

ANNEXE C : Dérogation à la zone inondable



MONT HÉRFORD
PHOTO : CAROLINE ROY

PHOTO : TABLE DE CONCERTATION
CULTURELLE DE LA MRC DE COATICOOK

ANNEXES

1. DÉROGATION POUR L'AMÉNAGEMENT D'ESPACES DE STATIONNEMENT AU CENTRE COMMERCIAL « LES PERLES DE L'ESTRIE », VILLE DE COATICOOK (2004)

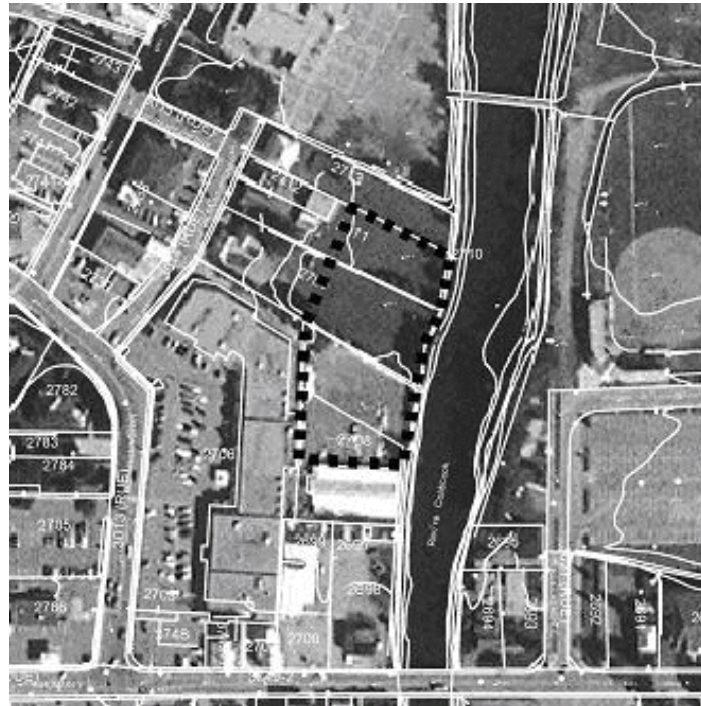
Mise en situation

La Ville de Coaticook désire permettre l'aménagement d'un stationnement pour le Centre commercial « Les Perles de l'Estrie ». Le terrain visé pour l'aménagement de ce stationnement se trouve en zone inondable de récurrence 20 ans et 100 ans. Ces nouveaux espaces de stationnement seront nécessaires suite à l'agrandissement projeté du centre commercial qui devra par conséquent avoir un plus grand nombre d'espaces de stationnement afin de répondre aux normes. Il est à noter que ces nouveaux espaces de stationnement seront situés à l'arrière du centre commercial et seront surtout utilisés par les employés des différents commerces.

Localisation du site

Le site visé par la demande de dérogation est situé sur une partie des lots 2708 du cadastre de la Ville de Coaticook (voir figure C-1).

Figure C-1 : Localisation de la dérogation permettant l'aménagement d'un stationnement du Centre commercial « Les Perles de l'Estrie »



Caractérisation du site :

La rivière Coaticook est le principal cours d'eau de la MRC de Coaticook. Dans le secteur visé, son niveau est contrôlé par un barrage en aval à environ un kilomètre. La rivière est peu encaissée. On retrouve les deux types de récurrences (20 ans et 100 ans) de zone inondable dans le secteur visé. Les deux zones suivent approximativement la topographie du terrain. La zone la plus importante est celle de récurrence aux 100 ans. L'écoulement de la rivière ne rencontre aucun obstacle physique tout comme le secteur inondable. Le site visé est actuellement dénudé de végétation et sert surtout d'accès aux différents débarcadères du centre commercial. De plus, la bande de protection riveraine minimale (10 mètres) est soit en gravier ou en espace herbacée.

Projet de stationnement

Aucun déblai ou remblai ne doit être réalisé lors de l'aménagement du stationnement. Seul un nivellement respectant les limites maximales et minimales d'élévation du secteur visé est autorisé. Aucun autre usage que l'aménagement d'espaces de stationnement ne sera permis. L'aménagement du stationnement devra respecter la bande de protection riveraine (10 mètres) en laissant cette bande intacte. Par contre, la plantation d'arbres, arbustes ou autres éléments végétaux est fortement suggérée. Le nivellement du secteur visé affectera seulement le lieu d'écoulement de l'eau lors de débordement, mais n'aura pas d'effet sur la surface totale des zones inondables. Il y aura seulement un déplacement des zones inondables.

Impact environnemental

L'impact environnemental de ces aménagements sera très faible sinon nul. Il n'y aura aucun changement marqué sur l'écoulement de la rivière Coaticook tout comme sur l'écoulement de l'eau en cas de débordement. De plus, ce projet fera en sorte de protéger et revitaliser la bande de protection riveraine.

ANNEXES

2. DÉROGATION POUR L'AMÉNAGEMENT D'UN TRONÇON DE LA PISTE CYCLABLE DE SENTIERS MASSAWIPPI, MUNICIPALITÉ DE STANSTEAD-EST (2006)

Mise en situation

L'organisme « Sentiers Massawippi » désire aménager un nouveau tronçon de la piste cyclable (Sentier Nature Tomifobia) actuelle à l'intérieur de la zone inondable de grand courant (0-20 ans) de la Rivière Tomifobia. Ce nouveau tronçon sera d'une longueur d'environ 115 mètres.

Localisation du site

Le site visé par la demande de dérogation est situé sur le lot 1000-p du rang 13 du cadastre de Stanstead dans la Municipalité de Stanstead-Est, Circonscription foncière de Stanstead. Le terrain est situé entre le chemin de Boynton et la Rivière Tomifobia. La limite Nord du terrain est la limite municipale de Stanstead-Est et Ayer's Cliff (voir la figure C-2). Selon la matrice graphique dressée par Le Groupe Morin-Roy S.E.N.C., le lot 1000-p ci-haut décrit, est d'une superficie d'environ 1 500,0 mètres carrés. Il a un frontage de 164,59 mètres sur le chemin de Boynton et une profondeur de 35,05 mètres le long de la limite municipale Nord de Stanstead-Est. Le site est actuellement une plantation d'épinettes, dans laquelle il y a une ouverture de 3 mètres de large entre les rangées d'arbres où se trouvera la piste. Cette piste se trouvera à une distance de 10 à 15 mètres de la rive de la rivière.

Justification de la demande

Il est question de sécurité des cyclistes, mais non en raison de la crue des eaux. L'élément de sécurité évoqué est de permettre une traversée sécuritaire de la route 141 dans la municipalité d'Ayer's Cliff. L'intérêt public de cet aménagement est de permettre aux cyclistes qui désirent passer du Sentier Nature Tomifobia à Stanstead-Est à la piste cyclable d'Ayer's Cliff, ou dans le sens inverse d'éviter de traverser la route 141. Les travaux projetés à Stanstead-Est sont en continuités avec des travaux semblables déjà approuvés par la Municipalité d'Ayer's Cliff et le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs par un certificat d'autorisation (no. Référence 7430-05-014 503 505200 130 124). En améliorant et rallongeant l'approche du sud au passage déjà en place sous le pont, cette boucle deviendra plus visible, plus accessible, plus sécuritaire et plus attrayante.

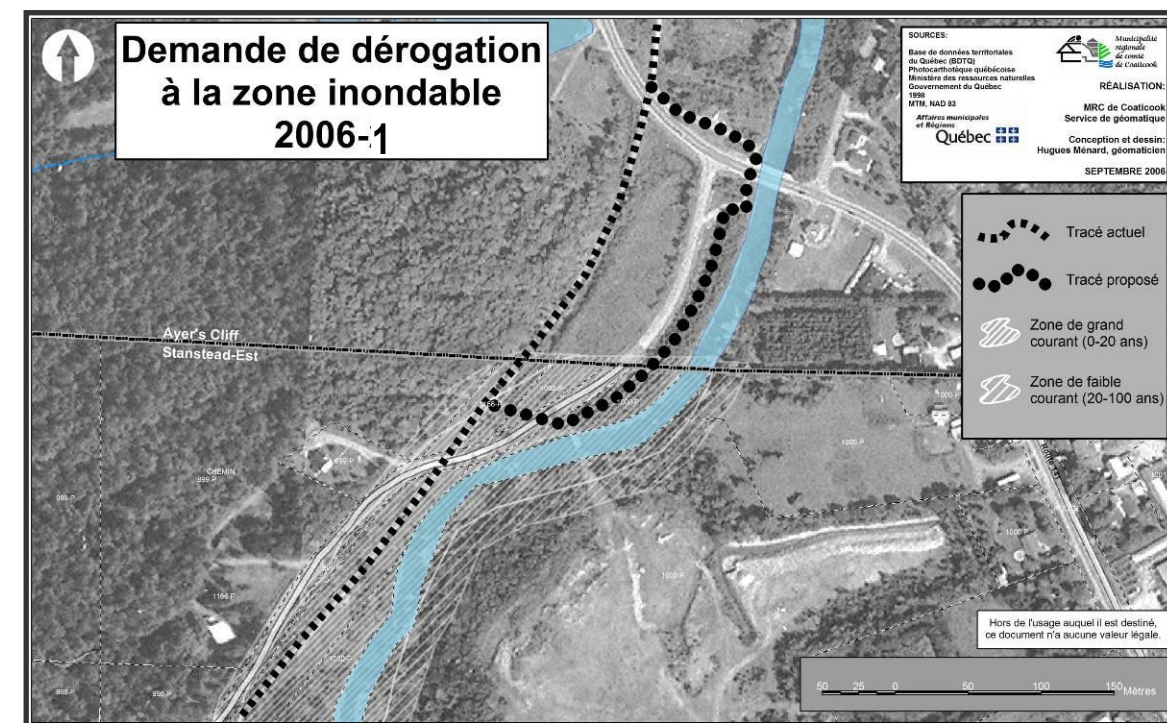
Projet d'aménagement d'un tronçon de la piste cyclable

Les travaux visent l'aménagement d'une piste cyclable en nivelant le terrain et en y ajoutant une couche de gravier concassé et/ou pierres concassées compactées pour en faire une surface solide, uniforme et carrossable par le vélo, dans la largeur qui est présentement ouverte. Au besoin, les utilisateurs pourront utiliser l'ancien tracé de la piste cyclable en cas d'inondation. Les seuls travaux effectués seront de compacter le sol et ajouter une couche de pierre concassée 0-¾ sur une largeur de 2,5 mètres.

Impact environnemental

Il n'y aura aucune modification au régime hydraulique de la rivière ni à l'écoulement des eaux de surface, les fossés et ponceaux existants seront maintenus. Cet aménagement n'aura aucun impact remarquable sur l'environnement. Il ne se trouve pas dans milieu humide, le tracé de la piste existe déjà et il ne s'y trouve pas d'habitat faunique important. Il n'y aura pas de matériaux toxiques utilisés et les risques d'érosion de la structure sont minimes puisque la piste sera très bien compactée et sera protégée par les arbres en place et par la structure du chemin de Boynton. L'impact semble mineur à condition qu'il n'y ait pas de remblai qui ferait en sorte de changer l'écoulement des eaux en cas de crue. En plus de ne pas être un milieu sensible, aucun arbre ne sera coupé pour l'aménagement de la piste cyclable.

Figure C-2 : Localisation de la dérogation permettant l'aménagement d'un tronçon de la piste cyclable de sentiers Massawippi



3. DÉROGATION POUR LA CONSTRUCTION D'OUVRAGES DANS UNE ZONE INONDABLE – PUIXS MUNICIPAUX SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE WATERVILLE, VILLE DE SHERBROOKE (2006)

Mise en situation

La présente demande s'inscrit dans le cadre de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*. Par cette politique et dans le respect du Règlement numéro 6-22.12 étant un règlement concernant le contrôle intérimaire sur le territoire de la Municipalité régionale de comté (MRC) de Coaticook, la Ville de Sherbrooke dépose une demande de dérogation pour des puits municipaux servant au captage d'eau souterraine, pour l'approvisionnement en eau de la population de l'arrondissement de Lennoxville. Des puits sont implantés sur le lot 2 129 682 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Sherbrooke, et ce depuis de nombreuses années. Un premier puits a été implanté en 1949 et le cinquième puits a été construit en 2001. Cette dernière construction n'a pas fait l'objet d'une demande de dérogation auprès du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Aujourd'hui, la présente demande a pour but de régulariser cette situation. De plus, afin d'assurer la protection et la sécurité des lieux, en conformité avec le *Règlement sur le captage des eaux souterraines*, à la demande de ce ministère, la Ville de Sherbrooke doit acquérir une partie du lot 2 129 681 du cadastre du Québec, correspondant à une bande de terrain de 30 mètres autour des puits et une clôture sécuritaire doit y être installée à la limite de ces parcelles de terrain. Ces parcelles de terrain totalisent près de 3 293 m².

À titre d'information, cette acquisition de terrain est assujettie à la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (LPTAA), puisque ledit terrain est situé en zone agricole permanente. La Ville de Sherbrooke a déposé une demande d'autorisation à la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) à cet effet. Aux termes du compte rendu et orientation préliminaire de ce dossier (347 449), la CPTAQ indique qu'elle « considère que cette demande devrait être autorisée, car elle n'affectera pas significativement la ressource ni les activités agricoles. Le projet se veut d'intérêt public et hormis une certaine perte de sol cultivable, l'aliénation projetée n'aura aucun impact sur le potentiel et les possibilités d'utilisation du lot à des fins d'agriculture. »

Localisation du site

Les lots 2 129 681 et 2 129 682 du cadastre du Québec se situent à la limite de la MRC de Coaticook, sur le territoire de la Ville de Waterville, en bordure de la route 143, à proximité de la route 147. Au schéma d'aménagement de la MRC de Sherbrooke, en vigueur depuis 1987 (le territoire de la Ville de Waterville faisait partie intégrante de la MRC de Sherbrooke jusqu'en 2001 et le Schéma d'aménagement de la MRC de Coaticook n'a pas été modifié pour inclure ce territoire), ces lots sont compris dans la plaine inondable de la rivière Massawippi, à proximité de la rivière Ascot. À la figure C-3-1, on retrouve le plan localisant la demande et à la figure C-3-2, le secteur visé par la demande et la localisation des puits avec la zone de grand courant (0-20 ans).

Justification de la demande

La réalisation des travaux, ouvrages et constructions pour le puits numéro 5 et l'installation de la clôture sécuritaire sont requises à des fins publiques pour approvisionner en eau la population de l'arrondissement de Lennoxville. Le lot 2 129 682 du cadastre du

Figure C-3- : Localisation de la demande

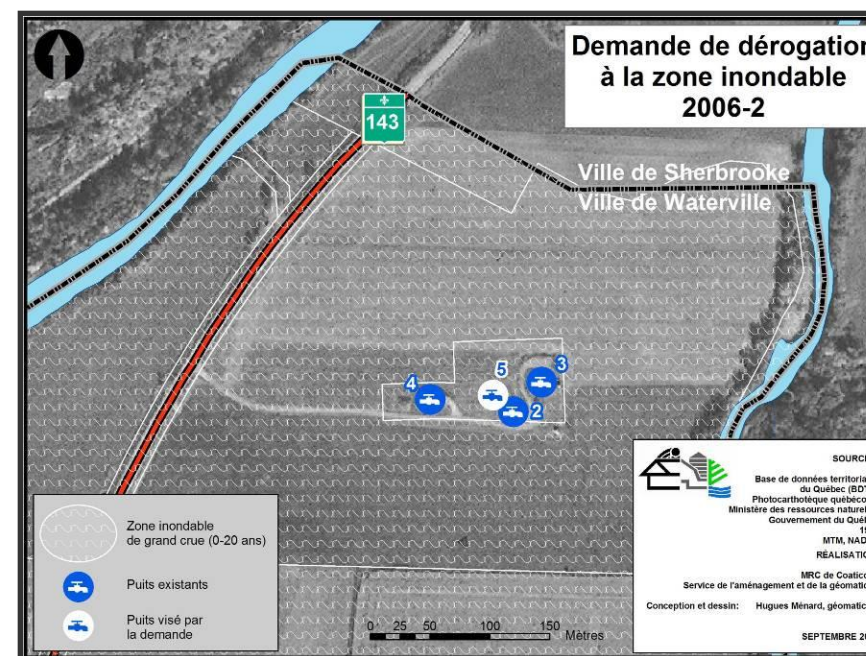
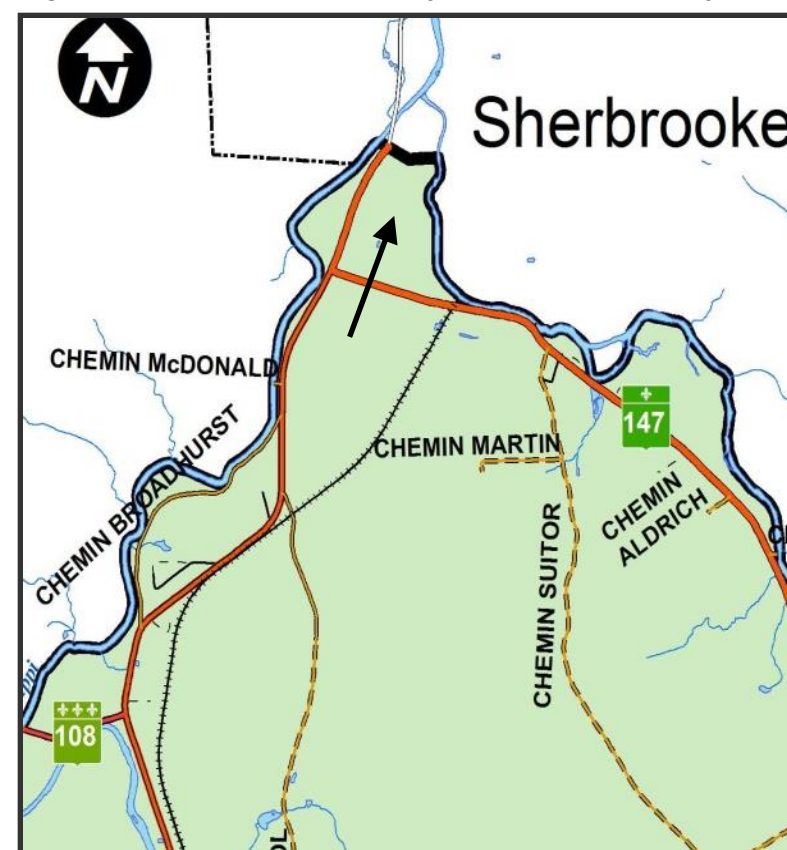


Figure C-3-1 : Localisation de la dérogation permettant l'aménagement de puits municipaux à Waterville



ANNEXES

Québec, circonscription foncière de Sherbrooke est utilisé à des fins d'approvisionnement en eau depuis 1949 et le puits numéro 5 étant implanté sur ce même lot, à l'intérieur du périmètre occupé par les puits municipaux, l'intégrité du territoire n'est pas modifiée depuis la réalisation de ce cinquième puits. Ce puits ne pouvait être implanté à l'extérieur de la zone inondable sur un autre site, puisque l'ensemble des infrastructures servant à l'approvisionnement en eau de la population de l'arrondissement de Lennoxville se retrouve sur ce terrain.

Projet d'aménagement de puits municipaux à Waterville

Le puits numéro 5, construit en 2001, respecte les normes d'immunisation prescrites à la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*. De manière spécifique, le puits a 406 mm de diamètre extérieur et 19 mètres de profondeur; il est en acier inoxydable. Le poste de pompage, quant à lui, a été réalisé en 2002. Il est constitué d'un bâtiment de 8,9 mètres par 7,3 mètres, installé sur un monticule d'environ 3,0 mètres de hauteur par rapport au niveau actuel du terrain. Ce monticule permet de protéger le poste de pompage des inondations récurrentes de la rivière Massawippi. Le poste de pompage est constitué d'une pompe de 60 H.P. sur colonne et de divers équipements de mécanique et d'électricité connexe permettant l'opération dudit poste. Une génératrice de 250 kW assure l'opération du poste lors de pannes électriques. Par ailleurs, le permis 01-95 a été délivré par la Ville de Waterville pour la construction de ce puits le 19 décembre 2001. Afin d'assurer la sécurité des personnes, une clôture sécuritaire sera installée au pourtour du périmètre des puits et l'accès est limité aux seules personnes autorisées; le site n'est pas accessible au public. Quant à la protection des biens, les constructions ont été réalisées et respectent les normes d'immunisation. De plus, l'aménagement de monticules protège les postes de pompage des inondations. À cette étape aucune solution de recharge n'est envisageable. Les puits sont construits et la desserte en eau pour la population de l'arrondissement de Lennoxville est assurée par ces puits. Le terrain visé par la demande est utilisé à cette fin depuis 1949 et le puits numéro 5 a été implanté à l'intérieur du périmètre occupé par les précédents puits.

Impact environnemental

Les monticules des puits sont aménagés dans la plaine inondable et n'affectent pas le profil hydraulique de la rivière Massawippi lors des crues; la zone critique affectant le profil hydraulique étant située en aval. Les puits étant construits et le terrain étant déjà occupés, aucun impact environnemental ne sera occasionné par la pose de la clôture sécuritaire autour des puits. En fait, la zone de protection de 30 mètres entourant ces puits ne présente pas un environnement distinctif de grande valeur. L'environnement immédiat du terrain visé est constitué de terres agricoles. L'utilisation de ce terrain à des fins municipales de desserte en eau et à des fins agricoles tout autour des puits, fait en sorte qu'il y a absence de flore et de faune typique des milieux humides, et aucun habitat, espèces menacées ou vulnérables à protéger. La construction du puits numéro 5 est terminée depuis 2002. L'installation de la clôture prévue à l'automne prochain ne causera pas d'impact sur l'environnement du secteur.

L'écoulement naturel des eaux est assuré malgré la construction du puits numéro 5 et l'aménagement du monticule. Le bâtiment abritant le puits mesure 7,3 mètres par 8,9 mètres. Le remblai effectué pour le monticule a peu d'impact sur le régime hydraulique de la rivière Massawippi étant donné ses faibles dimensions. En fait, le monticule fait 3,0 mètres de hauteur, il a été limité au pourtour du puits sur une largeur de 32 mètres et une profondeur de 35 mètres; ce qui équivaut à environ 1 800 m³.

De manière spécifique, la réalisation de ces travaux, ouvrages et constructions n'a pas eu d'impact significatif relativement :

- au régime hydraulique ;
- à la circulation des glaces ;
- à la diminution de la section d'écoulement ;
- aux risques d'érosion ;
- aux risques de hausse du niveau de l'inondation en amont.

4. DÉROGATION POUR L'AMÉNAGEMENT D'UN TRONÇON DE LA PISTE CYCLABLE DE LA VILLE DE COATICOOK (2007)

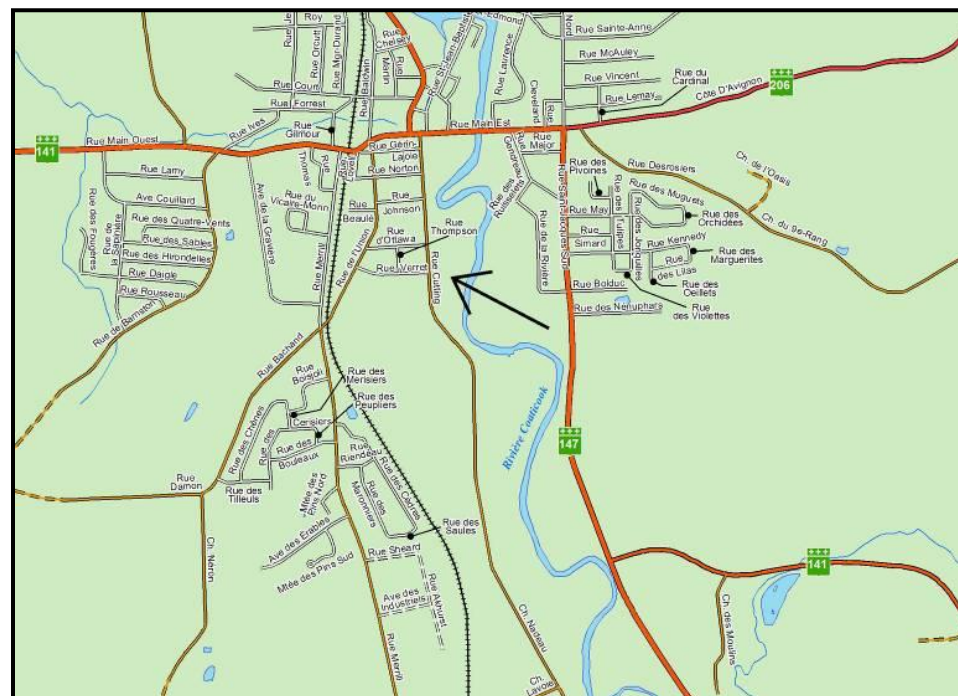
Mise en situation

La Ville de Coaticook désire aménager une piste cyclable sur le bord de la rivière Coaticook. Cette nouvelle piste cyclable se trouvera à passer à l'intérieur de la zone inondable de grand courant (0-20 ans) de la Rivière Coaticook. Ce tronçon sera d'une longueur d'environ 850 mètres.

Localisation du site

Le site visé par la demande de dérogation est situé sur les lots 3 311 467 et 3 311 651 du cadastre du Québec dans la Ville de Coaticook. L'ensemble du terrain appartient à la Ville de Coaticook. Le terrain est situé entre la rue Cutting et la rivière Coaticook. Les limites Nord et Est du terrain sont la rivière et les limites Ouest et Sud sont la rue Cutting. Selon le cadastre du Québec, le terrain est formé des lots 3 311 647 et 3 311 651 ci-haut décrits, sont d'une superficie totale d'environ 76 831,3 mètres carrés. Le site est actuellement utilisé par la Ville de Coaticook qui y a installé 3 puits d'approvisionnement en eau potable ainsi qu'une station de pompage. La majorité du terrain est en prairie. Auparavant, le site était utilisé par l'organisation des terrains de jeux (OTJ) de la Ville de Coaticook. Cette piste se trouvera à une distance de 10 à 45 mètres de la rive de la rivière (voir les figures C4-1 et C4-2).

Figure C-4-1 : Localisation de la dérogation permettant l'aménagement d'un tronçon de la piste cyclable à Coaticook



Justification de la demande

L'intérêt public de cet aménagement est de permettre aux cyclistes d'utiliser une piste cyclable sécuritaire en site propre. Cette piste cyclable permettra aussi aux citoyens d'avoir accès à des espaces d'aire de repos au bord de la rivière Coaticook. Il est à noter que ce tronçon de piste cyclable s'inscrit dans une démarche globale de la Ville de Coaticook qui désire avoir un réseau de pistes cyclables sur l'ensemble de son territoire et de redonner un accès à la rivière à l'ensemble des citoyens de la Ville. Aucun élément de sécurité n'est mis en cause dans cette demande.

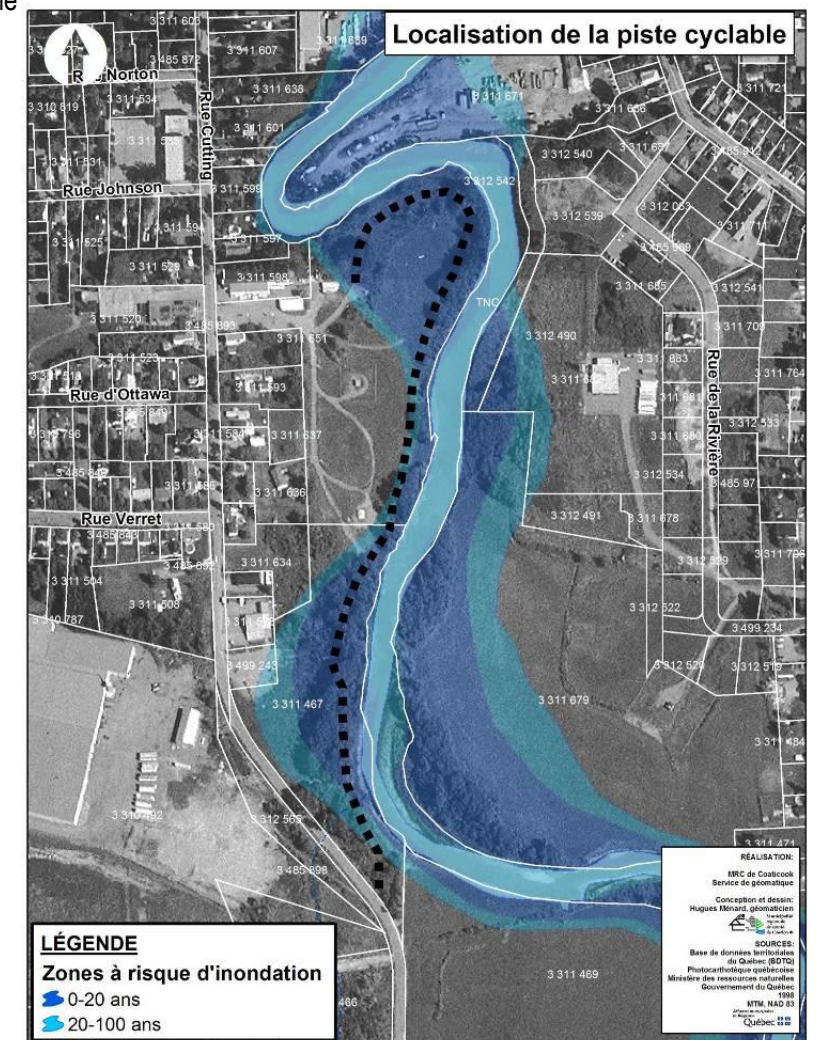
Projet d'aménagement d'un tronçon de piste cyclable à Coaticook

Les travaux visent l'aménagement d'une piste cyclable en nivelant le terrain et en y ajoutant une couche de gravier concassé et/ou pierres concassées compactées pour en faire une surface solide, uniforme et carrossable par le vélo, dans une largeur d'environ 6 mètres. Au besoin, les utilisateurs pourront utiliser la rue Cutting en cas d'inondation. Les seuls travaux effectués seront de compacter le sol et ajouter une couche de pierre concassée 0-3/4 sur une largeur de 6 mètres.

Impact environnemental

Cet aménagement n'aura aucun impact remarquable à l'environnement. Il ne se trouve pas en milieu humide, le tracé de la piste se fera en majorité sur un ancien chemin utilisé par l'OTJ. Il ne s'y trouve pas d'habitat faunique important. Il n'y aura pas de matériaux toxiques utilisés et les risques d'érosion de la structure sont minimes puisque la piste sera très bien compactée. Il n'y aura aucune modification au régime hydraulique de la rivière ni à l'écoulement des eaux de surface. L'impact semble mineur à condition qu'il n'y ait pas de remblai qui ferait en sorte de changer l'écoulement des eaux en cas de crue. En plus de ne pas être un milieu sensible, aucun arbre ne sera coupé pour l'aménagement de la piste cyclable.

Figure C-4-2 : Plan de localisation pour l'aménagement d'un tronçon de la piste cyclable à Coaticook



5. DÉROGATION POUR L'AMÉNAGEMENT DE PUIITS MUNICIPAUX À STANSTEAD-EST PAR LA MUNICIPALITÉ DU VILLAGE D'AYER'S CLIFF (2008)

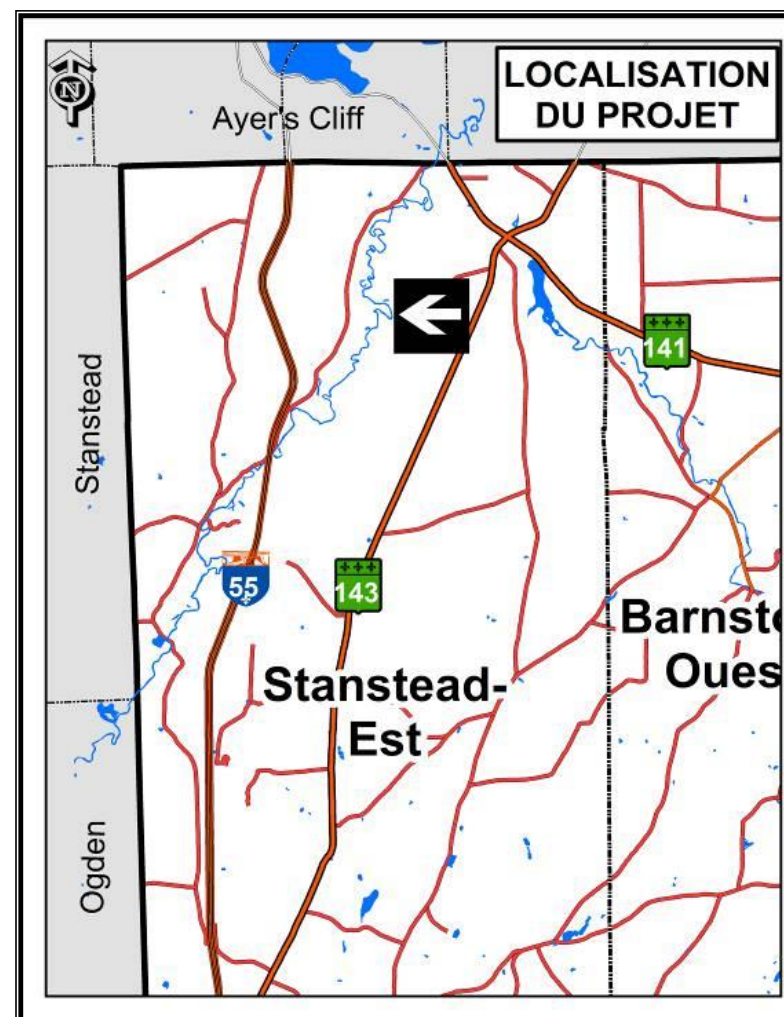
Mise en situation

La municipalité du village d'Ayer's Cliff désire procéder à l'aménagement de 2 puits d'approvisionnement en eau potable pour ses citoyens. Par contre, ces puits se trouvent dans la municipalité voisine de Stanstead-Est. De plus, la municipalité demanderesse se trouve dans la MRC Memphrémagog alors que les puits sont dans la MRC de Coaticook. La dérogation doit donc être accordée et intégrée au schéma d'aménagement révisé de la MRC de Coaticook.

Localisation du site

Le site visé par la demande de dérogation est situé sur une partie des lots 993-2 et 993-4 du cadastre officiel du canton de Stanstead, Circonscription foncière de Stanstead, sur le territoire de la municipalité de Stanstead-Est (voir les figures C-5-1 et C5-2). L'ensemble du terrain appartient à M. Claude-Alfred Scalabrini, demeurant au 932, rue Westmont dans la municipalité d'Ayer's Cliff. Selon le cadastre du Québec, le terrain est formé d'une partie des lots 993-2 et 993-4 du cadastre officiel de canton de Stanstead, Circonscription foncière de Stanstead, sur le territoire de la municipalité de Stanstead-Est ci-haut décrit, sont d'une superficie totale d'environ 41,6 hectares. Le site est actuellement utilisé uniquement pour la chasse au cerf de Virginie durant la période de chasse conventionnelle, la période de chasse à la poudre noire et la période de chasse à l'arc.

Figure C-5-1 : Localisation de la dérogation permettant l'aménagement de puits municipaux à Stanstead-Est



ANNEXES

Figure C-5-2 : Localisation des puits projetés



Justification de la demande

Des recherches afin de trouver d'autres sites pour l'approvisionnement en eau potable à l'intérieur ou à proximité de la municipalité d'Ayer's Cliff n'ont pas été concluantes. Comme mentionnée dans le rapport du mandataire, la municipalité d'Ayer's Cliff a l'obligation de trouver une autre source d'eau potable pour fournir à ses citoyens. La municipalité s'approvisionne actuellement à même le lac Massawippi et les coûts de traitement de cette source par une usine de filtration sont de beaucoup supérieurs à l'aménagement de puits. Des recherches effectuées depuis les deux dernières années n'ont pas permis de trouver d'autres sites potentiels dans les alentours de la municipalité.

Projet d'aménagement de puits municipaux à Stanstead-Est

Les ouvrages visés consistent en l'aménagement d'un puits d'observation et de deux puits d'exploitation, l'installation de deux conduites d'aqueduc souterraines entre les puits d'exploitation et le bâtiment de services, lequel sera érigé à l'extérieur de la zone inondable 20-100 ans, l'installation de câbles souterrains d'alimentation électrique et de câble souterrain de contrôle et de télémétrie, ainsi que l'aménagement du chemin d'accès. Afin de rendre sécuritaire l'approvisionnement en eau, il est proposé d'aménager un second puits de production à une distance d'environ 42 mètres vers le sud-ouest. Ce second puits pourra être utilisé au cas de défaillance de la pompe du premier puits et, également, au moment de la réhabilitation périodique du premier puits. Le second puits sera également muni d'un cuvelage en acier de 200 millimètres de diamètres. Deux conduites d'aqueduc souterraines de 200 millimètres de diamètre, ainsi que les câbles souterrains d'alimentation électrique, de contrôle et de télémétrie seront installés entre chacun des puits et le bâtiment de services qui sera érigé le long du chemin Boynton, hors de la zone inondable 20-100 ans. Ces deux conduites, de même que les câbles souterrains, seront installées dans une tranchée unique. Pour l'accès au site des puits, les chemins privés existants seront utilisés. Ces chemins ont été renforcés et améliorés pour permettre le passage de l'équipement de forage lors de la recherche en eau souterraine et seront conservés pour l'accès aux futurs puits. Les mesures d'immunsation prévues concernent uniquement les deux puits d'exploitation et le forage exploratoire lequel sera transformé en puits d'observation. Le forage exploratoire sera abandonné. Le cuvelage en acier sera enlevé et le trou du forage

sera obturé de façon à protéger la qualité des eaux souterraines. Les conduites et les câbles souterrains entre les puits et le bâtiment de services seront enfouis à une profondeur suffisante pour prévenir tout dommage en période d'inondation. En période de crue, le chemin d'accès pourra être submergé sans problème, tout comme c'est le cas présentement, car le terrain visé par la demande est fréquemment inondé. Les cuvelages des deux puits de production et du puits d'observation seront cependant rehaussés de sorte que le dessus sera environ un mètre plus haut que la cote d'inondation de 100 ans. Un monticule de protection d'environ 2,5 mètres de hauteur protégera les cuvelages des puits contre l'eau, les glaces et les débris. Le rapport du mandataire fait état d'un important remblayage. « Les cuvelages des deux puits de production et du puits d'observation seront cependant rehaussés de sorte que le dessus sera environ un mètre plus haut que la cote d'inondation de 100 ans. Un monticule de protection d'environ 2,5 mètres de hauteur protégera les cuvelages des puits contre l'eau, les glaces et les débris ».

Le rapport montre que le remblayage se fera sur une longueur d'environ 60 mètres et sur une largeur de 30 mètres. De plus, les monticules auront des enrochements de protection à la base.

Impact environnemental

Selon la Direction régionale de l'Estrie du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec, le fichier du « Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec » indique la présence de trois espèces sensibles, soit la tortue des bois (faune), la lobélie à épis (plante herbacée) et la diplazie à sores denses (fougère). Lors de l'aménagement des puits et du monticule de protection, la circulation des véhicules et la machinerie se fera en utilisant uniquement les chemins existants. Le monticule de protection des puits occupera un rayon d'environ vingt mètres autour de chaque puits. Aucun aménagement et aucune circulation ne se fera à moins de vingt mètres de la ligne des hautes eaux de la rivière Tomifobia. Pour ce qui est de la tranchée pour l'installation des conduites et câbles électriques, la bande de terrain utilisée durant les travaux sera limitée à une largeur de dix mètres. La terre végétale sera conservée et ensuite remise en place pour la revégétalisation. Le déboisement requis tant pour le monticule que pour la tranchée est minime. L'impact sur la flore et la faune est donc minimal. Préalablement à la réalisation des travaux, des plans et devis détaillés seront soumis par la municipalité du village d'Ayer's Cliff au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour l'obtention d'un certificat d'autorisation. Ces plans et devis préciseront les mesures de mitigation envisagées afin de limiter les impacts sur l'environnement. Le rapport du mandataire dit que l'impact sur la flore et la faune est minimal. Par contre, le mandataire précise que des plans et devis détaillés seront soumis au ministère de l'Environnement (Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs) pour l'obtention d'un certificat d'autorisation. Ces plans et devis préciseront les mesures de mitigation envisagées afin de limiter les impacts sur l'environnement.

Le rapport du mandataire de la municipalité d'Ayer's Cliff, le Groupe Poly-tech, fait état « qu'aucun impact n'est anticipé sur la sécurité des personnes et la protection des biens, compte tenu du fait qu'aucune contrainte significative n'est apportée à la vitesse d'écoulement des eaux et des glaces et qu'aucune érosion n'est provoquée ». Par contre, la municipalité d'Ayer's Cliff s'engage par résolution à corriger tout problème aux puits privés à l'intérieur de l'aire d'influence. Le rapport du mandataire stipule que « l'ouvrage de protection des puits ne créera donc aucun risque d'érosion, ne diminuera la section d'écoulement que d'une façon marginale et, compte tenu de secteurs boisés adjacents, n'ajoutera aucune contrainte additionnelle à l'écoulement des eaux, des glaces et des débris ». Le site ne sera pas ouvert au public et seuls les employés municipaux y auront accès.

La rivière Tomifobia est extrêmement sinueuse et à faible dénivellation. En conséquence, la vitesse d'écoulement n'est pas très élevée. Le fond de terre visé par la demande constitue une plaine inondable très vaste en rapport avec la largeur moyenne du cours d'eau. En conséquence, la vitesse d'écoulement est très lente lors des crues, lesquelles sont relativement fréquentes. Le seul ouvrage projeté pouvant nuire à l'écoulement de l'eau est le monticule de projection des puits, lequel est situé à l'intérieur de boisés en repousse et constitue un obstacle sur 1 % à 5 % de la largeur de la plaine inondable, dépendamment de la hauteur de l'eau à ce moment. L'ouvrage de protection des puits ne créera donc aucun risque d'érosion, ne diminuera la section d'écoulement que d'une façon marginale et, compte tenu des secteurs boisés adjacents, n'ajoutera aucune contrainte additionnelle à l'écoulement des eaux, des glaces et des débris.

6. DÉROGATION POUR L'AMÉNAGEMENT D'UN CARREFOUR GIRATOIRE À L'INTERSECTION DES ROUTES 108/143 ET 147 SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE WATERVILLE (2009)

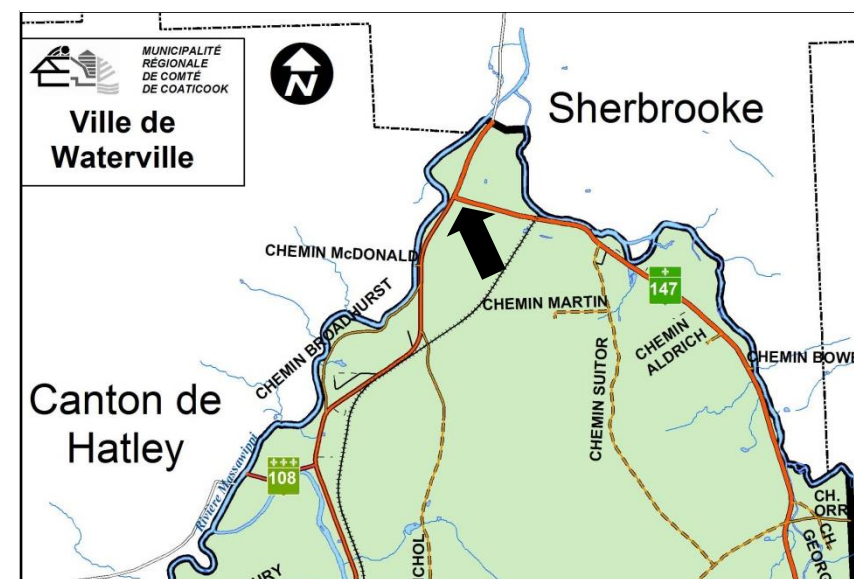
Mise en situation

Le Ministère des Transports du Québec désire procéder au réaménagement de l'intersection des routes 108/143 et 147 afin de solutionner un problème de sécurité routière et de fluidité de la circulation. Cette intersection est en effet le site de nombreux accidents et elle est considérée comme très problématique par le ministère des Transports du Québec. Ce secteur se trouve à l'intérieur de la zone inondable de grand courant (0-20 ans) de la rivière Massawippi tel qu'indiqué au Schéma d'aménagement révisé de la MRC de Coaticook.

Localisation du site

Le site visé par la demande de dérogation est situé à l'intersection des routes 108/143 et 147 (voir les figures C6-1 et C6-2). Les lots 2 129 666, 2 129 667, 2 129 668, 2 131 744, 2 131 833, 2 131 913, 2 131 915 et 2 131 919 du cadastre du Québec sur le territoire de la Ville de Waterville sont visés par le projet. La zone d'étude est dominée par trois propriétés privées. Deux propriétés agricoles, les fermes Wera et Beaulieu, occupent respectivement le sud et le nord de la zone d'étude. Ces exploitations possèdent des superficies respectives de 140 et 200 ha. On retrouve également, au coin nord-

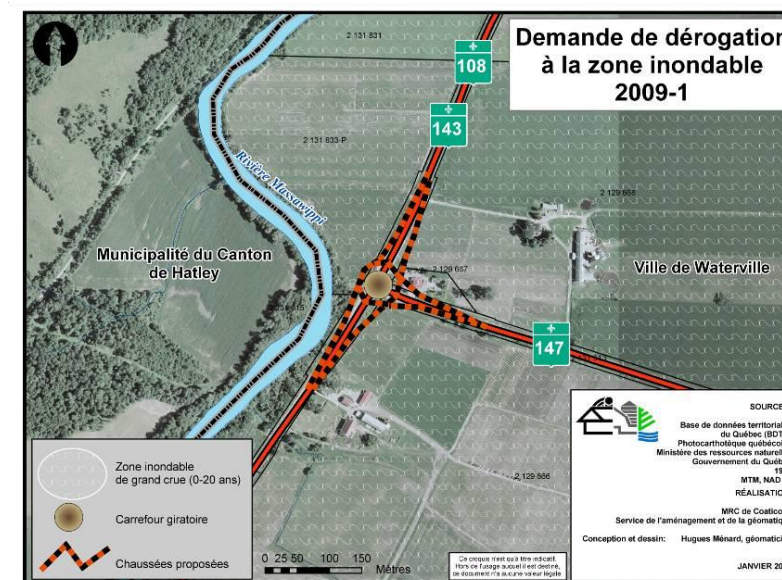
Figure C6-1 : Localisation carrefour giratoire



est de l'intersection, un commerce, le Marché de la Ferme Beaulieu. Mentionnons que la majeure partie des terrains

affectés par le projet de réaménagement appartient déjà au MTQ. Seules des superficies de 0,65 ha devront être acquises de ces trois propriétaires privés. Au schéma d'aménagement révisé en vigueur depuis 2000, ces lots sont compris dans la plaine inondable de grands courants (0-20 ans) de la rivière Massawippi. Le projet se trouve en affectation agricole. Il a fait l'objet d'une autorisation pour le lotissement, l'aliénation et l'utilisation à une fin autre que l'agriculture d'une superficie évaluée à 6 464,1 mètres carrés par la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ) en 2005 dans le dossier 339754 localisée sur les parties de lots 2 129 666, 2 131 744, 2 131 833 et 2 129 668, du cadastre du Québec.

Figure C6-2 : Croquis des aménagements



Justification de la demande

L'aménagement d'un carrefour giratoire contribuera à améliorer la fluidité de la circulation et le niveau de service. Cet aménagement offre également une meilleure sécurité, car la vitesse et le nombre de conflits y sont diminués de façon importante. Les collisions à angles droits sont également éliminées. L'impact est jugé fort et positif. Toutefois, étant donné que cet aménagement est relativement nouveau au Québec et en région, une campagne d'information et de sensibilisation devra être réalisée afin que la mise en opération du carrefour giratoire s'effectue avec succès. La campagne sera axée sur le fonctionnement du carrefour et le comportement à adopter avec une distribution de dépliants informatifs. Ces dépliants pourraient être distribués en particulier au Marché de la Ferme Beaulieu et à la ferme Wera. De plus, une signalisation claire devra être mise en place à l'approche du carrefour afin d'annoncer celui-ci et d'indiquer la façon d'y circuler. Les éléments justificatifs de la demande de dérogation sont tirés de l'étude d'impact sur l'environnement réalisée par Teknika HBA inc. (Réf. MTSG-276) en avril 2008. Teknika HBA inc. avait été mandaté par le Ministère des Transports du Québec.

Le projet se situe à l'intersection des routes 108/143 et 147, dans la municipalité de Waterville. La route 108/143 relie Sherbrooke, au nord, à Stanstead, au sud, près de la frontière américaine. L'intersection se situe à proximité de la rivière Massawippi dans un milieu rural à dominante agricole. On retrouve deux fermes situées de part et d'autre de la route 147 ainsi qu'un commerce au nord-est de l'intersection. L'intersection des routes 108/143 et 147 est le site de nombreux accidents; elle est d'ailleurs considérée comme une intersection critique par le ministère des Transports du Québec. À la suite d'un accident mortel survenu le 5 juillet 2000, à 200 m au sud de l'intersection, le coroner Claude Paquin a recommandé, dans son rapport d'enquête daté du 14 février 2001 « que le ministère des Transports étudie la situation et propose une solution efficace pour améliorer la sécurité des usagers de la route dans ce secteur, et ce, dans les plus brefs

ANNEXES

délais ». Le projet de réaménagement de l'intersection des routes 108/143 et 147 vise donc à répondre à cette demande et à solutionner ce problème de sécurité routière et de fluidité de la circulation.

À la suite de l'analyse des caractéristiques techniques des lieux, il ressort que l'intersection des routes 108/143 et 147 est dangereuse. Le taux d'accident y est en effet plus élevé de 50 % que le taux critique. De plus, le niveau de service sur la route 147 atteint F pour le mouvement de virage à gauche, ce qui dénote une congestion élevée.

D'autres problèmes ont également été identifiés :

- Un camion arrêté dans la voie de gauche sur la route 147 masque la visibilité de l'approche ouest pour le véhicule sur la voie de droite ;
- Les collisions arrière sont nombreuses pour les véhicules sur la route 147. Les véhicules s'engagent puis arrêtent brusquement ;

Deux options de rechange au projet ont été étudiées : l'aménagement d'un carrefour majeur en «T», avec ou sans feux de circulation, ainsi que l'aménagement d'îlots déviateurs (Teknika inc., 2001). Dans l'ensemble, le carrefour giratoire se démarque des autres options envisagées tant sur le plan technique qu'environnemental et social. Seul le différentiel de coût entre les trois options s'avère peu significatif, bien que le carrefour giratoire demeure l'option la plus économique. L'aménagement d'un carrefour giratoire à cette intersection est une solution qui répond bien au volume de circulation prédominant dans les directions sud-est et est-sud. Il permet de maintenir une bonne fluidité de la circulation (niveau de service B) pour tous les mouvements. Cette option est également celle qui empiète le moins dans la zone inondable de récurrence 20 ans et sur les terres agricoles en raison de son emprise moins grande par rapport aux autres options. Elle réduit également les acquisitions de propriété. Par ailleurs, l'accessibilité aux commerces et aux propriétés est plus sécuritaire avec cette option puisqu'il n'y a pas de virage à gauche à la sortie des propriétés, ce qui implique par contre des déplacements légèrement plus longs dans certains cas. De plus, cet aménagement est celui qui contribue le plus à l'amélioration visuelle de ce secteur, notamment par l'aménagement paysager de l'anneau central du carrefour giratoire. Toutefois, il faudra sensibiliser la population au fonctionnement du carrefour giratoire et à sa mise en service étant donné la rareté de ce type d'infrastructure en Estrie. Les autres options, si elles améliorent la sécurité, ne changent pas grand-chose à la fluidité de la circulation. Elles ont également des impacts environnementaux et sociaux plus importants. En définitive, le carrefour giratoire est sans contredit l'option la plus avantageuse en regard des objectifs poursuivis en termes de sécurité et de fluidité.

Projet d'aménagement d'un carrefour giratoire aux intersections des routes 108/143 et 147

Le projet vise à remplacer une intersection en «T» par un carrefour giratoire simple à trois branches. Le carrefour giratoire possède un rayon de 22 m. Toutefois, pour ce qui est de l'emprise, c'est celle d'un carrefour giratoire double qui a été considérée, en vue d'un élargissement futur. Sur l'approche ouest de la route 108/143 et sur l'approche sud de la route 147, des voies de virage à gauche sont aménagées dans les îlots séparateurs afin d'accéder à la ferme Wera et au Marché de la Ferme Beaulieu. L'îlot central est aménagé avec des arbustes et des plantes vivaces de type graminées afin d'augmenter la visibilité du carrefour. La pente transversale autour de l'îlot central varie de 1 à 2 %. Même si cette pente représente un dévers inversé, elle est justifiée, car elle donne une meilleure perception de la chaussée annulaire et elle incite les conducteurs à ralentir. Les pentes du talus extérieur du carrefour giratoire sont de 4H : 1V afin d'assurer une meilleure protection pour les véhicules qui pourraient perdre le contrôle à l'intérieur de l'anneau. Cependant, la pente du talus extérieur des approches demeure à 2H : 1V de façon à réduire l'empiètement des talus sur les terres agricoles et sur la plaine inondable. Le projet d'aménagement paysager vise à annoncer et à mettre en valeur le carrefour giratoire dans un cadre champêtre. C'est dans ce sens qu'on prévoit aux approches une plantation linéaire de frênes de Pennsylvanie de part et d'autre de la route. Cet alignement structurant limite le champ visuel pour fermer le point de vue sur la nouvelle infrastructure routière. Afin d'assurer une bonne immunisation contre les inondations, l'élévation moyenne de la chaussée

est de 150 m, soit le niveau de la cote d'inondation de récurrence 100 ans. Par conséquent, le rehaussement moyen de la chaussée est d'au plus 0,3 m. Voir la figure C6-2 pour le croquis des aménagements proposés.

Le carrefour giratoire projeté est situé dans la plaine inondable de récurrence 20 ans de la rivière Massawippi. Présentement, l'intersection des routes 108/143 et 147 est inondée à la récurrence centenaire (élévation de 149,88 m). La conception du nouvel aménagement prévoit que celui-ci sera immunisé contre les inondations de récurrence 100 ans, ce qui nécessitera un rehaussement moyen de la chaussée d'au plus 0,3 m. Par ailleurs, le remplacement de l'intersection en «T» actuelle par un carrefour giratoire à trois branches nécessite un élargissement du remblai servant d'assise au futur carrefour giratoire et aux approches sur les deux routes en cause. La longueur totale de remblai additionnel requis par rapport à la situation existante est de 658 m, pour une superficie totale de remblai additionnel de 4 521 m², à l'intérieur de la zone inondable de récurrence 20 ans. Rappelons que la construction d'un mur de soutènement d'environ 70 m de longueur, le long de l'approche ouest, permettra d'éviter tout empiètement dans la bande de protection riveraine de la rivière Massawippi. Au total, un volume de remblai de 4 042 m³ sera nécessaire. Il est également prévu des déblais pour un volume de 227 m³.

Impact environnemental

Aucune occurrence d'espèces de plantes vasculaires menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées n'a été signalée par le CDPNQ. Toutefois, des inventaires de terrain ont permis de trouver une espèce vulnérable sur le site à l'étude, la matteucie fougère-à-l'autruche (rang de priorité de S5, où S1 correspond à une espèce très rare et S5 à une espèce non préoccupante). Depuis septembre 2005, la matteucie fougère-à-l'autruche bénéficie, à titre d'espèce vulnérable, d'une protection juridique au Québec (*Règlement sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables et leurs habitats*). Toutefois, ces espèces ne font pas l'objet d'un véritable suivi puisque leur disparition n'est pas appréhendée à court terme. Les interdictions relatives à ces espèces se limitent à la récolte d'au plus cinq spécimens entiers ou parties souterraines en milieu naturel et à la vente d'un seul de ces spécimens. Par ailleurs, la destruction partielle ou complète d'une population de matteucie fougère-à-l'autruche par la réalisation d'une activité autre que la récolte, tel qu'un projet d'infrastructure, n'est pas prohibée par le règlement (c.f. article 5, 2^e alinéa). Dans cette optique, aucun déplacement de la population située à l'intérieur de l'emprise des travaux n'est jugé nécessaire. Une seule espèce avienne considérée comme menacée en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* pourrait être présente dans le secteur à l'étude soit le faucon pèlerin (*Falco peregrinus anatum*). Deux autres espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables, soit la salamandre sombre du Nord (*Desmognathus fuscus*) et la tortue ponctuée (*Clemmys guttata*), pourraient également se trouver dans ce secteur. Toutefois, aucun spécimen de ces espèces n'a été observé sur le site du projet lors des inventaires et il est très peu probable d'en rencontrer. Globalement, l'impact résiduel du projet sur les espèces à statut précaire est faible. Les principales activités susceptibles d'influer sur la qualité de l'environnement sont associées au transport des déblais et des matériaux de construction, à la circulation de la machinerie lourde, au déboisement, aux travaux de remblayage, aux interventions en milieu aquatique, aux aires d'extraction et à la gestion des rebus émanant du chantier.

Les simulations effectuées dans le cadre de l'étude hydraulique (Teknika HBA inc., 2007) ont permis d'établir que :

- la construction du carrefour giratoire sur les routes 108/143 et 147 empiète de moins de 6 % sur la plaine inondable de la rivière Massawippi en récurrence centenaire ;
- malgré cet empiètement, la présence du carrefour giratoire projeté n'engendre aucune augmentation des niveaux d'eau sur le profil de la rivière Massawippi. La vitesse est cependant augmentée de 33 à 40 % dans la plaine inondable du côté droit de la rivière. Néanmoins, une herbe bien enracinée peut résister à ces vitesses.

En bref, suite à ces constatations, il s'avère que la construction du carrefour giratoire n'aura pas d'impact significatif sur les conditions hydrauliques de la rivière Massawippi ni sur la capacité d'emmagasinement de sa plaine inondable.

ANNEXES

L'élargissement du remblai servant d'assise au futur carrefour giratoire et aux approches sur les deux routes en cause occasionnera du déboisement sur environ 2 492 m². Cette perte de couvert végétal est essentiellement localisée dans la plaine inondable de la rivière Massawippi, entre l'approche ouest et la rivière (2 296 m²) ainsi que près des rives du ruisseau sans nom au sud de la ferme Wera (196 m²). Dans ce dernier endroit, le déboisement est nécessaire pour la mise en place du nouveau ponceau qui est plus long que l'existant. L'ensemble du peuplement riverain est un peuplement inéquien dont l'âge varie de dix à plus de cent ans. Les principales espèces arborescentes qui le composent sont, en ordre décroissant d'importance, l'érable argenté, l'orme d'Amérique et le bouleau gris. Les frênes de Pennsylvanie et les saules sont cependant les espèces les plus âgées. Ce peuplement ne peut être considéré comme un peuplement d'intérêt phytosociologique puisque les individus âgés de plus de 90 ans sont dispersés dans les peuplements. Toutefois, ces arbres âgés jouent un rôle majeur au niveau de la protection de la bande riveraine, car leur masse racinaire profonde contribue à maintenir les couches profondes du sol de la rive, contrairement aux strates herbacée et arbustive qui jouent un rôle plus spécifique au niveau des couches superficielles du sol. Cette synergie est essentielle au maintien en place de la bande riveraine, surtout en rive concave soumise à l'action hydrique des crues printanières. Il est à noter que les individus âgés de la bande riveraine sont majoritairement situés à l'intérieur de la bande de protection riveraine de 10 m et ne seront que peu ou pas touchés par les coupes forestières prévues dans le cadre du projet. De façon générale, les coupes forestières prévues au projet auront un impact faible sur le peuplement riverain puisqu'elles seront effectuées uniquement à la limite extérieure de la bande de protection de 10 m, où l'action d'érosion de la rivière est plus faible et où les arbres sont généralement moins âgés.

L'approche ouest du carrefour giratoire longe d'assez près la rive droite de la rivière Massawippi, qui bénéficie dans ce secteur d'une bande de protection riveraine de 10 m de largeur en vertu de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables du gouvernement du Québec. L'élargissement du remblai servant d'assise à cette approche pourrait entraîner un empiètement de l'infrastructure projetée dans la bande de protection riveraine, notamment si le talus du remblai possédait une pente de 2H : 1V (2 horizontal pour 1 vertical) comme c'est généralement le cas. Toutefois, afin d'éviter tout empiètement dans cette dernière et limiter ainsi la perturbation de la rive et de la berge de la rivière Massawippi, un mur de soutènement en gabion d'environ 70 m de longueur sera plutôt construit. La construction du mur permettra de conserver une bande riveraine naturelle de 10 m de largeur tout au long de la rivière. Environ 202 m² de la future emprise est situé à l'intérieur de la bande de protection riveraine. Lors des travaux de construction, la limite de la bande riveraine sera marquée au sol et il sera interdit d'y circuler avec la machinerie. Advenant le cas où la végétation serait malgré tout perturbée ou que certains arbres doivent être abattus dans la bande riveraine pour permettre la mise en place du mur de soutènement, celle-ci devra être rétablie en utilisant des espèces indigènes caractéristiques du milieu perturbé. Il pourrait notamment s'agir d'érable argenté si les conditions d'humidité du sol sont adéquates. Considérant les mesures d'atténuation recommandées, l'impact résiduel est jugé faible.

Le déboisement de l'emprise et le remblayage en zone inondable constituent une perte nette d'environ 2 292 m² d'habitats fauniques riverains, localisés principalement entre l'approche ouest de la rivière Massawippi. Cependant, aucune perte d'habitat ne surviendra directement sur les rives de la rivière Massawippi, alors qu'aucun empiètement n'est prévu dans la bande de protection riveraine de 10 m de largeur. Cette perte d'habitats dans la plaine inondable est relativement faible compte tenu de la disponibilité de cet habitat le long de la rivière Massawippi. Par ailleurs, aucune perte d'habitat du poisson n'aura lieu. Cependant, il convient d'éviter toute intervention dans le milieu aquatique durant la période de fraie des espèces ichtyennes (du 15 septembre au 15 juin). Ainsi toutes les interventions dans le milieu aquatique devront être effectuées entre le 15 juin et le 15 septembre. Au niveau des mammifères, l'impact de cette perte d'habitat est jugé négligeable puisqu'aucun fractionnement de la bande riveraine ne sera effectué. Les mammifères utilisateurs du secteur déboisé vont se déplacer de façon permanente vers le reste de la plaine inondable de la rivière. Sur le plan de l'avifaune, les travaux qui risquent le plus d'affecter la faune avienne sont ceux effectués dans la plaine inondable de la rivière Massawippi. Cette bande riveraine abrite 45 % des espèces aviennes recensées dans la zone d'étude. Ces travaux auront donc un impact relativement faible et ponctuel sur la reproduction des espèces d'oiseaux nicheurs présentes dans cet habitat. Les oiseaux nicheurs présents dans la zone champêtre ne devraient être aucunement affectés par les travaux prévus de part et d'autre des routes 108/143 et 147, puisque ceux-ci ne concernent qu'une petite partie de la superficie disponible pour la nidification dans ce secteur. Enfin, les oiseaux présents dans la zone 3, en dehors de l'aire d'étude, ne seront affectés d'aucune façon par les travaux. Il est à noter qu'aucune espèce désignée menacée ou vulnérable en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables du Québec* n'a été observée dans la zone d'étude. Afin de réduire au minimum les impacts possibles sur la faune avienne, il importe qu'aucun déboisement ne soit réalisé durant la période de nidification des oiseaux, afin de ne pas entraîner de mortalité en détruisant des nids actifs. Cette période s'étend, pour la majorité des espèces, du 1^{er} avril au 31 août. En ce qui concerne les amphibiens et les reptiles, il est recommandé de vérifier, préalablement au début des travaux de décapage du sol, d'excavation et de remblayage, la présence éventuelle d'individus dans tous les habitats propices à l'herpétofaune présent dans l'emprise, et s'il y a lieu, de procéder à la relocalisation des individus trouvés dans des habitats similaires appropriés. Ces mesures d'atténuation et de compensation permettront de réduire l'impact initial jugé moyen à un niveau d'impact résiduel faible.

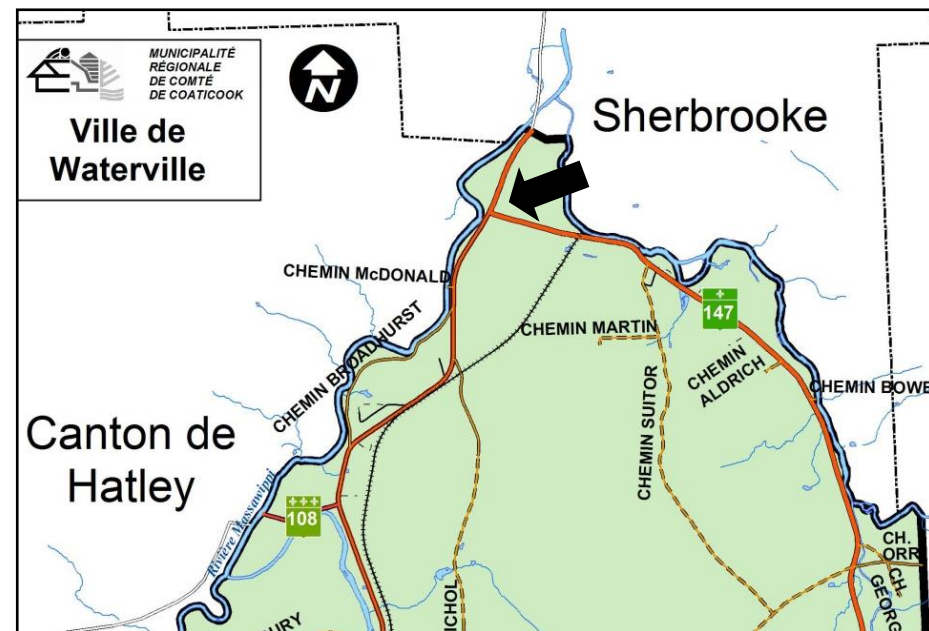
L'analyse des impacts sur le milieu naturel présentée dans cette section traite des répercussions du projet sur le couvert végétal, notamment dans les bandes de protection riveraine, les habitats fauniques, les espèces rares, menacées ou vulnérables, les cours d'eau, y compris leurs zones inondables, ainsi que la qualité des sols et des eaux de surface et souterraine.

7. DÉROGATION POUR LA RELOCALISATION DU BÂTIMENT DU MARCHÉ DE LA FERME BEAULIEU À WATERVILLE (2010)

Mise en situation

Le réaménagement de l'intersection des routes 108/143 et 147 à Waterville prévoit le remplacement de l'intersection en «T» actuel par un carrefour giratoire simple de 22 mètres (m) de rayon. L'aménagement du carrefour giratoire nécessite le réaménagement complet de l'accès au commerce du Marché de la Ferme Beaulieu, situé sur le coin nord-est de l'intersection, et la mise en place d'une servitude de non-accès le long de la route 108/143, de manière à ce que l'accès au site ne puisse s'effectuer qu'à partir d'une entrée unique le long de la route 147. Ce projet de réaménagement a fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement déposée au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) en avril 2008 (Teknika HBA inc., 2008), ainsi que d'une audience publique par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) à l'automne 2009. Le rapport du BAPE n'a toutefois pas encore été rendu public par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. La relocalisation du bâtiment du Marché de la Ferme Beaulieu constitue la principale mesure d'atténuation prévue au rapport d'étude d'impact, pour assurer la viabilité du commerce à la suite des travaux de réaménagements de l'intersection. Toutefois, la relocalisation du bâtiment doit faire l'objet d'une dérogation au schéma d'aménagement de la MRC de Coaticook.

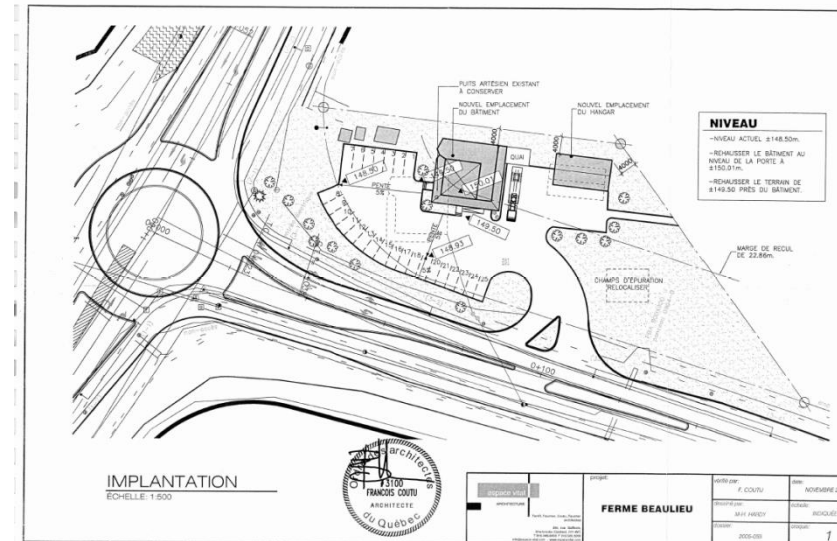
Figure C7-1 : Localisation de la Ferme Beaulieu



Localisation du site

Le site visé par la demande de dérogation est situé à l'intersection des routes 108/143 et 147 (voir les figures C7-1 et C7-2). Le Terrain d'une superficie de 3 801,9 m², portant le numéro de lot 2 129 667, est situé au nord-est de l'intersection des routes 108/143 et 147 à Waterville. Au schéma d'aménagement révisé de la MRC de Coaticook, en vigueur depuis 2000, ce lot est compris dans la plaine inondable de récurrence 20 ans de la rivière Massawippi, dont l'élévation est de 148,98 m. Pour sa part, l'élévation de la zone inondable de récurrence 100 ans est de 149,88 m.

Figure C7-2 : Croquis des aménagements



Justification

Le maintien du Marché de la Ferme Beaulieu représente un intérêt public aussi bien au niveau local que régional. L'intersection des routes 108/143 et 147 est la porte d'entrée de la MRC. La présence d'un marché à saveur locale et agrotouristique intensifie l'importance de cette porte en présentant la vocation agricole et touristique de la MRC de Coaticook. Sans être patrimonial, le service offert par le Marché de la Ferme Beaulieu est toutefois ancré dans l'imaginaire collectif depuis près de 21 ans et son maintien perpétue un lien, autant commercial que culturel, entre la MRC de Coaticook (la Ville de Waterville) et la Ville de Sherbrooke, au même titre que la Ferme Wera. La MRC se doit de préserver et d'affirmer, lorsque possible, son identité territoriale, sociale et culturelle. La proximité de la Ville de Sherbrooke augmente, d'autant plus, l'intérêt de sauvegarder l'exploitation du Marché de la Ferme Beaulieu sur son site actuel. Le maintien d'un marché agricole en périphérie d'une grande ville est un service permettant à un grand nombre de personnes d'avoir accès à divers produits de terroir et maraîchers frais sans avoir à parcourir une grande distance. Ainsi, le maintien de ce marché assure la pérennité de cette vocation et affirme l'occupation dynamique du territoire rural. L'importance de soutenir cette caractéristique n'est plus à démontrer, puisqu'elle est reconnue par les principaux acteurs de la MRC. La relocalisation des bâtiments du Marché de la Ferme Beaulieu faisant partie des mesures d'atténuation du projet de réaménagement de l'intersection des routes 108/143 et 147 et étant assumée financièrement par des fonds publics, il est d'intérêt public que l'approche choisie soit faite à moindre coût et soit la plus pérenne possible. La reconstruction des bâtiments et l'immunisation de ses fondations abondent dans ce sens.

ANNEXES

Il a été clairement démontré qu'autant le réaménagement de l'intersection en «T» de la route en carrefour giratoire, l'accès au commerce ainsi que le déplacement des bâtiments ont comme objectif d'améliorer la sécurité routière de ce secteur considéré comme une intersection critique par le ministère des Transports du Québec.

Projet de relocalisation de la ferme Beaulieu

Le Marché de la Ferme Beaulieu est le seul bâtiment situé à l'intersection des routes 108/143 et 147. Le bâtiment existe depuis une soixantaine d'années. Il a d'abord été occupé par un motel-restaurant, mais, depuis 21 ans, il s'agit d'un point de vente pour les produits de la ferme Beaulieu qui est limitrophe. Le commerce possède également une boulangerie (four à pain) et offre plusieurs produits de boulangerie et de pâtisserie ainsi que des produits du terroir. Le commerce est ouvert de mai à novembre, tous les jours de 8 h à 18 h, ainsi que durant la période de Noël. Pendant les fins de semaine, il emploie sept personnes. Le chiffre d'affaires annuel est évalué à 190 000 \$ (2007) et il augmente d'environ 5 % par année. Des investissements ont été réalisés récemment (chambres froides, plancher et toiture). Tel que démontré dans l'étude d'impact sur l'environnement, les impacts occasionnés au Marché de la Ferme Beaulieu par l'aménagement du carrefour giratoire peuvent être atténués en apportant des changements à l'implantation et à l'aménagement du bâtiment. La meilleure solution est de relocaliser le bâtiment à l'intérieur des limites de la propriété, car le simple rehaussement du bâtiment sur ses fondations existantes ne règle pas les problèmes de circulation et de stationnement sur le site.

Deux options sont envisageables pour la relocalisation du bâtiment, soit le déplacement du bâtiment existant sur de nouvelles fondations ou la reconstruction d'un bâtiment identique à l'existant sur de nouvelles fondations. Dans les deux cas, les fondations du bâtiment doivent être rehaussées et immunisées au niveau de la crue de récurrence 100 ans (élévation de 149,88 m) et l'empiètement dans la plaine inondable sera identique. La superficie au sol du bâtiment actuel est de ± 182 m² et celle du nouveau bâtiment sera identique.

Un plan d'aménagement du bâtiment relocalisé a été réalisé par un architecte mandaté par le propriétaire. Il est présenté à la figure C7-2. Les avantages de la solution proposée par l'architecte sont :

- une bonne visibilité des façades à partir des deux routes et du carrefour ;
- une façade principale qui donne face à la nouvelle entrée charretière ;
- une circulation aisée des véhicules dans l'aire de stationnement en cul-de-sac et un nombre adéquat de places de stationnement.

Pour la réalisation de la solution proposée, les travaux suivants seront requis :

- déplacer le bâtiment sur une nouvelle fondation ;
- rehausser et immuniser le bâtiment au niveau de la crue de récurrence 100 ans ;
- rehausser le terrain autour pour permettre des pentes raisonnables vers le bâtiment pour limiter les escaliers au minimum ;
- réaménager les aires de circulation et le stationnement ;
- déplacer le champ d'épuration et les bâtiments accessoires.

À la suite de discussions entamées avec les représentants de la MRC de Coaticook, de la Ville de Waterville et du ministère des Transports, il a été établi qu'il était d'intérêt public que la relocalisation du bâtiment comporte le moins de risques possible pour le propriétaire et soit effectuée au moindre coût, étant donné qu'il s'agit de fonds publics. En effet, les coûts de la relocalisation du bâtiment et de réaménagement du site seront entièrement assumés par le ministère des Transports à titre de mesures d'atténuation. Afin de déterminer la meilleure solution technique pour la relocalisation du bâtiment, un mandat additionnel a été octroyé à l'architecte impliqué au dossier. Ainsi deux solutions techniques ont été analysées, soit le déplacement du bâtiment existant ou la construction d'un bâtiment neuf identique. L'analyse avait pour objectif de vérifier la faisabilité du déplacement du bâtiment existant et de comparer les coûts des deux solutions en tenant

compte des risques et imprévus. Un entrepreneur spécialisé en déplacement de bâtiments et deux entrepreneurs généraux ont été consultés. Dans un premier temps, il a été établi que le bâtiment existant peut effectivement être déplacé sur une nouvelle fondation. Cependant, en terme de coûts, le déplacement s'avère plus onéreux qu'une construction neuve (entre 3 000 \$ et 40 000 \$ selon les soumissions reçues), et ce, sans compter les risques et les imprévus qui seront nécessairement plus élevés dans le cas du déplacement du bâtiment. Ainsi, sur la base de la recommandation de l'architecte, la demande de dérogation vise la construction d'un bâtiment neuf plutôt qu'un déplacement du bâtiment existant.

L'immunisation du bâtiment sera assurée par une fondation étanche et un remblai jusqu'au niveau de la crue de récurrence 100 ans. Actuellement, le bâtiment est situé environ à l'élévation 148,5 m. Un remblayage d'une hauteur de 1,5 à 2 m sera donc nécessaire. Le volume de remblai nécessaire autour du bâtiment a été évalué en considérant que le sol partira de 150 mm sous le niveau du plancher contre la fondation et descendra graduellement avec une pente de 33 % jusqu'au niveau du sol existant. La différence du niveau est de 1,7 m. Le remblai se prolongera donc sur 5,1 m au périmètre du bâtiment. Le volume total est de 185 m³. Il faut noter que le bâtiment est ceinturé sur deux faces d'une galerie d'environ 3,5 m de largeur qui ne comporte pas de fondation, mais plutôt des poteaux. Ces poteaux n'auront pas d'emprise sur l'eau. Une partie du remblai se trouvera sous la galerie.

Afin d'immuniser le nouveau bâtiment principal et le bâtiment accessoire, des remblais seront nécessaires. Ces derniers seront limités au pourtour des bâtiments. Pour l'aménagement de l'entrée du site et des espaces de stationnement, un nivellement sera permis afin de ne pas avoir une pente trop abrupte surtout à l'accès de la route 147.

Impact environnemental

Une étude hydraulique détaillée a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement (Teknika HBA inc., 2007). Les résultats de cette étude ont démontré que l'aménagement du carrefour giratoire, qui nécessite la mise en place d'un remblai de 4 042 m³, n'aura pas d'impact significatif sur les conditions hydrauliques de la rivière Massawippi ni sur la capacité d'emmagasinement de sa plaine inondable. Selon toute vraisemblance, il en ira de même avec la relocalisation du bâtiment, dont l'immunisation nécessitera un remblai additionnel d'au plus 185 m³ environ.

L'ensemble de la propriété visée par la présente demande est aménagée et n'abrite aucun habitat naturel ni cours d'eau ou bande de protection riveraine. En conséquence, la relocalisation du bâtiment du Marché de la Ferme Beaulieu n'entraînera aucun impact sur le milieu naturel, notamment en regard de la qualité de l'eau, de la flore et de la faune typique des milieux humides et de leurs habitats. En regard de la sécurité des personnes et la protection des biens, l'objectif principal visé par le projet de réaménagement de l'intersection des routes 108/143 et 147, y compris le réaménagement des accès aux propriétés riveraines, est justement d'améliorer la sécurité routière et la fluidité de la circulation de cette intersection jugée critique par le ministère des Transports. Le réaménagement de l'accès au site du Marché de la Ferme Beaulieu ainsi que la relocalisation du bâtiment assureront donc une meilleure sécurité des personnes, tant pour les usagers de la route comme tels que pour la clientèle du Marché. Enfin, notons que la relocalisation du bâtiment permettra de procéder à son immunisation contre les crues de récurrence 100 ans, dont l'élévation est de 149,88 m à l'emplacement du bâtiment. Ainsi, le commerce sera dorénavant protégé contre les crues de récurrence 100 ans, ce qui lui évitera d'être périodiquement inondé comme c'est le cas présentement.

Il n'y aura aucun empiètement dans la bande riveraine de quelques cours d'eau que ce soit. La perte de couvert végétal surtout pour l'aménagement des aires de stationnement sera compensée par l'ajout d'espaces gazonnés dans l'emprise en bordure des routes 108/143 et 147. Aucun impact, car le secteur est déjà habité.

Tel que spécifié précédemment, le remblai nécessaire à l'immunisation du bâtiment n'aura aucun impact sur l'écoulement naturel des eaux considérant le remblai beaucoup plus important de l'aménagement du carrefour giratoire.

ANNEXES

8. DÉROGATION POUR L'AMÉNAGEMENT DE DEUX TRONÇONS DE LA PISTE CYCLABLE DE LA VILLE DE COATICOOK (2010)

Mise en situation

La Ville de Coaticook désire continuer le développement de son réseau cyclable à l'intérieur de sa zone urbaine. Quelques portions de son réseau se trouvent sur le bord de la rivière Coaticook. Ces Tronçons se trouveront à passer à l'intérieur de la zone inondable de grand courant (0-20 ans) de la Rivière Coaticook. Un premier tronçon de l'axe Centre-ville se trouve à l'arrière du centre commercial « Les Perles de l'Estrie » et mesure plus ou moins 335 mètres. Ce tronçon se situe aussi dans la bande riveraine de la rivière, donc la Ville de Coaticook a déposé une demande de certificat d'autorisation au Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) à cet effet. Un deuxième tronçon longe la rivière au nord de la Ville (Axe Nord) à la sortie du Parc de la Gorge de Coaticook sur une longueur d'environ 700 mètres.

Localisation du site

Le tronçon de l'Axe Centre-ville visé par la demande se situe en bordure de la rue Main Ouest (Route 141) et se dirige vers le Nord. Il longe la rivière en passant derrière le centre commercial « Les Perles de l'Estrie » trois résidences privées et la cour arrière de l'École Sacré-Cœur pour rejoindre la rue Saint-Pierre Nord. Le tronçon de l'Axe Nord débute à la rue Saint-Marc et suit la rivière dans une prairie tout juste en bordure d'une lisière de bois. Le sentier sera aménagé de façon à ne pas couper d'arbres. Ce sentier rejoindra la rue de Sherbrooke jusqu'au Parc de la rue Carillon où se trouvent un terrain de soccer et un terrain de soft-ball (voir les figures C8-1, C8-2 et C8-3).

Le site visé par la demande de dérogation est divisé en 2 sections, soit l'Axe Nord et l'Axe Centre-ville. Le tronçon de l'Axe Centre-ville est situé sur les lots 3 311 022, 3 311 665, 3 311 667, 3 311 668, 3 311669, 4 422 153 et 4 422 154 du cadastre du Québec, dans la Ville de Coaticook. Ces terrains appartiennent soit à des entreprises, soit des particuliers ou bien à la Commission scolaire des Hauts-Cantons. Les ententes avec la Commission scolaire et le propriétaire du centre commercial sont déjà négociées. Il reste à prendre entente avec les propriétaires privés. Le tronçon de l'Axe Nord se situe sur les lots 3 311 408, 3 312 562 et 3 312 682 du cadastre du Québec, dans la Ville de Coaticook. L'ensemble du terrain appartient à la Ville de Coaticook.

Justification

L'aménagement de sentiers cyclables en site propre est beaucoup plus sécuritaire que la voie partagée dans une rue pour les randonneurs. C'est pourquoi l'aménagement de ce type de sentier est souhaitable. Aucun autre élément de sécurité n'est mis en cause dans cette demande. L'intérêt public de cet aménagement est de permettre aux cyclistes d'utiliser une piste cyclable sécuritaire en site propre. Cette piste cyclable permettra aussi aux citoyens d'avoir accès à des espaces d'aire de repos au bord de la rivière Coaticook. Il est à noter que ce tronçon de piste cyclable s'inscrit dans une démarche globale de la Ville de Coaticook qui désire avoir un réseau de pistes cyclables sur l'ensemble de son territoire et de redonner un accès à la rivière à l'ensemble des citoyens de la Ville.

Projet d'aménagement de deux tronçons de piste cyclable

Les travaux visent l'aménagement d'une piste cyclable en nivelant le terrain, en compactant le sol et en y ajoutant une couche de pierre concassée 0-3/4 pour en faire une surface solide, uniforme et carrossable par le vélo, dans une largeur d'environ 6 mètres, là où c'est possible. Voir les figures C8-2 et C8-3 pour le secteur visé et la nature de la demande.

Les seuls travaux effectués seront de compacter le sol et ajouter une couche de pierre concassée 0-3/4 sur une largeur maximale de 6 mètres. Mis à part la couverture végétale qui sera enlevée pour l'aménagement la bande cyclable, la végétation resteront intactes.

Impact environnemental

Il n'y aura aucune modification au régime hydraulique de la rivière ni à l'écoulement des eaux de surface. Cet aménagement n'aura aucun impact remarquable sur l'environnement. Il ne se trouve pas en milieu humide. Il ne s'y trouve pas d'habitat faunique important. Il n'y aura pas de matériaux toxiques utilisés et les risques d'érosion de la structure sont minimes puisque la piste sera très bien compactée. L'impact semble mineur à condition qu'il n'y ait pas de remblai qui ferait en sorte de changer l'écoulement des eaux en cas de crue. Seul un nivellement respectant les limites maximales et minimales d'élévation du secteur visé est autorisé.

En plus de ne pas être un milieu sensible, aucun arbre ne sera coupé pour l'aménagement de la piste cyclable. Par contre, la plantation d'arbres, arbustes ou autres éléments végétatifs est fortement suggérée.

Figure C8-1 : Localisation des Axes

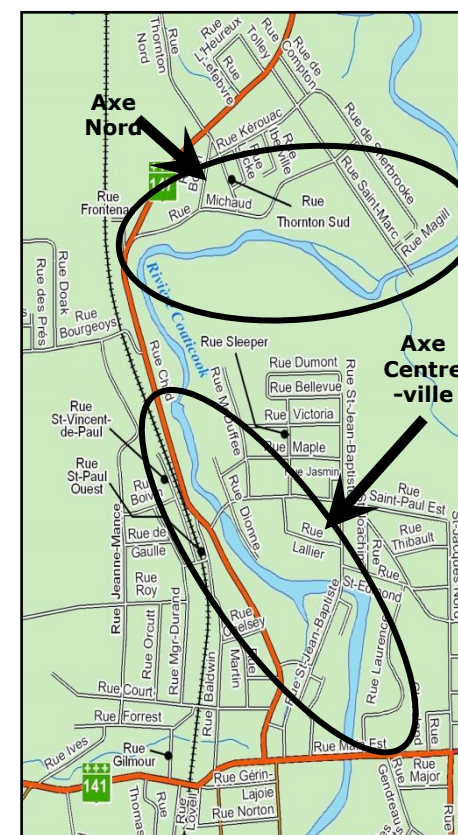


Figure C8-2 : Localisation de la demande de dérogation (axe centre-ville)

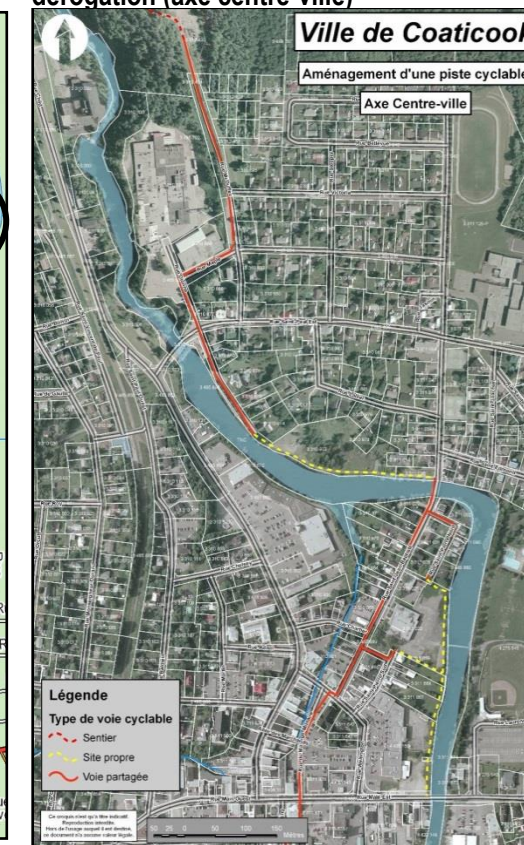
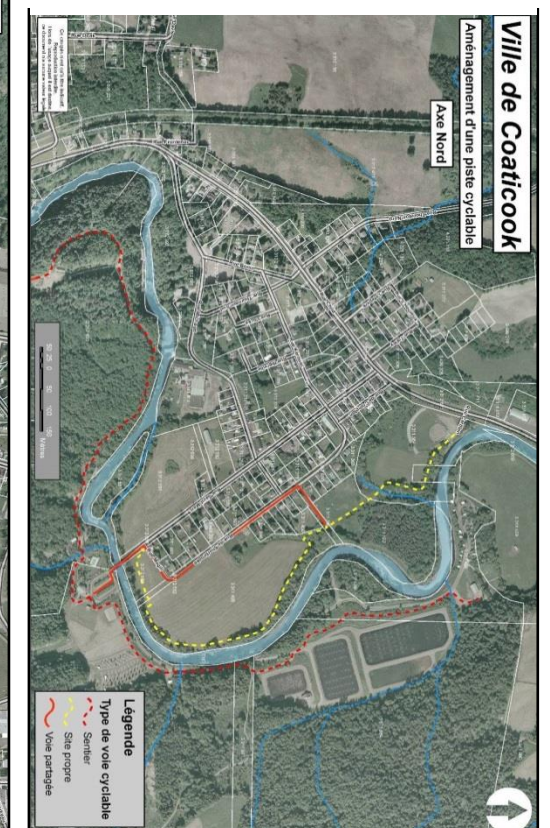


Figure C8-3 : Localisation de la demande de dérogation (axe nord)



9. DÉROGATION POUR L'AMÉNAGEMENT D'UN TRONÇON DE LA PISTE CYCLABLE DE LA VILLE DE COATICOOK (2011)

Mise en situation

La Ville de Coaticook désire poursuivre l'aménagement d'une piste cyclable sur le bord de la rivière Coaticook. Cette nouvelle portion de la piste cyclable se trouvera à passer à l'intérieur de la zone inondable de grand courant (0-20 ans) de la Rivière Coaticook. Ce tronçon de piste cyclable sera d'une longueur d'environ 2 kilomètres.

Localisation du site

Le site visé par la demande de dérogation est situé sur les lots 3 311 469 et 3 312 416 du cadastre du Québec dans la Ville de Coaticook. Le lot 3 311 469 appartient à Mme Lucienne Pelletier Perron du 540, rue Cutting à Coaticook. Le terrain est loué à la Ferme Perron et fils. Le lot 3 312 416 appartient à M. Yvon Sage demeurant au 84, Route 147 à Coaticook. Le terrain est situé entre la rue Cutting et la rivière Coaticook. Les limites Nord et Est du terrain sont la Rivière Coaticook, la limite Sud, le lot 3 311 434 et la limite Ouest, la rue Cutting.

Justification

L'intérêt public de cet aménagement est de permettre aux cyclistes d'utiliser une piste cyclable sécuritaire en site propre. Cette piste cyclable permettra aussi aux citoyens d'avoir accès à des espaces d'aire de repos au bord de la rivière Coaticook. Il est à noter que ce tronçon de piste cyclable s'inscrit dans une démarche globale de la Ville de Coaticook qui désire avoir un réseau de pistes cyclables sur l'ensemble de son territoire et de redonner un accès à la rivière à l'ensemble des citoyens de la Ville.

Selon le cadastre du Québec, le terrain est formé des lots 3 311 469 et 3 312 416 ci-haut décrits et sont d'une superficie totale d'environ 35,84 hectares. Le site est actuellement utilisé comme culture annuelle par le locataire du terrain.

Aucun élément de sécurité n'est mis en cause dans cette demande.

Au besoin, les utilisateurs pourront utiliser la rue Cutting en cas d'inondation.

Projet d'aménagement d'un tronçon de la piste cyclable à Coaticook

Les travaux visent l'aménagement d'un nouveau tronçon de la piste cyclable en nivelant le terrain et en y ajoutant une couche de gravier concassé et/ou pierres concassées compactées pour en faire une surface solide, uniforme et carrossable par le vélo, dans une largeur d'environ 6 mètres.

Impact environnemental

Il n'y aura aucune modification au régime hydraulique de la rivière ni à l'écoulement des eaux de surface. Cet aménagement n'aura aucun impact remarquable sur l'environnement. Il ne se trouve pas en milieu humide, le tracé de la piste se fera dans la bande riveraine de la rivière. Il ne s'y trouve pas d'habitat faunique important. Il n'y aura pas de matériaux toxiques utilisés et les risques d'érosion de la structure sont minimes puisque la piste sera très bien compactée. L'impact semble mineur à condition qu'il n'y ait pas de remblai qui ferait en sorte de changer l'écoulement des eaux en cas de crue. En plus de ne pas être un milieu sensible, des plantations d'arbres et d'arbustes sont prévues entre la piste cyclable et la rivière. La végétation pourra pousser sans être coupée.

Figure C9-1 : Localisation du site

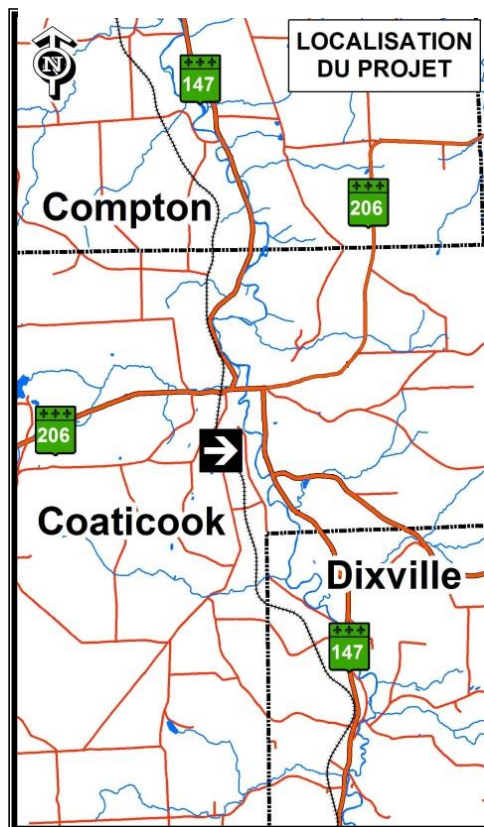


Figure C9-2 : Tronçon projeté



10. DÉROGATION POUR L'AMÉNAGEMENT D'UN TRONÇON DE LA PISTE CYCLABLE DE LA VILLE DE COATICOOK ET D'UN PONT DE MOTONEIGE (2013)

Mise en situation

La Ville de Coaticook désire autoriser la reconstruction d'une passerelle permettant de traverser la rivière Coaticook. La passerelle sera utilisée par divers utilisateurs soit les motoneiges, les quads, les vélos et les piétons. La future passerelle sera en effet raccordée au réseau cyclable de la Ville de Coaticook.

De plus la Ville de Coaticook désire prolonger une piste multifonctionnelle sur le bord de la rivière Coaticook. Cette nouvelle portion de la piste cyclable se trouvera à passer à l'intérieur de la zone inondable de grand courant (0-20 ans) de la Rivière Coaticook. Ce tronçon de piste cyclable sera d'une longueur d'environ 1,02 kilomètre. Elle permettra de prolonger le réseau actuellement en place. Le site se trouve à l'intérieur de la zone inondable de grand courant (0-20 ans) de la Rivière Coaticook. Comme des travaux seront réalisés en bande riveraine, la Ville de Coaticook verra à déposer une demande de certificat d'autorisation au Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEP) à cet effet.

La Ville de Coaticook demande à la MRC de Coaticook de modifier son schéma d'aménagement afin d'obtenir une dérogation à la zone de grand courant (0-20 ans) pour aménager un tronçon d'un sentier multifonctionnel et la construction d'une passerelle. Il est à noter que d'autres tronçons ne nécessitant pas de dérogation sont également prévus. Le tout fait partie du développement du « Corridor bleu Nature de Coaticook » réalisé en novembre 2006.

Au besoin, les utilisateurs pourront utiliser les tronçons en voie partagée des rues municipales en cas d'inondation.

Localisation du site

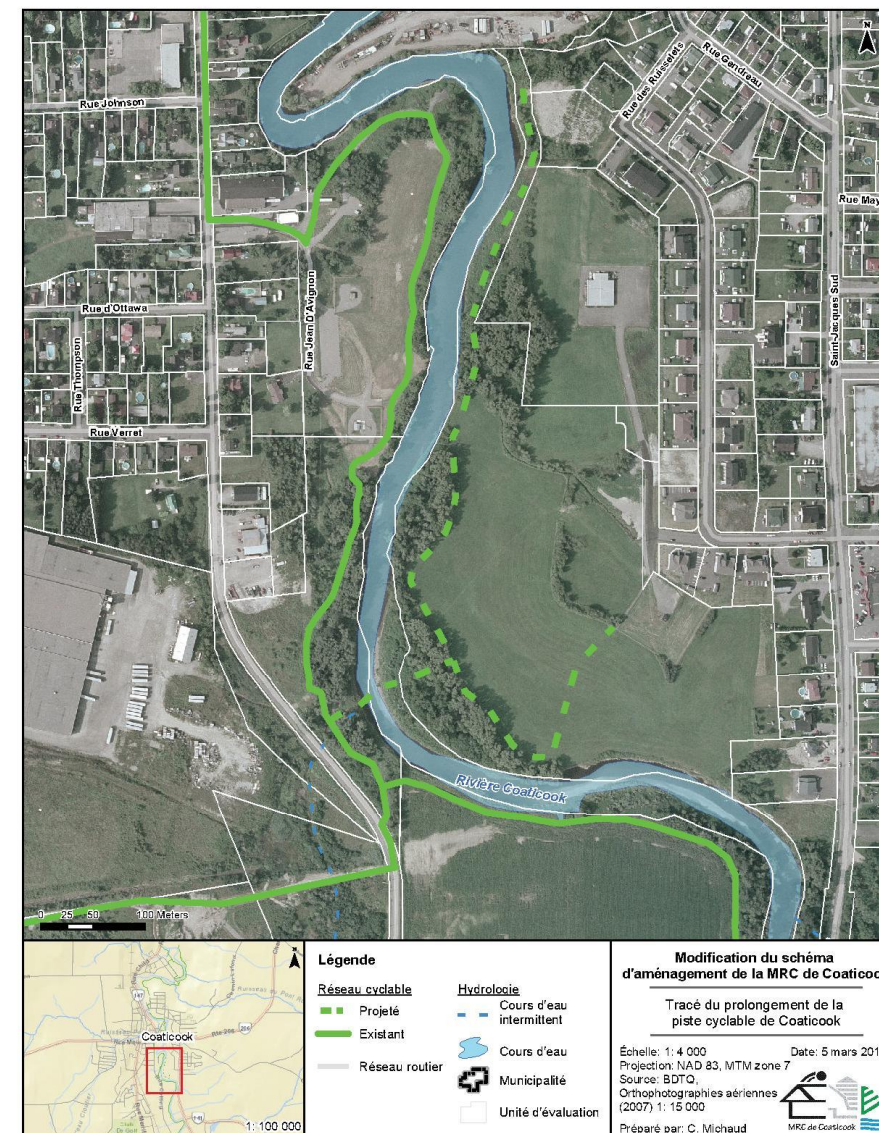
Le tronçon de la piste multifonctionnelle visé par la demande se situe sur des terrains appartenant à la Ville de Coaticook. Le tronçon projeté se situe en bordure de la Rivière Coaticook et derrière le développement résidentiel de la rue de la Rivière et de l'usine. Ce tronçon va desservir un futur parc à vocation sportive.

La future passerelle serait quant à elle située au-dessus de la rivière Coaticook avec un accès par la rue Cutting du côté Ouest et par la rue de La Rivière du côté Est. À l'Ouest, l'accès à la passerelle peut aussi se faire par la piste cyclable et à l'est, elle donne sur des terrains qui appartiennent à la Ville de Coaticook. Les coordonnées approximatives du site d'aménagement de la passerelle sont : 45° 07' 30" N et 71° 48' 9" O. À l'endroit désiré, la rivière méandre et est relativement étroite.

Selon le cadastre du Québec, le terrain pour la passerelle est formé des lots 3 312 542, 3 312 490 3 311 679 et d'une petite section sur le lot 3 311 467 du cadastre du Québec, Circonscription foncière de Coaticook et ce dans la Ville de Coaticook. La superficie totale des lots est d'environ 10,50 hectares. Le site est constitué, d'un boisé, d'un champ en culture (zone blanche) loué par la ville de Coaticook.

Le site visé par la demande se trouve sur les lots 3 311 467 et 3 311 679 du cadastre du Québec, dans la Ville de

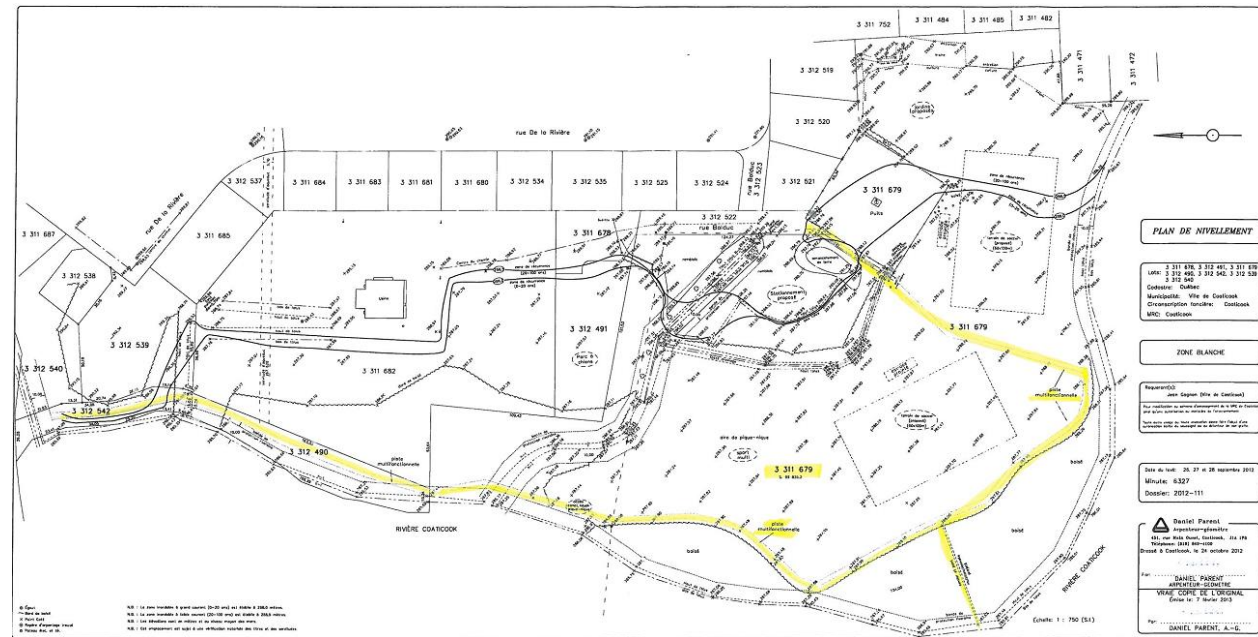
Figure C10-1- Localisation de la piste cyclable



Coaticook. Ils sont situés de part et d'autre la rivière Coaticook. Les terrains appartiennent à la Ville de Coaticook. Les terrains sont actuellement vacants. On retrouve une piste cyclable sur la rive ouest de la rivière. Voir Figure C10-1.

ANNEXES

Figure C10-2- Relevé d'arpentage



Justification

L'intérêt public de ces aménagements est de permettre aux différents utilisateurs d'utiliser un sentier multifonction en site propre et de traverser la rivière Coaticook de façon sécuritaire. Ce sentier multifonctionnel permettra aussi aux citoyens d'avoir accès à des espaces d'aire de repos au bord de la rivière Coaticook. Il est à noter que cette passerelle s'inscrit dans une démarche globale de la Ville de Coaticook qui désire avoir un réseau de sentiers multiusagers sur l'ensemble de son territoire et de redonner un accès à la rivière à l'ensemble des citoyens de la Ville. De plus, les véhicules hors-route n'auront plus à utiliser autant le réseau routier de la Ville. L'aménagement de la piste multifonctionnelle afin d'offrir un sentier cyclable et un sentier de motoneige sera pris en considération pour la sécurité des gens et des biens. Le sentier sera aménagé en site propre ce qui est beaucoup plus sécuritaire que la voie partagée dans une rue pour les randonneurs et les motoneigistes. C'est pourquoi l'aménagement de ce type de sentier est souhaitable.

Projet d'aménagement d'un tronçon d'une piste cyclable à Coaticook

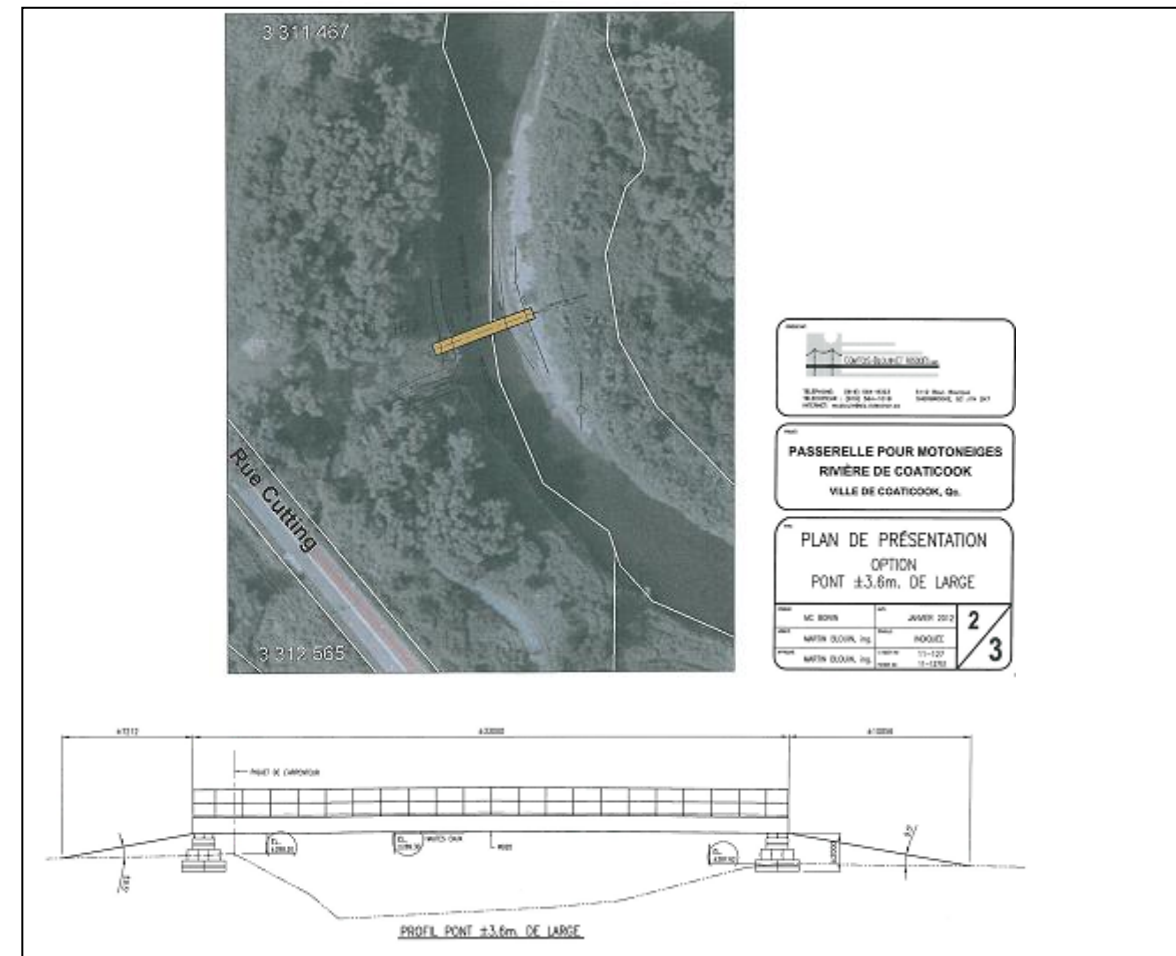
Les seuls travaux effectués seront de compacter le sol et ajouter une couche de pierre concassée MG-20 sur une largeur maximale de 6 mètres. Mis à part la couverture végétale qui sera enlevée pour l'aménagement de la bande cyclable, la végétation restera intacte.

Impact environnemental

Piste multifonctionnelle

Il n'y aura aucune modification au régime hydraulique de la rivière ni à l'écoulement des eaux de surface. La piste multifonctionnelle n'aura aucun impact important sur l'environnement. Il ne se trouve pas en milieu humide. Il ne s'y trouve pas d'habitat faunique reconnu et protégé. Il n'y aura pas de matériaux toxiques utilisés et les risques d'érosion de la structure sont minimes puisque la piste sera très bien compactée.

Figure C10-3- Aménagement de la passerelle



Passerelle

Mis à part le rehaussement des deux extrémités du pont pour son soutien, les impacts seront minimes sinon nuls, car il n'y a aucune infrastructure sur les terrains adjacents. Les terrains sont vacants ce qui permettra à l'eau et aux glaces de circuler librement en cas de débordement. De plus, la structure de soutènement de la passerelle, la culée, ne fait que 2 mètres de hauteur par 3,6 mètres de largeur ce qui ne crée pas un obstacle majeur à l'écoulement de l'eau. L'impact environnemental de ces aménagements sera très faible. Il n'y aura aucun changement marqué sur l'écoulement de la rivière Coaticook tout comme sur l'écoulement de l'eau en cas de débordement, car les terrains adjacents peuvent supporter une augmentation de volume d'eau. Le dessous du pont est conçu à une élévation de 289,30 ce qui est plus que la récurrence 0-100 ans prévue de 288,5 m.

En plus de ne pas être un milieu particulièrement sensible, des plantations d'arbres et d'arbustes sont prévues afin de compenser la coupe nécessaire de certains arbres.

L'impact est mineur puisqu'aucun remblai qui aurait comme impact de changer l'écoulement des eaux en cas de crue n'est prévu. Seul un nivellement respectant les limites maximales et minimales d'élévation du secteur visé est planifié.

ANNEXES

11. DÉROGATION POUR L'AGRANDISSEMENT DE LA MICROBRASSERIE À COATICOOK (2015)

Mise en contexte

La zone inondable présente sur le lot 3 311 423 a été déterminée par la méthode du pinceau large. Le propriétaire désire agrandir son bâtiment (microbrasserie) sur un remblai relativement uniforme sur lequel passe la limite de la zone inondable. Une rencontre a également eu lieu le 9 octobre 2015 avec le propriétaire, la ville, la MRC, Daniel Parent arpenteur-géomètre et un représentant du MDDELCC afin de discuter des options possibles. Suite à cette rencontre, un travail d'arpentage réalisé par Daniel Parent a permis de déterminer les cotes d'élévation des éléments situés à proximité du secteur à l'étude et étant situés dans la zone inondable cartographiée en comparaison avec l'élévation du secteur à l'étude (figure C-11-2).

Localisation

Figure C11-1 Impact de la révision de la zone inondable sur le lot 3 311 423 à Coaticook

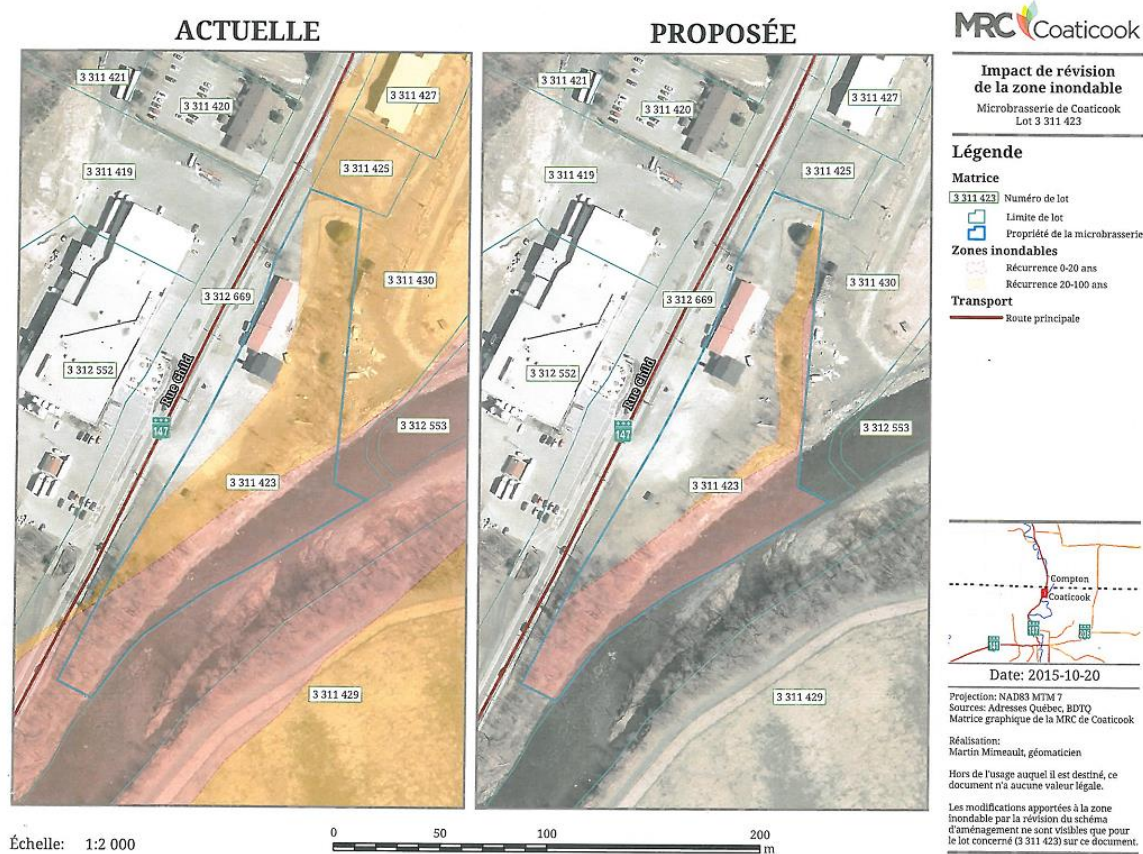


Figure C11-2 : Plan d'arpentage de Daniel Parent

