



POUR CONSULTATION SEULEMENT

# ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT CONTOURNEMENT OUEST DE JOLIETTE RAPPORT COMPLÉMENTAIRE

CANQ  
TR  
GE  
EN  
523  
Rapp.  
Compl.

ent  
Lefebvre Inc.

551749

**REÇU**  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
AOU 2 1999  
TRANSPORTS QUÉBEC

# ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT CONTOURNEMENT OUEST DE JOLIETTE RAPPORT COMPLÉMENTAIRE

CAND  
TR.  
GE  
EN  
523  
Rapp.  
60mpl.

consultants  
aménagement  
Gendron Lefebvre Inc.

## TABLE DES MATIERES

---

1-	INTRODUCTION	1
2-	MISE EN SITUATION	4
2.1	Historique	5
2.2	Délimitation du corridor et justification	7
3-	INVENTAIRE ET ANALYSE	9
3.1	Utilisation du sol	10
3.2	Résistance du milieu	13
3.2.1	Milieu agricole	13
3.2.2	Milieu biologique	15
3.2.3	Milieu humain	16
4-	CORRIDOR POTENTIEL	19
4.1	Corridor potentiel le long de l'emprise de la 38 <sup>e</sup> avenue	20

4.2	Point de chute de la rue Beaudry	22
4.2.1	Le raccordement au boulevard de l'Industrie ou à la route 158	22
4.2.2	Raccordement à la route 346	23
4.2.3	Rue Beaudry	23

5-	<u>CONCLUSION</u>	24
----	-------------------	----

## LISTE DES TABLEAUX

---

1	Niveau de résistance du milieu agricole	15
---	---	----

## LISTE DES CARTES

---

1/2	Inventaire	En pochette
2/2	Aires de résistance	En pochette

## LISTE DES PARTICIPANTS

### GENDRON LEFEBVRE INC.

Lapointe, Marie	aménagiste, chargée de projet
Allard, Johanne	dessinatrice
Blanc, Philippe	dessinateur
Boisvert, Marie-France	technicienne
Christin, André	urbaniste, directeur
Couture, Johanne	géographe
Deschenes, Nicole	secrétaire
Goyer, Diane	chef d'atelier
Tremblay, Alain	technicien en aménagement

### MINISTERE DES TRANSPORTS

Julien, France-Serge	M.urb., chargé de projet
Lehmann, Andrée	chef division études d'impact
Verreault, Guy	agronome

Le groupe du Ministère des Transports, sous la responsabilité de Monsieur Daniel Waltz, écologiste.

**CHAPITRE 1**  

---

**INTRODUCTION**

## 1. INTRODUCTION

---

L'objet de cette étude est d'apporter des réponses aux questions soulevées par la direction des évaluations environnementales du ministère de l'Environnement, concernant l'étude d'impact sur l'environnement du projet: "Contournement ouest de Joliette". Le but de cette étude d'impact était d'identifier les impacts et mesures de mitigations d'un corridor optimal pour le passage de cette dite route de contournement.

Les commentaires du ministère de l'Environnement, que l'on peut retrouver à l'annexe I, se regroupent sous deux grandes interrogations. D'une part, y aurait-il un corridor potentiel plus au nord-ouest de celui-ci, qui emprunterait la 38<sup>e</sup> avenue s'extensionnant au travers la municipalité Saint-Pierre pour atteindre le boulevard de l'Industrie (route 131). D'autre part, il s'agit d'élaborer sur les raisons du choix de la rue Beaudry comme point de chute au détriment de la route 346 et du boulevard de l'Industrie.

La problématique de cette étude reste, il va sans dire, celle énoncée dans le rapport d'impact sur l'environnement, face à la construction d'une route de contournement ouest de la ville de Joliette, à savoir, la recherche d'une solution optimale dans le but de soulager l'engorgement existant de la route 343 dans les municipalités de Joliette, Saint-Charles-Borromée et Saint-Ambroise-de-Kildare.



Afin de mieux comprendre le choix du tracé, il semble important de resituer l'évolution de ce dossier dans sa perspective historique qui amènera un ensemble de réponses aux différentes questions posées par le ministère de l'Environnement.

Ainsi, le rapport sera constitué de trois parties; la première traitant de l'historique et les deux dernières couvrant les deux grandes interrogations.

CHAPITRE 2

---

**MISE EN SITUATION**

## 2. MISE EN SITUATION

### 2.1 HISTORIQUE

Afin de mieux comprendre le choix du tracé de l'étude d'impact, au détriment semble-t-il, d'un corridor plus à l'ouest, il est important de resituer, comme nous l'avons déjà mentionné, l'historique de ce dossier.

Dès 1972, au moment où le ministère des Transports du Québec effectuait une enquête origine-destination à la périphérie de Joliette, dans le but d'estimer les facteurs d'engorgement de la route 343 au sein même du centre-ville, il est ressorti que la situation était critique. Une recherche pour une solution optimale s'avéra nécessaire. Rapidement, les conclusions des premières études techniques et environnementales optèrent pour une voie de contournement, éliminant par le fait même, la solution d'élargissement de la route 343 actuelle. L'expropriation massive qu'elle demandait, surenchérie par le fait que passant dans des secteurs déjà densément construits aux vocations résidentielles mais surtout commerciales, ne pourrait pas changer sa vocation d'artère principale de centre-ville, avec tout ce que cela implique de trafic local, d'arrêt (arrêt feux de circulation), de stationnement, etc... Ainsi, le trafic de transit se retrouverait toujours ralenti, car en conflit constant avec un trafic local, au détriment des résidants.

C'est ainsi que l'option d'une voie de contournement fut retenue, permettant d'alléger au sein du centre-ville, la grande partie du trafic de transit généré par la villégiature dans le nord laurentien, tout en

donnant à la route 343 actuelle une vocation locale particulièrement dans les secteurs de Saint-Charles-Borromée et au centre de Joliette. Dès lors, et l'on se situe au milieu des années soixante-dix, une recherche d'un corridor optimal pour cette nouvelle bretelle de contournement fut amorcée. Plusieurs études techniques ont été faites, élaborant des corridors possibles de transport routier. Ils empruntaient généralement, en partant du quatrième rang de Saint-Ambroise, la 38e avenue, pour se profiler suivant différentes options, au travers des municipalités à vocation agricole, pour rejoindre le tracé de l'auto-route 50, grand lien est-ouest projeté à l'époque.

C'est avec ces options que le ministère des Transports est allé en consultation auprès de la population, avant d'arrêter son choix de tracé. C'est dans le cadre de cette consultation qui a réuni les municipalités concernées et différents organismes de la région, qu'une prise de position s'est faite.

Les municipalités, appuyées par l'Union des producteurs agricoles, le Conseil régional de développement Lanaudière et le ministère de l'Agriculture, désapprouvent les corridors proposés. Ils perçoivent que le "projet n'est pas un compromis entre l'agriculture et le développement, mais encore une fois, le sacrifice de l'agriculture pour l'urbanisation". L'ensemble de la plaine de la région de Joliette est à vocation agricole, unique vocation pour plusieurs de ces municipalités touchées par le projet. De concert, ces intervenants du milieu proposent de localiser la route le long de la jonction entre le zonage urbain et le zonage agricole proposé. En 1977, le Conseil régional de développement Lanaudière rédige un document sur la protection des sols arables et la rentabilisation de l'agriculture pour la région Laurentides-Lanaudière. Cet organisme détermine des territoires à protéger, et ceux situés à l'ouest de la zone d'étude, tels que définis dans l'étude d'impact originale, sont à l'intérieur de cette zone. A partir de cette proposition,

plusieurs autres alternatives ont été explorées pour en arriver à un accord partagé par l'ensemble des intervenants. Un tracé fait finalement l'unanimité parmi les différents intervenants; il s'agit du tracé retenu apparaissant dans l'étude d'impact originale.

En novembre 1978, la Loi sur la Protection du territoire agricole entrainé en vigueur. Par la suite, une zone agricole permanente fut négociée avec les municipalités, celle-ci se situe à moins de 1 000 mètres à l'ouest de la 343 actuelle. Le tracé retenu a comme principale caractéristique d'être à la limite de la zone agricole et de ne pas trop morceler le territoire agricole; ce à quoi ne peuvent répondre d'autres alternatives plus à l'ouest.

## 2.2 DELIMITATION ET JUSTIFICATION DE LA ZONE D'ETUDE

Le corridor à l'étude de la présente étude se situe<sup>(1)</sup> entre le 4e rang de Saint-Ambroise-de-Kildare au nord et le boulevard de l'Industrie dans Joliette au sud. La limite est longe la limite ouest de la zone d'étude du rapport d'impact, à savoir, le long des lots:

75 du 4e rang de Saint-Ambroise-de-Kildare  
62 du 3e rang de Saint-Ambroise-de-Kildare  
8 du 2e rang de Saint-Ambroise-de-Kildare  
262 du 1er rang de Saint-Ambroise-de-Kildare

(1) Pour faciliter la lecture des cartes, l'orientation de la route nord-sud est retenue pour fins de repère, au lieu de l'orientation par rapport aux points cardinaux.

pour suivre par la suite les limites de la municipalité de Saint-Pierre, alors que la limite ouest suit les lots:

86 du 4e rang de Saint-Ambroise-de-Kildare  
51 du 3e rang de Saint-Ambroise-de-Kildare  
18 du 2e rang de Saint-Ambroise-de-Kildare  
255 du 1er rang de Saint-Ambroise-de-Kildare  
403 du rang est du Ruisseau Saint-Pierre  
393 du rang ouest du Ruisseau Saint-Pierre

pour rejoindre les limites ouest de la municipalité de Saint-Pierre.

Les raisons motivant ce choix de limites originent des objectifs même du projet, de limiter un corridor potentiel pour une route de contournement originant du 4e rang de Saint-Ambroise pour rejoindre le boulevard de l'Industrie et/ou la 158; mais aussi d'une demande du ministère de l'Environnement du Québec d'évaluer un corridor potentiel au niveau de la 38e avenue.

Les limites nord et sud sont les mêmes que celles de l'étude d'impact initial; la limite est est identique à la limite ouest de cette dite étude pour ainsi s'appuyer sur le territoire déjà étudié. La limite ouest pour sa part fut localisée à quelques deux lots de l'emprise potentielle d'un corridor longeant la 38e avenue et son prolongement. Ce choix fut motivé par la similitude des territoires sis plus à l'ouest (municipalités de Saint-Ambroise, de Saint-Ligori et Sacré-Coeur) qui ont également une vocation agricole très forte mais surtout par les objectifs retenus du projet, à savoir, relier le plus directement possible les deux points de raccordement: la route 158, au sud de Joliette, la route 343 (4e rang) au nord de l'agglomération Joliettaire.

CHAPITRE 3

---

**INVENTAIRE ET ANALYSE**

### 3. INVENTAIRE ET ANALYSE

#### 3.1 UTILISATION DU SOL

A l'intérieur de ce périmètre, la zone d'étude touche quatre (4) municipalités à vocation principalement agricole, à savoir, Saint-Ambroise-de-Kildare, Saint-Charles-Borromée, Saint-Pierre et Saint-Paul et une section résidentielle à Joliette.

Dans les municipalités agricoles, la majeure partie des terres sont sous exploitation agricole, que ce soit pour de la grande culture en rotation (maïs, avoine, trèfle, foin, etc...), fermes laitières, cultures maraîchères, pâturage et élevage avicole. Des activités d'un autre ordre se retrouvent sur ce territoire, soit un aéroport et un cimetière d'auto qui furent aménagés depuis plus de dix ans et n'ont eu aucun effet d'entraînement pour d'autres activités non agricoles; soit des activités industrielles concentrées aux limites est de la municipalité de Saint-Pierre. Ces dernières comprennent entre autres, une importante carrière, plusieurs bâtiments industriels, et une emprise de voie ferrée à deux et trois voies.

Les potentiels agricoles et forestiers définis par l'ARDA, groupés en sept (7) classes, selon la productivité des sols démontrent que les terres incluses dans notre secteur se retrouvent dans les classes à très bon potentiel, tel que cartographié au plan 1/2. Une partie de la municipalité de Saint-Ambroise ainsi que toute la municipalité de Saint-Pierre ont des terres à potentiel agricole de classe 2, alors que le reste de notre zone regroupe des terres à potentiel agricole de



classes 3 et 4. En ce qui a trait au potentiel forestier, l'ensemble du territoire est dans la première classe, c'est-à-dire sans aucune contrainte pour cette exploitation.

Les terres actuellement en culture ne comportent pas de facteurs limitatifs importants. En général, ces sols possèdent une bonne fertilité naturelle, la texture n'affectant que légèrement le niveau des éléments nutritifs. Ils sont de bien drainés à imparfaitement drainés entraînant dans pareil cas des excès d'humidité.

Les meilleures terres ayant été consacrées à la culture, il ne reste plus, pour la forêt, que des sols lourds à texture fine, à drainage lent, déficient en matières nutritives, dont la productivité est souvent affectée par de mauvaises conditions d'humidité dans le sol. La plupart des boisés regroupent des conifères qui s'accroissent fort bien à ce type de sol.

Bref, les terres actuellement cultivées correspondent aux classes de potentiels 2 à 4, alors que les boisés sont sur des enclaves de classes 3 à 5. Du point de vue économique, il est souhaitable de donner priorité aux terres agricoles. C'est dans ce sens que les potentiels agricoles ont été retenus, à titre indicatif.

De plus, sur notre territoire, on retrouve deux types de zones bâties. Le développement résidentiel aggloméré constitue le premier type. On le situe d'abord dans le secteur résidentiel à proximité de la rue Beaudry. Il s'agit d'un développement récent et s'avère un des secteurs de prestige de Joliette. On retrouve également ce type de zones dans un petit secteur, au sud de la zone industrielle, dans la

municipalité de Saint-Pierre. Il est composé de résidences unifamiliales.

Le deuxième type, de forme linéaire, est constitué de résidences et de bâtiments à vocation agricole le long des rangs. Cette implantation est évidemment moins dense que celle du milieu urbain, mais relativement dense pour un milieu agricole; il s'agit d'une concentration importante, surtout le long des rangs Double et Est du ruisseau Saint-Pierre où les habitations sont établies de part et d'autres de l'emprise.

### 3.2 RESISTANCE DU MILIEU

#### 3.2.1 RESISTANCE DU MILIEU AGRICOLE

L'analyse de la résistance du milieu a été basée pour le milieu agricole sur les deux variables potentiel agricole (classification de l'ARDA) et niveau d'intervention de l'homme, c'est-à-dire l'utilisation du sol de ces terres.

#### Le potentiel agricole

Les classes 1, 2 et 3 du système de classification de l'ARDA correspondent à un sol de bon potentiel, tandis que les classes 4 et 5 comportent des sols de potentiel moyen et les classes 6 et 7 offrent un potentiel faible.

### L'intervention de l'homme

Dans la mesure où les productions occupent une superficie significative de l'espace, les portions de la zone d'étude où l'on retrouve des pâturages et des zones de grande culture de bonne qualité formant un ensemble agricole présentant une apparence de prospérité, comportent un niveau d'intensité élevé.

Un niveau d'intervention moyen comprend des exploitations isolées, de faible superficie cultivée (petit champ) et caractérisées par la présence de roches, de broussailles et d'arbres dégageant une apparence d'agriculture en stagnation ou en recul.

Là où aucune activité agricole n'est décelée, le niveau d'intervention est faible.

L'évaluation du degré de résistance du milieu agricole défini par l'interaction du potentiel agricole et de l'intervention humaine se fait selon la méthode apparaissant au tableau 1.

TABLEAU 1 - NIVEAU DE RESISTANCE DU MILIEU AGRICOLE

Niveau d'intervention	Potentiel		
	Bon	Moyen	Faible
Elevé	Résistance forte	Résistance forte	Résistance forte
Moyen	Résistance forte	Résistance moyenne	Résistance moyenne
Faible	Résistance moyenne	Résistance faible	Résistance faible

La carte 1/2 illustre sur le territoire même la répartition des sols selon leurs classes et l'utilisation actuellement faite de chacune des terres. On remarque qu'une importante partie de ces terres correspond à des sols de bon potentiel (classes 1, 2 et 3) et que les autres se situent au niveau d'un potentiel moyen. L'utilisation intensive par l'activité agricole de l'ensemble de ces terres (niveau d'intervention élevé) situe la totalité de notre territoire agricole dans un milieu de résistance forte.

### 3.2.2 RESISTANCE DU MILIEU NATUREL

En grande partie utilisé à des fins agricoles, le territoire à l'étude compte quelques autres éléments naturels, à savoir quelques boisés et un marécage.

De façon générale, un marécage est évalué comme un milieu très résistant face à toute intervention humaine, compte tenu qu'il possède un fort potentiel pour différentes espèces animales et végétales. Le marécage inscrit dans notre zone à l'étude, situé sur le lot 76, du 4e rang de Saint-Ambroise-de-Kildare, est relativement petit en superficie. Sa taille motive quelque peu notre évaluation de son niveau de résistance situé de moyen à fort. Il est de plus entouré de zone agricole de forte résistance.

Les superficies boisées incluses dans notre secteur à l'étude sont petites en superficie et sises sur des enclaves de sols de moindre potentiel. Leur valeur économique est très faible car aucune essence ne peut rentabiliser son exploitation. Ce sont en général des boisés situés en arrière-lot des terres agricoles composés de feuillus chétifs, secs, à croissance ralentie. Ils présentent donc un milieu de faible résistance.

### 3.2.3 RESISTANCE DU MILIEU HUMAIN

Nous entendons par milieu humain, tout milieu bâti qu'il soit utilisé pour de la résidence, de l'activité agricole ou industrielle, ainsi que les autres activités inscrites sur le territoire telles l'aéroport, le cimetière d'autos, etc...

Les zones résidentielles sont de deux types, tels que présentés plus haut, à savoir résidentielles de type urbain au pourtour de la rue Beaudry et résidentielles de type rural, le long des rangs.

La zone résidentielle de type urbain, composée d'un secteur bâti exclusivement de maisons de type unifamilial de prestige, au pourtour de la rue Beaudry représente, tel que démontré dans l'étude d'impact initial, un milieu de forte résistance. Il en va de même pour le noyau périurbain et l'agglomération situés entre la zone industrielle et la carrière.

Le deuxième type de zones résidentielles est celui implanté en milieu rural le long des rangs. L'inventaire nous fait percevoir des zones densément bâties pour un milieu rural surtout le long du Rang Double et de la 346 (rang est du Ruisseau Saint-Pierre). La concentration de bâti reliée en grande partie à l'utilisation du sol (agriculture) motive la classification de celui-ci en tant que résistance forte.

La zone industrielle, comprenant le site de l'industrie (Domtar) et la carrière est une zone généralement qualifiée comme un milieu à faible résistance face à l'implantation d'une telle infrastructure, car elle ne présente pas ou peu d'incompatibilité avec le passage d'une autoroute. Néanmoins, le cas qui nous préoccupe présente une résistance forte car ce site industriel appartenant à une même industrie serait sectionné, posant ainsi d'énormes problèmes de circulation entre les deux (2) sites. D'ailleurs, déjà lors de la consultation faite sur les premières hypothèses de tracé, la Domtar s'objectait, implorant que le tracé sectionnerait leur propriété posant ainsi un inconvénient majeur à la circulation de leur équipement lourd.

Les autres activités humaines en présence sur le territoire sont l'aéroport et le cimetière d'autos. Le site du cimetière d'autos ne présente aucune résistance au passage d'une autoroute, mais ce site est une enclave dans la zone agricole et représente un élément ponctuel très circonscrit. Le caractère d'unicité du site aéroportuaire (le seul de la région), nous amène

a l'inclure dans un milieu de moyenne résistance.

En somme, la consultation de la carte des résistances montre que la zone d'étude dans son ensemble, est presque entièrement couverte par des zones de résistances fortes.

CHAPITRE 4

---

**CORRIDOR POTENTIEL**



## 4. CORRIDOR POTENTIEL

---

### 4.1 CORRIDOR POTENTIEL LE LONG DE L'EMPRISE DE LA 38e AVENUE

---

Le tracé retenu dans l'étude d'impact originale traverse des terres à potentiel agricole, de classes 3 et 4 selon l'A.R.D.A., alors que l'on retrouve des terres de classe 2, au niveau de la 38e avenue. Ce sont toutes de très bonnes terres, exploitées au maximum. Un tracé empruntant un tel axe implique des empiètements sur des terres agricoles à meilleur potentiel et utilisées plus intensivement que dans le cas du tracé retenu. Le passage de la voie de contournement rapproché de la zone blanche, sacrifie moins de terre agricole en n'isolant qu'un petit secteur à l'est du tracé.

De plus, les pressions de développement urbain seront restreintes sur un plus petit territoire dans le cas du tracé retenu qu'une solution empruntant la 38e avenue. D'ailleurs, à ce propos, le schéma d'aménagement de la municipalité régionale de comté intègre la voie de contournement telle que retenue dans l'étude d'impact initiale et s'appuie sur celle-ci pour définir la limite extrême pour l'urbanisation.

En plus des impacts néfastes sur l'activité agricole générés par les alternatives de tracé possibles dans l'axe de la 38e avenue, elles nécessitent la traversée de certains rangs (rang Double, rang de la Petite-Noraie) plus densément bâtis, provoquant ainsi une expropriation importante. On dénombre au rang Double sept (7) bâtiments résidentiels et/ou agricoles et une vingtaine sur le rang est du ruisseau Saint-Pierre, dépendant du corridor choisi.

Le raccord entre un tracé le long de la 38e avenue aurait comme autre désavantage, d'empiéter indûment et de morceler les meilleures terres agricoles de ce territoire, au sein de la municipalité de Saint-Pierre, à l'ouest de Joliette.

Finalement, la disposition particulière des divisions cadastrales, en forme d'éventail, rend difficile une intégration de notre projet avec ces structures. Le morcellement est inévitable et très dommageable.

En somme, en comparaison à un corridor utilisant la 38e avenue, le tracé est préférable pour les critères suivants:

- . moins de morcellement;
- . affecte des terres agricoles à potentiel moins élevé;
- . moins de terres agricoles seront affectées par les pressions du développement urbain;
- . affecte moins de superficies cultivées;
- . accord de tous les intervenants du milieu;
- . Limite au développement urbain.

## 4.2 POINT DE CHUTE DE LA RUE BEAUDRY

### 4.2.1 LE RACCORDEMENT AU BOULEVARD DE L'INDUSTRIE OU A LA ROUTE 158

Tel que la carte des résistances le montre, le développement d'une alternative pour rejoindre le boulevard de l'Industrie autre que celle empruntant la rue Beaudry est contraint par des résistances fortes situées dans la partie sud de la zone d'étude. A l'ouest de la rue Beaudry, on retrouve un quartier résidentiel et une aire de développement résidentiel qui forment une résistance forte. D'autre part, les lots à l'intérieur de la municipalité de Saint-Pierre utilisés à des fins agricoles constituent également une résistance forte. De plus, la limite sud de cette municipalité, en bordure de la municipalité de Saint-Paul, est en grande partie occupée par des activités industrielles, incluant une importante carrière. Or, au moment des consultations faites sur les premières hypothèses de tracés, la compagnie Domtar s'objectait à ces options, arguant qu'elles sectionneraient leurs propriétés et poseraient un problème énorme à la circulation de leur équipement lourd.

D'autre part, il existe des contraintes techniques au passage ou au raccordement d'une voie de contournement au boulevard de l'Industrie. La présence de voies ferrées de même que la proximité des deux réseaux de transport (voie ferrée, boulevard de l'Industrie) rend toute option très problématique.

#### 4.2.2 RACCORDEMENT A LA ROUTE 346

La non-utilisation d'une partie de la route 346 (rang est du ruisseau Saint-Pierre) est, entre autres, basée sur l'argumentation suivante: la municipalité Saint-Pierre est une municipalité à vocation principalement agricole qui possède des terres de bon potentiel agricole. Ces terres seraient morcelées par le passage d'une route et une circulation importante et abondante ne serait pas sans fortement perturber ce milieu. La route 346 actuelle, une route étroite avec une emprise de quelques quinze mètres (15 m), demanderait pour rencontrer les besoins et les normes d'une voie de contournement, l'expropriation de la majorité des résidences, souvent sises très près de l'emprise. Les coûts de cette intervention d'une part, et surtout l'impact négatif fort sur l'activité agricole et finalement l'opposition du milieu nous ont amenés à rejeter cette option.

#### 4.2.3 RUE BEAUDRY

Avant de procéder à un éventuel raccordement de la voie de contournement au boulevard de l'Industrie ou de la route 158, une étude d'opportunité doit être réalisée, lorsque ce nouveau tracé aura été mis en fonction. Cette étude permettra d'évaluer la pertinence ou non d'un raccordement autre que celui empruntant la rue Beaudry.

Donc, pour cette raison et à cause des contraintes techniques et environnementales, la rue Beaudry constitue le point de chute optimal et le restera jusqu'à ce que les besoins du milieu nécessiteront une autre solution. Il faut également souligner que dans l'éventualité où la voie de contournement serait raccordée au boulevard Industriel ou à la route 158, la rue Beaudry aurait de toute façon accès à cette voie.

CHAPITRE 5  

---

CONCLUSION

## 5. CONCLUSION

---

L'objectif de ce document était d'inventorier la zone à l'ouest de la zone d'étude du rapport d'impact initial dans la perspective d'utiliser le corridor de la 38e avenue et un raccordement à la 346 pour implanter la voie de contournement ouest de Joliette.

L'historique de ce dossier nous permet de constater qu'au début du projet, le ministère des Transports du Québec dans ses premières études techniques avait inclu ce territoire et ce corridor potentiel au sein de ses hypothèses de tracés. Mais, dès la consultation auprès des populations concernées, une prise de position formelle de tous les intervenants du milieu avait motivé le déplacement du corridor vers l'est; site choisi et inventorié lors de l'étude d'impact initial. De plus, ce corridor fait partie des propositions préliminaires du schéma d'aménagement de la M.R.C. de Joliette, principal responsable de l'aménagement de toutes les fonctions sur ce territoire. Le point de chute de la rue Beaudry y est aussi retenu par la M.R.C. et la ville de Joliette, comme une solution temporaire mais nécessaire afin d'accélérer la mise en chantier de cette voie de contournement, permettant ainsi de résoudre un problème d'engorgement maintenant critique de la 343 au niveau de la municipalité de Saint-Charles-Borromée et de la ville de Joliette.

L'inventaire et l'analyse de la zone d'étude de ce document prouvent les prises de positions du milieu et la décision du ministère des Transports dans son choix de tracé final.

ANNEXE

---



Gouvernement du Québec  
 Ministère de l'Environnement  
 Direction générale de la  
 protection de l'environnement  
 et de la nature

*C-71-101-1051 → USF  
 C-100*

Sainte-Foy, le 15 septembre 1984.

Monsieur France-Serge Julien  
 Division des études d'impact  
 Ministère des Transports  
 255 boul. Crémazie est, 9<sup>e</sup> étage,  
 Montréal, QC  
 H2M 1L5

OBJET:      Projet de contournement ouest de Joliette  
                   N/D: 102-8203-61  
                   V/D: 343-01-01a et 343-01-01b

Monsieur,

Tel que discuté lors de notre conversation téléphonique du 14 septembre 1984, l'analyse de l'étude d'impact sur le projet en question est à l'effet que les documents soumis ne répondent pas d'une façon adéquate à l'ensemble des aspects demandés.

Plusieurs points sont plutôt secondaires et pourront nous être précisés plus tard, cependant des points essentiels concernent la justification et l'ampleur de la zone d'étude ainsi que l'élaboration de variantes de tracés et l'analyse de celles-ci. A cette fin, la zone d'étude doit être extensionnée vers le sud-ouest et un tracé optimum utilisant la 38<sup>e</sup> avenue pour se prolonger ensuite vers la rue Beaudry doit être élaboré et évalué. De même, la justification de la rue Beaudry comme point de chute doit être discutée davantage pour comprendre entre autres, le rejet du boulevard de l'industrie comme arrivée ainsi que la non utilisation d'une partie de la route 346.

*demande  
 in de  
 bou die  
 même  
 ups*

Espérant des informations additionnelles sur ces sujets au plutôt, veuillez agréer, monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Michel-L. Mailhot  
 Chargé de projet  
 Direction des Evaluations  
 Environnementales

REÇU

SEP 18 1984

SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT  
 MINISTÈRE DES TRANSPORTS



2 cartes en pochette

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 126 373