACT AGRICOLE

DOSSIER N°: L-15

ÉLÉMENTS AFFECTÉS ET NATURE DE L'IMPACT	IMPACT RÉSIDUEL	UNITÉ DE TERRAIN	LOCALISATION	SUPERFICIE OU NOMBRE
Superficies cultivées en propriété, immobilisées par l'emprise	Fort	2/2	14+630 à 16+530	7,1 ha
Superficies cultivées séparées du siège de l'entreprise par la route	Faible	2/2	16+340 à 16+530	24,0 ha

FICHE D'IMPACT AGRICOLE

DOSSIER N°: L-19

ÉLÉMENTS AFFECTÉS ET NATURE DE L'IMPACT	IMPACT RÉSIDUEL	UNITÉ DE TERRAIN	LOCALISATION	SUPERFICIE OU NOMBRE
Superficies cultivées en propriété, immobilisées par l'emprise	Faible	1/1	13+880 à 14+380	0,5 ha
Superficies cultivées séparées du siège de l'entreprise par la route	Faible	1/1	13+350 à 14+000	15,0 ha

FICHE D'IMPACT AGRICOLE

DOSSIER N°: L-35

ÉLÉMENTS AFFECTÉS ET NATURE DE L'IMPACT	IMPACT RÉSIDUEL	UNITÉ DE TERRAIN	LOCALISATION	SUPERFICIE OU NOMBRE
Superficies cultivées en propriété, immobilisées par l'emprise.	Fort	3/3	9+850 à 10+350	5,3 ha
Réseaux des drains sectionnés et perte de superficies drainées souterrainement	Faible	3/3	9+850 à 10+350	indéterminé

ANNEXE 10

CHEMINEMENT DES PROCÉDURES
D'ACQUISITION AU MINISTÈRE
DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

CHEMINEMENT D'UN PROJET D'EXPROPRIATION

Cheminement du projet:

La demande d'acquisition est préparée sous la responsabilité du directeur régional et acheminée au directeur des Acquisitions.

- 1- Le directeur des Acquisitions, en collaboration avec le chef du Service des expropriations, effectue ou fait effectuer la vérification nécessaire pour s'assurer notamment que le projet est prévu au plan d'équipement ou aux projets régionaux pour l'exercice financier mentionné à la demande, et que tous les autres documents accompagnant la demande sont joints, tels que: plan d'arpentage, descriptions techniques, liste des propriétaires, autorisations de la C.P.T.A.Q. et de l'Environnement etc.

Si la demande est complète, le directeur des Acquisitions signe la demande d'acquisition et l'envoie à la division des Opérations régionales pour exécution.

Si la demande d'acquisition est incomplète, le directeur des Acquisitions la retourne au demandeur en mentionnant les motifs de retour.

- 2- Dès réception de la demande d'acquisition ainsi que des documents l'accompagnant, le chef de la division des Opérations, en région, désigne le chargé de projet.

Le chargé de projet complète le plan de travail et le soumet au chef de la division des Opérations pour approbation. Sur le plan de travail, doivent-êtré clairement indiquées les dates suivantes:

- La date prévue de signification des avis d'expropriation,
- la date prévue de notification des avis de transfert de propriété,
- la date prévue de prise de possession envisagée,
- la date de la libération des lieux envisagée.

Ces dates sont déterminées par le chargé de projet en collaboration avec le chef de la division des Opérations, compte tenu des dates imposées par la Direction régionale (postes B et C) ainsi que des obstacles se trouvant dans l'emprise.

Lorsque le plan de travail est complété et approuvé, le chef de la division des Opérations l'envoie au chef du Service avec la demande de Décret et tous les documents devant être annexés à cette demande.

Le chef de la division des Opérations consulte le Contentieux du M.T.Q. pour savoir si les notaires des Affaires notariales (D.A.N.) peuvent effectuer le travail de vérification des titres de propriété où s'il y a lieu de confier ce travail aux notaires privés.

- 3A- Dès réception des documents concernant la demande de Décret, le chef du service des Expropriations en fait vérifier le contenu, effectuer le groupement nécessaire et l'achemine au Conseil des Ministres pour approbation. Il prend connaissance du plan de travail et le fait classer au dossier général.
- 4- Le chef de la division des Opérations fait effectuer les recherches nécessaires en vue de la confection du rapport général d'évaluation ainsi que des rapports individuels.

Il demande le choix de notaire aux expropriés, si les notaires de la D.A.N. ne peuvent effectuer les travaux de vérification des titres de propriété des expropriés, et fait parvenir ces renseignements au Contentieux du M.T.Q.

- 5- Le Contentieux du M.T.Q., section notariale, mandate les notaires désignés par les expropriés et leur fait parvenir les instructions nécessaires à la réalisation de leur mandat ou confie le mandat du projet d'expropriation aux notaires de la D.A.N.
- 6- Le chef de la division des Opérations approuve le rapport général préparé par le chargé de projet pour servir de base aux rapports individuels d'évaluation.
- 7- Le chargé de projet présente au chef de la division des Opérations, pour approbation, les rapports individuels d'évaluation.
- 7A- Au retour des Décrets approuvés, le chef du service fait effectuer le tri de ces Décrets et les achemine aux différentes divisions des Opérations en région pour action.
- 8- Dès la réception des études de titre de propriété des expropriés, soit en provenance des notaires de la D.A.N. ou des notaires privés, le chef de la division des Opérations possède tous les éléments pour faire débiter l'expropriation des immeubles requis ou à l'achat de gré à gré des propriétés.
- 9- Le chef de la division des Opérations, s'il a décidé de procéder par expropriation, fait parvenir à la Chambre de l'expropriation un plan d'expropriation ainsi que les descriptions techniques s'y rapportant et la liste des propriétaires à exproprier.

10- Dans le but de faire signifier les avis d'expropriation et après les avoir préparés, le chef de la division des Opérations fait mandater un huissier pour faire signifier ces avis.

11- L'huissier mandaté procède alors à la signification des avis d'expropriation conformément aux instructions qui lui ont été données par le chef de la division des Opérations.

Parallèlement à la signification, le chef de la division des Opérations réquisitionne les chèques d'indemnité provisionnelle ainsi que pour les déplacements.

12- Le chef de la division des Opérations procède à l'enregistrement des avis signifiés dans les délais impartis, (20 jours maximum à partir de la date de signification de l'avis d'expropriation).

13- Il procède de même pour la production des avis d'expropriation au Tribunal (20 jours maximum à partir de la date d'enregistrement de l'avis d'expropriation).

14- Lorsque les chèques d'indemnités provisionnelles sont émis, le chef de la division des Opérations les fait expédier aux notaires de la D.A.N., ou privés, selon le cas, en leur demandant de les remettre aux expropriés contre quittance provisionnelle dans un délai maximum de un mois. Passé cette date, il doit aviser le notaire de procéder à la remise du chèque dans les plus brefs délais ou si en cas d'impossibilité de remise, faire déposer ces chèques conformément à la procédure établie.

15- Pour la date prévue, le chef de la division des Opérations fait préparer les avis de transfert et fait mandater un huissier pour en effectuer la signification.

- 16- À la date prévue, le chef de la division des Opérations fait signifier les avis de transfert de propriété aux expropriés.
- 17- Après signification, le chef de la division des Opérations fait enregistrer l'avis de transfert de propriété à moins de contestation de la part de l'exproprié et à condition qu'il se soit écoulé un délai d'au moins 90 jours depuis la date de l'enregistrement de l'avis d'expropriation.
- 18- S'il n'y a pas eu de contestation de prise de possession des lieux et à condition qu'un délai de 15 jours, au minimum, se soit écoulé depuis l'enregistrement de l'avis de transfert, le chef de la division des Opérations peut prendre possession des lieux et libérer l'emprise de tout obstacle.
- 19- Dès que les obstacles sont enlevés de l'emprise par déplacement ou démolition, la Direction régionale peut faire exécuter les déplacements des utilités publiques, si nécessaire, et par la suite commencer les travaux routiers.

Le 22 septembre 1986

ANNEXE 11

SURVEILLANCE DES TRAVAUX

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, étaie, 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, étaie, 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 répartir 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.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 132 612