



**PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 30
SECTEUR SAINT-CONSTANT / DELSON / CANDIAC
EXPERTISE AGRICOLE**

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 30
SECTEUR SAINT-CONSTANT / DELSON / CANDIAC
EXPERTISE AGRICOLE

NOTE

En raison des renseignements personnels qu'il contient et du caractère confidentiel de ceux-ci, des sections de la présente étude ont été retirées. En effet, cette mesure s'applique dans le respect des obligations de la *Loi sur les documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*, notamment des articles 53 et 54 qui concernent la protection des renseignements personnels ainsi que des articles 21, 22, 23 et 24 qui concernent les renseignements transmis par des tiers. Cette mesure vise donc à assurer la confidentialité des renseignements qui ont été confiés au ministère des Transports dans le cadre de cette étude.

Par ailleurs, seules les personnes mentionnées dans la présente étude pourront, sur demande, se prévaloir du droit d'accès quant à la partie du chapitre qui les concerne uniquement.

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 30
SECTEUR SAINT-CONSTANT / DELSON / CANDIAC

EXPERTISE AGRICOLE

Préparée par: Josée Bédard, agr.
Réjean Racine, ing. & agr.
Stéphane Gagné, d.t.a.

Révisée par: _____
Réjean Racine, ing. & agr.

Rapport: 1257-1

17 novembre 2003

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES TABLEAUX.....	iii
LISTE DES FIGURES	iv
1. NATURE DE LA DEMANDE ET MANDAT	1-1
2. ZONE À L'ÉTUDE	2-1
3. DONNÉES TECHNIQUES	3-1
3.1 Description technique	3-1
3.2 Contraintes techniques	3-4
4. DONNÉES AGRICOLES	4-1
4.1 Description du milieu agricole environnant.....	4-1
4.1.1 Milieu régional.....	4-1
4.1.2 Milieu local	4-2
4.2 Zone à l'étude	4-3
4.2.1 Utilisation du sol.....	4-3
4.2.2 Pédologie et potentiel agricole	4-4
4.2.3 Topographie.....	4-7
4.2.4 Drainage	4-7
4.2.5 Tenure des terres.....	4-8
4.3 Tracé retenu.....	4-9
4.3.1 Utilisation du sol.....	4-9
4.3.2 Pédologie et potentiel agricole	4-10
4.3.3 Drainage	4-12
4.3.4 Exploitations agricoles touchées ou affectées.....	4-12
4.3.5 Lafarge Canada inc.....	4-14
5. ÉVALUATION DES IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION.....	5-1
5.1 Impacts sur le potentiel et les possibilités d'utilisation à des fins agricoles des superficies touchées	5-1
5.2 Conséquences du projet sur chacune des exploitations agricoles touchées ou affectées (<i>Référez à la note en page frontispice</i>)	5-1
5.3 Conséquences sur l'homogénéité de la zone agricole	5-3
5.4 Impacts sur les lois et règlements environnementaux (établissements de production animale) (<i>Référez à la note en page frontispice</i>)	5-6
5.5 Impacts sur la ressource eau (<i>Référez à la note en page frontispice</i>)	5-6
5.6 Impacts sur la zone agricole d'un tracé touchant la propriété de Lafarge Canada inc. (<i>Référez à la note en page frontispice</i>).....	5-6
6. CONCLUSION	6-1

TABLE DES MATIÈRES (SUITE)

ANNEXES

- ANNEXE A : Tableau de concordance avec les numéros de lots de la rénovation cadastrale
- ANNEXE B : Le tracé : plan et profil
- ANNEXE C : Description pédologique des séries de sol répertoriées dans la zone à l'étude
- ANNEXE D : Liste des propriétaires des terres agricoles touchées à l'intérieur de la zone agricole (*Référez à la note en page frontispice*)

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 4.1 :	Utilisation du sol sur le tracé – Zones agricole et non agricole	4-10
---------------	--	------

Note : Pour les tableaux 4.2 à 5.12, référer à la note en page frontispice.

LISTE DES FIGURES

Figure 4.1:	Zone à l'étude – Pédologie et potentiel agricole	4-5
Figure 5.1:	Tracé - Exploitations et superficies agricoles touchées (<i>Référez à la note en page frontispice</i>).....	5-2
Figure 5.2:	Secteurs potentiellement isolés	5-4

Note : Pour la figure 4.2, référer à la note en page frontispice.

1. NATURE DE LA DEMANDE ET MANDAT

La firme Urgel Delisle & associés inc. (UDA) a été mandatée en août 2003 dans le but de réaliser une étude des impacts sur l'agriculture concernant le projet de construction du tronçon de l'autoroute 30 selon le tracé retenu, lequel est localisé à l'intérieur de la zone agricole permanente de la municipalité de Saint-Constant.

Les étapes de réalisation de notre mandat ont donc été les suivantes :

- Caractérisation et cartographie de la zone à l'étude;
- Inventaire des exploitations agricoles de la zone à l'étude;
- Évaluation des impacts en fonction de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (LPTAA).

Le présent rapport est divisé en six chapitres dont les quatre premiers sont plutôt descriptifs. Le chapitre 3, élaboré par le ministère des Transports (MTQ), rappelle le contexte du projet, sa justification et précise les données techniques concernant le tracé à l'étude. Le chapitre 4 rapporte principalement les éléments de la caractérisation et de l'inventaire agricole de la zone à l'étude, alors que le chapitre 5 présente l'analyse des impacts sur l'agriculture. Les conclusions générales de cette étude terminent le rapport.

Dans l'ensemble du rapport, les descriptions font référence aux numéros de lots d'avant la rénovation cadastrale pour simplifier le texte et faciliter la compréhension. Un tableau de concordance des lots est toutefois joint à l'annexe A. Par ailleurs, il faut noter que les superficies et mesures contenues sont données à titre indicatif et ne peuvent remplacer un arpentage légal.

2. ZONE À L'ÉTUDE

Les limites de la zone à l'étude ont été définies suite à une rencontre entre des représentants du MTQ et de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (Commission). Les représentants de cette dernière ont alors demandé un inventaire agricole (exploitations et utilisation) de même qu'une évaluation des impacts sur le territoire agricole et les exploitations en cause dans un corridor de 2 km de largeur au milieu duquel se situerait le tracé envisagé. Il s'agissait donc d'étudier le milieu agricole sur une distance de 1 km de part et d'autre du tracé.

En pratique, la limite de la zone agricole permanente au nord du tracé se situe généralement en deçà de cette superficie, à l'exception de la portion est, de sorte qu'au nord du tracé, la zone à l'étude effectivement considérée épouse la limite de la zone agricole permanente. Au sud du tracé, la zone à l'étude correspond à une bande de territoire de 1 km adjacent au tracé retenu.

À l'ouest, la zone à l'étude est délimitée par l'emprise de l'autoroute 30, existante alors qu'à l'est, c'est l'emprise de l'autoroute 15 qui en constitue la limite. À l'exception des superficies touchées par l'échangeur de l'autoroute 15 (à l'est de celle-ci) qui ont été considérées dans l'étude.

3. DONNÉES TECHNIQUES ⁽¹⁾

3.1 Description technique

Contexte général

Le projet consiste en un tracé localisé pour l'essentiel en zone agricole, immédiatement au sud des quartiers résidentiels de Saint-Constant.

Le projet de l'autoroute 30 comprend quatre voies de circulation avec un terre-plein central et des accotements. La longueur du tracé proposé de l'autoroute 30 au sud est de 9 kilomètres. La vitesse de base pour la conception est de 110 km/h. Le projet comprend deux échangeurs seulement, un à l'extrémité ouest avec l'autoroute 30 et l'autre à l'est avec l'autoroute 15. Trois ponts d'étagement transversaux sont prévus à l'endroit des rangs Saint-Régis Nord et Sud ainsi qu'à l'accès au dépôt à neige de Saint-Constant. Une largeur moyenne de 90 mètres pour l'emprise est considérée à l'intérieur du présent rapport. Cette largeur permettrait la réalisation des aménagements nécessaires pour la plupart des mesures d'atténuation. L'emprise pourrait être d'une largeur supérieure à certains endroits spécifiques et pourrait atteindre un maximum de 126 mètres. Ces surlargeurs feront objet de demandes spécifiques lorsque les précisions quant à leur nécessité et leur localisation seront obtenues.

Des mesures d'atténuation des impacts sont proposées sous la forme de buttes antibruit d'une hauteur variant de 3,5 à 4,5 mètres. À cette fin, des bandes de terrains additionnelles de 18 mètres de largeur seront requises de part et d'autre des rangs Saint-Régis Nord et Sud de même que de part et d'autre du secteur résidentiel construit à proximité du tracé. La superficie totale requise en vue d'aménager ces buttes antibruit représenterait un maximum de 9,7 hectares.

⁽¹⁾ Texte préparé par le ministère des Transports.

Le projet a été conçu de façon à ce que la continuité de toutes les routes transversales soit maintenue. Les rangs Saint-Régis Sud et Nord seront étagés au-dessus l'autoroute 30. Le profil de l'autoroute sera surélevé à deux endroits, dans un premier temps pour traverser le chemin de fer du CN ainsi que le rang Saint-Pierre et dans un second temps pour traverser la Montée Lasaline, le chemin de fer du Canadien Pacifique, le rang Saint-Ignace et le chemin Saint-François-Xavier.

Dans le processus de l'élaboration du tracé de l'autoroute 30 au sud des secteurs urbanisés des municipalités de Saint-Constant, Delson et Candiac, le ministère des Transports se doit de localiser, à partir de critères techniques, les échangeurs requis sur les autoroutes 30 et 15. Des contraintes, telles l'espacement entre les échangeurs, la distance avec l'entrée est de la route 132, le temps de parcours et la présence de la zone urbanisée constituent quelques exemples.

De façon générale, le tracé projeté de l'autoroute 30 doit présenter un parcours fluide et attrayant pour l'ensemble de la clientèle. Ainsi, puisqu'une partie de la clientèle allant vers l'ouest se dirige vers le pont Honoré-Mercier et l'autre partie vers Châteauguay et Valleyfield, la localisation de l'échangeur doit faire en sorte que les deux destinations soient favorisées.

Pour les usagers se dirigeant vers l'est, si l'échangeur de l'autoroute 15 est localisé trop au sud, les parcours vers l'est (autoroute 30) et vers le nord (autoroute 15) s'en trouveraient allongés et moins fonctionnels. Pour les mêmes raisons, les usagers venant du nord ou de l'est et allant vers le pont Mercier seraient tentés de rester sur la route 132. Par contre, si cet échangeur est localisé plus au nord, la distance est réduite pour les destinations principales et le parcours est plus fluide et plus invitant. Le lien A-15 sud et A-30 ouest ne se trouve pas très affecté en raison du volume plus faible et l'absence des liens autoroutiers alternatifs. La carte à l'annexe B présente le tracé en plan et profil.

Tracé

La conception d'une route ou d'un tracé répond à certaines exigences et différents facteurs sont à considérer à savoir :

- La classe de la route et le type de véhicule qui y circule;
- Les caractéristiques de la chaussée et de ses abords;
- L'intensité de la circulation et sa composition;
- La planification de l'utilisation des terrains adjacents;
- La topographie;
- Certains facteurs d'ordre sociaux et environnementaux;
- La sécurité des usagers;
- La minimisation des impacts.

Le tracé débute du côté ouest avec l'échangeur situé sur l'autoroute 30 déjà construite et se dirige dans l'axe des terres vers l'est. La croisée des rangs et des rivières se fait presque à angle droit.

Le tracé suit l'axe des terres afin de limiter les impacts des activités de la zone agricole. Également, il permet d'éviter au maximum l'expropriation de maisons et bâtiments.

L'échangeur entre l'autoroute 30 existante à l'ouest et l'autoroute 30 (A-30) projetée, touche les lots 187, 188, 189 et 190 de la Paroisse de Saint-Constant.

- Le tracé se dirige vers l'est sur les lots 189 et 190 de la paroisse de Saint-Constant jusqu'à la rivière Saint-Régis ensuite sur les lots : 231, 284, 285, 286, 110, 116, 115, 117, 118, 119 et 120 de la même paroisse. Certains aménagements prévus touchent également le lot 232.
- Pour atteindre l'échangeur de l'autoroute 15, le tracé touche les lots : 20, 19, 18 en zone agricole et les lots 16 et 15 en zone non agricole.
- L'échangeur A-30 et A-15 touche aussi les lots suivants en zone agricole à l'intérieur de la municipalité de Candiac : 252, 253, 254, 255 et 256 de même que les lots 250, 252, 253 et 254 en zone non agricole.

Un tableau de concordance cadastrale est présenté à l'annexe A et dresse la liste des lots touchés par la rénovation cadastrale.

3.2 Contraintes techniques

Échangeurs

Sur le terrain, la superficie nécessaire pour aménager un échangeur, les distances de dégagement requises pour les voies de décélération et d'accélération et l'espacement à respecter avec les échangeurs voisins ont pour effet de limiter le choix des sites d'aménagement.

En raison de cette contrainte, sur l'autoroute 30 au sud de Kahnawake, l'échangeur ne peut être situé au nord de la montée Saint-Régis car des structures (pont sur le chemin de fer du C.P.) sont déjà présentes. Le site de l'échangeur Saint-Régis doit être conservé pour la desserte locale de Saint-Constant. L'échangeur projeté doit donc se situer au sud de celui de la montée Saint-Régis à la distance minimale acceptable pour ne pas créer de conflits entre les mouvements de circulation. Une localisation trop au sud éloigne le tracé du pôle d'attraction qu'est le pont Honoré-Mercier et aurait pour conséquence de diminuer l'achalandage sur le tronçon autoroutier projeté et le maintenir élevé sur la route 132.

Dans le cas de l'autoroute 15, il faut composer avec la présence de l'échangeur actuel avec l'axe 132-A-30, du pont d'étalement du chemin de fer du C.P. et de l'échangeur de la montée Monette (sortie 138 de l'autoroute 15). De plus, une courbe horizontale est située au kilomètre 39 (vis-à-vis la carrière Lafarge). Ces paramètres obligent à prévoir le nouvel échangeur à mi-chemin entre la courbe et le pont d'étalement du chemin de fer.

4. DONNÉES AGRICOLES

Les données contenues dans cette section proviennent des documents de référence suivants :

- carte de zonage agricole de Saint-Constant;
- carte cadastrale n° 31 H5-102 (échelle 1 : 20 000);
- carte de potentiel agricole n° 31 H5 (échelle 1 : 50 000);
- carte et étude pédologiques du comté de La Prairie;
- orthophotos : Q99801 #13 et 15, Q99802 #15 et 17;
- Statistique Canada – Recensement de l'agriculture 2001;
- carte forestière n° 31 H5 (échelle 1 : 20 000);

et de visites effectuées sur le terrain.

4.1 Description du milieu agricole environnant

4.1.1 Milieu régional

Le secteur à l'étude fait partie du territoire de la MRC Roussillon. Cette MRC est caractérisée par une agriculture dynamique. Cependant, sa proximité avec la Ville de Montréal de même que le phénomène de l'étalement urbain occasionne une pression de développement sur la zone agricole de la MRC. Celle-ci est caractérisée par l'excellence de ses sols agricoles alors qu'au total, 217 fermes se partagent le territoire agricole et y cultivent 21 392 hectares (ha). Le capital agricole de ces fermes totalise une valeur de 235 869 000 \$.

La région est également caractérisée par une agriculture variée où les productions végétales dominent. En effet, environ 60 % des exploitations ont une vocation végétale. La proximité des marchés, la qualité des sols et la douceur du climat favorisent d'ailleurs la diversité des cultures. Ainsi, en ordre décroissant d'importance, le maïs-grain occupe 8 132 ha, le soya, 6 024 ha, les cultures fourragères, 2 073 ha, les cultures maraîchères, 1 733 ha, les céréales à paille,

1 327 ha et les cultures fruitières, 88 ha. Plus marginaux dans la région, les établissements d'élevage se dénombrent à environ 65 sur le territoire de la MRC. Les élevages de bovins laitiers sont les plus nombreux avec 40 établissements. On répertorie également quelques élevages de volailles (14), de moutons (6) et de porcs (5) de même que quelques écuries (6).

4.1.2 Milieu local

Le milieu local agricole est représenté ici par la municipalité de Saint-Constant, principale municipalité touchée dans son territoire agricole par le tracé bien que l'échangeur vers l'autoroute 15 touche également des terres agricoles de la municipalité de Candiac. Saint-Constant a pris beaucoup d'expansion en termes de développement urbain dans les années passées et les terres agricoles ont été objet de pression et de spéculation foncière. Il demeure cependant que ces terres agricoles sont en majeure partie cultivées. L'excellente qualité des sols et la proximité de zones agricoles très dynamiques (« Les Jardins de Napierville ») favorisent le maintien d'une agriculture active et dynamique. Ainsi, les terres vendues à des non-agriculteurs sont malgré tout cultivées par des agriculteurs locaux ou de paroisses voisines désirant augmenter leurs superficies productives.

Vingt-sept (27) entreprises agricoles sont donc répertoriées à Saint-Constant et 26 cultiveraient effectivement. La superficie totale des fermes atteint approximativement 3 000 ha dont environ 2 000 ha sont possédés par des entreprises agricoles. Le capital agricole de la municipalité est estimé à 35 millions \$. Les fermes sont majoritairement de taille restreinte puisque plus de 50 % présente une superficie inférieure à 72 ha. Les principales cultures répertoriées sont le maïs-grain, le soya, les cultures fourragères de toutes sortes (foin, luzerne, maïs à ensilage, etc.) et les céréales à paille. Il se fait

également, mais plus marginalement, un peu de productions maraîchère et fruitière dans le territoire municipal.

4.2 Zone à l'étude

La zone à l'étude illustrée à la figure 4.1 a fait l'objet d'une caractérisation complète comprenant la description des caractéristiques physiques du territoire, la nature des sols, l'inventaire des cultures et des exploitations agricoles. La présente section vise à fournir l'ensemble de ces informations pour la zone à l'étude d'abord, puis plus spécifiquement pour le tracé retenu.

4.2.1 Utilisation du sol

L'ouest de la zone à l'étude est caractérisé par le tracé de l'autoroute 30 reliant Sainte-Catherine à Châteauguay. L'agriculture de ce secteur est principalement vouée aux grandes cultures : maïs, soya et foin. Des résidences sont disséminées en bordure du rang Saint-Régis Nord. Les terres à l'ouest de celui-ci sont majoritairement cultivées pour le foin.

Entre les rangs Saint-Régis Nord et Saint-Régis Sud, sillonne la rivière Saint-Régis de sorte qu'il y a peu de culture sur ces petites parcelles. Leur utilisation est plutôt résidentielle. Une exception cependant sur le lot 188, où on localise une ferme expérimentale dont la vocation est l'élevage d'animaux de laboratoire (rats, lapins, cobayes) pour un usage biotechnologique.

À l'est du rang Saint-Régis Sud et jusqu'à la route 209 (Rang Saint-Pierre), les terres agricoles sont vouées aux grandes cultures commerciales et fourragères : soya, maïs-grain et foin. À la hauteur de la route 209, la portion nord de la zone à l'étude est très étroite, puisque seul un lot (lot 284) sépare le tracé de la future autoroute et la zone urbaine. Des résidences et des exploitations agricoles bordent

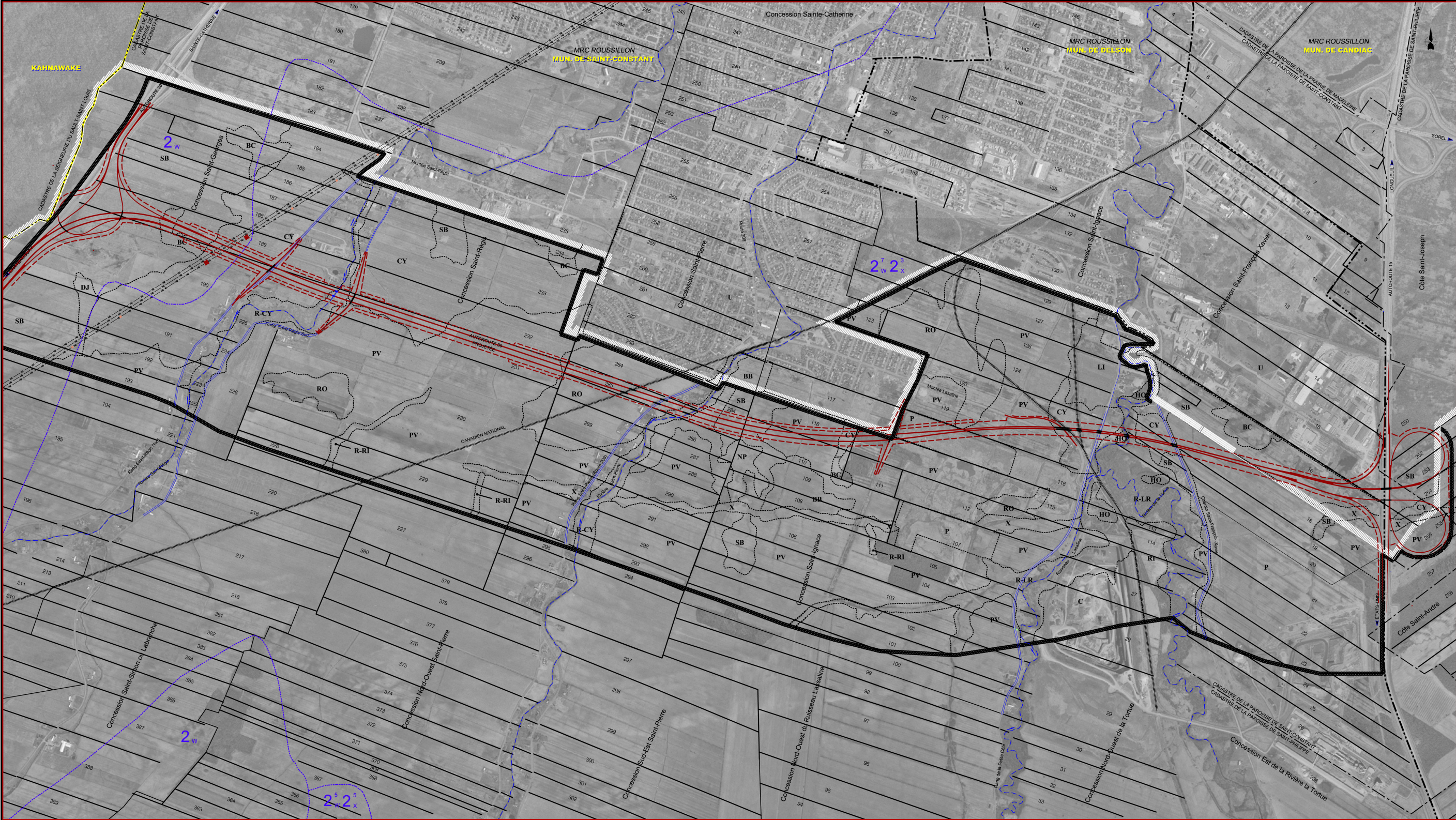
cette route. La rivière Saint-Pierre sillonne également le paysage agricole parallèlement à la route 209.

À l'est de la rivière Saint-Pierre, la vocation des terres est la même soit les grandes cultures commerciales et fourragères jusqu'à ce que la zone à l'étude atteigne et traverse la propriété de Lafarge Canada inc. (Lafarge), dont les terres, toujours en zone agricole, ont toutefois une affectation industrielle (exploitation de carrières et cimenterie) et bénéficient d'une autorisation d'utilisation à d'autres fins que l'agriculture. Tout ce secteur est caractérisé par les importantes superficies appartenant à Lafarge et les différentes aires d'exploitation de cette industrie. Au nord de la propriété de Lafarge et à l'intérieur de la zone à l'étude, des terres agricoles sont toujours en exploitation. On y dénote la présence d'un petit verger en exploitation. Au sud de l'industrie, les terres agricoles sont aussi cultivées activement. Également, sur la propriété de Lafarge, à l'extrême est de la zone à l'étude (lots 18 à 25), des terres agricoles sont cultivées par un exploitant locataire.

À l'est de l'autoroute 15, on observe un vaste secteur en friche, quelques petits îlots boisés qui côtoient des terres agricoles où l'on observe notamment des grandes cultures.

4.2.2 Pédologie et potentiel agricole

Tel qu'illustré sur la figure 4.1, la carte de l'Inventaire des terres agricoles du Canada pour le secteur montre que la totalité des sols de la zone à l'étude sont de potentiel 2. Il s'agit donc de très bons sols agricoles ne présentant que peu de restrictions à l'exercice des activités agricoles. La principale restriction inventoriée est l'excès d'humidité. Cette restriction qui affecte 100 % des terres de la zone à l'étude, est normalement corrigée par des systèmes de drainage de



LÉGENDE

- Limite de MRC
- - - Limite de municipalité
- Voie ferrée
- Ligne de transport d'énergie (H-Q.)
- Limite de la zone agricole permanente
- Zone à l'étude
- Limite des séries pédologiques
- Limite de potentiel agricole
- Tracé retenu Autoroute 30

PÉDOLOGIE

BB	Loam limono-argileux Bearbrook
BC	Loam argileux Boucherville
CY	Loam limono-argileux Chamby
DJ	Loam Du Jour
HO	Loam limono-argileux Howick
LI	Loam argileux Laprairie
NP	Loam graveleux Napierville
PV	Argile limoneuse Providence
RI	Loam limono-argileux Rideau
RO	Loam limono-argileux Ste-Rosalie
R-CY	Ravin escarpé et Chamby
R-LR	Ravin escarpé et St-Laurent
R-RI	Ravin escarpé et Rideau
SB	Loam limono-argileux St-Blaise
X	Escarpement et talus
P	Zone perturbée
C	Carrière

POTENTIEL AGRICOLE

CLASSE 2: Sols comportant des limitations qui restreignent quelque peu le choix des cultures ou imposent des pratiques modérées de conservation

SOUS-CLASSES

W: Excès d'humidité
X: Effet cumulé de caractéristiques défavorables

SOURCE(S):
Tracé et variantes fournis par le ministère des Transports

RÉFÉRENCES:
- Orthophotos (1999): Q99801 #13 et 15, Q99802 #15 et 17.
- Carte pédologique du comté de La Prairie
- Carte de potentiel agricole 31 H5
- Carte cadastrale 31 H5-102, 202

Échelle graphique
0 m 200 m 400 m 600 m 800 m

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS
MONTÉRÉGIE OUEST**

Projet: **PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 30
SECTEUR SAINT-CONSTANT / DELSON / CANDIAC**

Titre: **Zone à l'étude
pédologie et potentiel agricole**

Échelle approx.: 1:10 000

Référence: **URBEL DELSON & ASSOCIÉS INC.**
Experts-conseils
Agriculture, foresterie et environnement

Préparé par: Josée Bédard, agr.
Dessiné par: Patrick Gravel, dess.
Vérifié par: Réjean Racine, ing. & agr.
Dossier: 03-1257-1
Figure: 4.1
1257pa01.dwg
Date: 03-11-17

surface et souterrain. Il reste que localement très peu de terres sont drainées souterrainement. Un petit pourcentage des terres agricoles cumule également un certain nombre de restrictions mineures mais conserve malgré tout un excellent potentiel pour la culture.

L'étude pédologique du comté de La Prairie répertorie de nombreuses séries de sols à l'intérieur de la zone à l'étude. La figure 4.1 montre en détail leur répartition sur ce territoire. Le détail des caractéristiques des sols en présence est présenté à l'annexe C. D'un point de vue général, le secteur ouest de la zone à l'étude (à l'ouest du rang Saint-Pierre) est dominé par les séries Providence, argile limoneuse, et Chambly, loam limono-argileux. Il s'agit de sol à texture lourde, dont le drainage naturel est mauvais et la pierrosité est généralement faible. Ces sols sont naturellement fertiles et appropriés pour les grandes cultures.

Les abords des rivières Saint-Pierre, Saint-Régis et de la Tortue sont parfois escarpés et caractérisés par des ravins.

À l'est du rang Saint-Pierre, la série de sol Providence, loam limono-argileux à argile limoneuse, domine toujours.

On note également des secteurs où les sols appartiennent, entre autres, aux séries Bearbook, loam limono-argileux à argile limoneuse, Boucherville, loam, Howick, loam limono-argileux et Sainte-Rosalie, loam limono-argileux.

La propriété de Lafarge Canada inc. est caractérisée par la présence de sols perturbés, d'escarpements et de talus.

À l'est de l'autoroute 15, les sols en continuité avec le secteur à l'ouest, appartiennent aux séries Chambly, Providence et Saint-Blaise loam limono-argileux et argile limoneuse.

4.2.3 Topographie

La zone à l'étude est caractérisée par sa topographie généralement plane. Quelques secteurs font cependant exception, soit les abords des rivières Saint-Régis, Saint-Pierre et de la Tortue qui présentent un escarpement abrupte et la formation de ravins.

Finalement, les superficies appartenant à Lafarge Canada inc. ont un relief perturbé par l'exploitation de carrières et l'entreposage de résidus en haldes. Dans ce secteur, le relief est donc accidenté.

4.2.4 Drainage

Le drainage de la zone à l'étude est assuré par les rivières Saint-Régis, Saint-Pierre et de la Tortue qui coulent toutes trois en direction nord. Les secteurs situés entre ces rivières sont drainés par des tributaires naturels ou aménagés par la municipalité pour assurer le drainage des terres agricoles. La figure 4.1 illustre le réseau hydrographique.

La majeure partie de la zone à l'étude comprise entre l'autoroute 30 et la rivière Saint-Régis est drainée par des fossés de ligne depuis l'autoroute jusqu'à la rivière. Le secteur situé juste au sud du futur échangeur sur le lot 190 semble mal drainé actuellement.

Le deuxième secteur de la zone compris entre la rivière Saint-Régis et Saint-Pierre est majoritairement drainé par des cours d'eau municipaux se déversant dans la rivière Saint-Régis. La partie est de ce secteur se draine vers la rivière Saint-Pierre par des fossés de ligne. Le drainage de l'ensemble du secteur apparaît relativement bon.

Quant au drainage du troisième secteur compris entre la rivière Saint-Pierre jusqu'à l'autoroute 15, il peut être qualifié de bon à déficient selon les endroits. Les cours d'eau qui servent d'exutoires aux fossés de drainage doivent composer avec la présence d'infrastructures et de développements divers qui imposent des contraintes à l'écoulement des eaux. Pour le secteur à l'est de l'autoroute 15, la situation est similaire.

4.2.5 Tenure des terres

Tel que mentionné précédemment dans cette section, les pressions de développement urbain dans ce secteur sont telles que la spéculation foncière a entraîné des acquisitions par des non-agriculteurs de lots agricoles situés à proximité de la zone urbaine. Entre autres, les lots 119 et 184 sont déjà subdivisés entre plusieurs propriétaires. Les informations recueillies au cours des entrevues montrent que la plupart des entreprises agricoles du secteur exploitent des terres en location en plus de leurs terres en propriété. La section 5.2.1 fera état du statut de propriété de chacun des lots touchés par le tronçon projeté de l'autoroute 30.

La liste des propriétaires des lots touchés est jointe à l'annexe D. La figure 4.2 illustre quant à elle, comment les exploitations agricoles du secteur se partagent les terres agricoles de la zone à l'étude. Cette figure illustre aussi la localisation des bâtiments de ferme.

Note : La figure 4.2 et l'annexe D ont été retirées conformément aux obligations spécifiées dans la note en page frontispice de ce rapport.

4.3 Tracé retenu

4.3.1 Utilisation du sol

La figure 4.2 illustre l'utilisation du sol sur le tracé retenu. Sur toute la partie ouest du tracé et jusqu'au lot 110, les sols agricoles sont consacrés aux grandes cultures céréalières ou fourragères.

Cependant, aux abords de la rivière Saint-Régis, la petite parcelle sur la rive ouest n'est pas en culture. C'est la végétation naturelle qui est implantée sur cette rive abrupte. Du côté est, le terrain compris entre la rivière et le rang possède une vocation de pâturage permanent.

À partir du lot 284 en gagnant vers l'ouest, le tracé oblique vers le nord traverse une zone de friche sur les lots P-117, P-118 et P-119 avant d'atteindre les emprises de chemin de fer et la rivière de la Tortue. L'autoroute sera élevée à cet endroit pour traverser ces obstacles.

La rive ouest de la rivière de la Tortue (lot P-124) est utilisée à des fins résidentielles et agricoles puisqu'on y retrouve une résidence rattachée à une entreprise agricole dont l'exploitant est décédé récemment. Les quatre silos à grain sont toujours utilisés à des fins agricoles par le fils de l'exploitant lui-même agriculteur et qui loue les terres de la Succession.

Finalement, la dernière portion du tracé à l'est de la rivière de la Tortue est utilisée à des fins agricoles pour la production de grandes cultures. Plus spécifiquement, le lot P-20 à l'ouest du chemin Saint-François-Xavier est utilisé pour le pâturage de quelques bovins et les autres parcelles, de superficies supérieures mais à l'intérieur des limites de la propriété de Lafarge, sont vouées aux grandes cultures céréalières. Le secteur retenu pour l'aménagement de l'échangeur vers l'autoroute 15 est principalement localisé en zone non agricole caractérisée par des sols en friche. Les bretelles de l'échangeur

empiètent cependant légèrement sur la zone agricole touchant des superficies en grande culture et un espace boisé composé principalement de feuillu tolérant. La carte forestière du secteur indique également qu'il s'agirait d'un boisé d'une cinquantaine d'années.

Le tableau 4.1 donne le détail de l'utilisation du sol en hectare sur le tracé.

TABLEAU 4.1 : UTILISATION DU SOL SUR LE TRACÉ – ZONES AGRICOLE ET NON AGRICOLE

TYPE D'UTILISATION	SUPERFICIE (ha)
Grandes cultures	44,0
Prairie	35,7
Pâturage	1,9
Friche	25,7
Résidentiel	1,2
Télécommunication	4,1
Boisé	8,8
Autre	8,8
TOTAL :	130,2
TOTAL EN ZONE AGRICOLE:	98,8
TOTAL EN ZONE NON AGRICOLE :	31,4

4.3.2 Pédologie et potentiel agricole

La totalité des séries de sol énumérées dans la présente section a été décrite à la section 4.2.2 qui traitait aussi de pédologie. Les caractéristiques des sols sont présentées à l'annexe C.

À l'extrême ouest du tracé, les sols en présence appartiennent à la série Saint-Blaise, loam limono-argileux. Un petit secteur du lot P-189 appartient à la série Boucherville, loam limono-argileux alors que plus à l'est, mais avant de traverser la rivière Saint-Régis, les sols sont de la série Chambly, loam limono-argileux.

Les rives de la rivière Saint-Régis sont catégorisées comme étant un loam limono-argileux Chambly dominé par des ravins. À l'est de la rivière, les sols en présence correspondent à des loams limono-argileux et argile limoneuse des séries Chambly, Providence et Sainte-Rosalie.

Les approches de la rivière Saint-Pierre sont également fortement ravinées. Les sols sont de la série Chambly. À l'est de la rivière, le tracé traverse plusieurs plages de sol appartenant à des séries variées mais dont la texture est constante : loam limono-argileux. Les séries concernées sont les suivantes : Bearbrook, Saint-Blaise et Providence et Chambly. Le tracé atteint ensuite un secteur de sols perturbés puis revient sur des loams limono-argileux des séries Providence et Chambly.

Les rives escarpées de la rivière de la Tortue appartiennent à la série Sainte-Rosalie mais avec des ravins prononcés sur les rives de la rivière. Finalement, le tracé se termine à l'est de la rivière sur des sols de la série Chambly puis sur des sols classés comme perturbés malgré que dans la réalité, ils sont toujours dans leur état naturel et en culture.

À l'extrême est du tracé, l'échangeur avec l'autoroute 15, touche des sols des loams limono-argileux des séries Providence et Chambly.

Dans l'ensemble du tracé, la carte de l'Inventaire des terres du Canada montre que tous les sols touchés par le tracé sont de classe 2, c'est-à-dire qu'ils présentent peu de restrictions à l'exercice de l'agriculture. La principale restriction de ces sols est l'excès d'humidité, problème pouvant aisément être réglé par un système de drainage souterrain adapté et efficace. Pour les sols à l'ouest du rang Saint-Régis Nord, il s'agit en fait de la seule restriction applicable. Par contre, pour le reste du tracé, une proportion de 30 % des sols est également soumise à une restriction.

4.3.3 Drainage

Le tracé proposé depuis l'actuelle autoroute 30 jusqu'au lot 284 est relativement parallèle aux lignes de lots et aux fossés qui les longent. Ce tracé doit indûment traverser les rivières Saint-Régis et Saint-Pierre de même que leurs tributaires. Il ne présente toutefois pas de contraintes majeures sur le drainage des terres avoisinantes pour peu que les radiers et la dimension des ponts et ponceaux soient dimensionnés adéquatement.

Le secteur est du tracé est légèrement plus problématique car il vient couper en diagonale des lots dont le drainage est déjà hypothéqué par la présence d'infrastructures diverses. De bonnes mesures d'atténuation permettront non seulement de composer avec cette problématique mais pourraient permettre d'améliorer à long terme la situation de certaines parties du secteur.

Le tracé touche un certain nombre de parcelles drainées souterrainement, surtout dans sa moitié ouest, lesquelles seront identifiées dans l'analyse des impacts ferme par ferme de même que sur la figure 5.1.

4.3.4 Exploitations agricoles touchées ou affectées

Dans la présente section et dans toute la suite de ce rapport, les exploitations agricoles touchées correspondront aux exploitations qui subissent des impacts directs et réels telle la perte de sols suite à la réalisation du projet présenté dans cette étude.

Les exploitations considérées comme affectées seront celles qui ne perdent pas de sols mais qui peuvent, à cause de la localisation géographique de l'entreprise, subir des conséquences négatives.

Les exploitations qui cultivent des superficies à l'intérieur de la zone à l'étude ont toutes été rencontrées en entrevue à quelques exceptions près. Selon la méthodologie retenue lors de l'étude d'impact déposée au BAPE, chacune des exploitations s'était vue assigner un code à deux caractères où A représentait « exploitation agricole » et B « bâtiment agricole ». De plus, un numéro séquentiel avait été attribué lors des rencontres. Dans le but d'éviter toute confusion, les codes attribués lors de la réalisation de l'étude d'impact initiale, ont été conservés dans la présente étude. Il est à noter que certaines entreprises ayant été rencontrées en 1997 ne sont pas incluses dans la présente étude d'où l'absence de certains numéros.

Ce code accompagne le nom de l'exploitation dans les tableaux et sur la figure 4.2 où toutes les limites de propriétés sont illustrées. Il permet de faire un lien rapide avec les rapports d'entrevue sur lesquels les numéros séquentiels propres à chaque exploitation sont indiqués. Ainsi, sur la figure 4.2, B1 correspondrait aux bâtiments agricoles (incluant possiblement la résidence) reliés à l'exploitation agricole A1.

Le tableau 4.2 à la page suivante présente les exploitations touchées ou affectées par la réalisation du projet. Les précisions quant à l'ampleur avec laquelle ces entreprises sont touchées, seront données à la section 5.

Note : Le tableau 4.2 a été retiré conformément aux obligations spécifiées dans la note en page frontispice de ce rapport.

4.3.5 Lafarge Canada inc.

Cette compagnie exploite un site d'extraction et de production de ciment à l'extrémité sud-est de la zone à l'étude. Cette propriété est caractérisée par des sols perturbés en grande partie, mais sur lesquels il subsiste encore des superficies en culture louées à un exploitant (A12) de Saint-Philippe. Les droits acquis environnementaux dont bénéficie Lafarge se limitent aux zones exploitées avant 2001 pour un usage à des fins d'extraction de minéral.

5. ÉVALUATION DES IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION

La présente section traite des impacts en fonction de l'article 62.2 de la Loi selon les paragraphes 1 à 8. Elle traite aussi spécifiquement des impacts sur les exploitations touchées et des mesures d'atténuation devant être mises en place pour réduire les impacts.

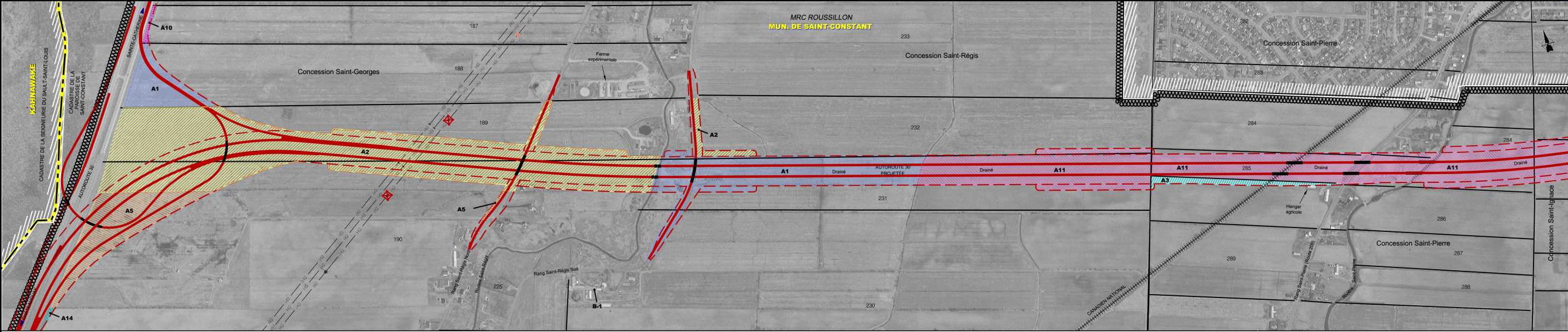
5.1 Impacts sur le potentiel et les possibilités d'utilisation à des fins agricoles des superficies touchées

La zone à l'étude s'inscrit dans un vaste secteur d'excellents sols agricoles. Le tracé affecte des sols dont le potentiel de productivité est élevé. Ces sols directement touchés par le tracé seront nécessairement soustraits de façon permanente à une utilisation agricole. La superficie ainsi touchée correspond à 83 ha actuellement en culture. Par contre, dans la partie est du projet, le tracé affecte des sols situés en zone agricole mais dont leur utilisation industrielle actuelle a été dûment autorisée par la Commission (Lafarge).

Bien qu'il s'agisse effectivement d'une perte de sols à vocation agricole, l'impact réel de cette perte et des conséquences de la soustraction de superficies cultivables doit se faire par une évaluation ferme par ferme. En effet, chaque exploitation peut être touchée avec une intensité différente de sorte qu'une perte qui peut sembler globalement importante pourrait être relativisée par une évaluation à l'échelle de la ferme. Ainsi, la section suivante traitera de l'ensemble des conséquences du projet sur les exploitations touchées incluant la perte de superficies.

5.2 Conséquences du projet sur chacune des exploitations agricoles touchées ou affectées

Note : La section 5.2 a été retirée conformément aux obligations spécifiées dans la note en page frontispice de ce rapport. La figure 5.1, ci-jointe, illustre les superficies agricoles touchées par le tracé.



Limite de MRC

Limite de municipalité

Voie ferrée

Ligne de transport d'énergie (H-Q)

Limite de la zone agricole permanente

Zone d'étude de 1 km

Limite de propriété de Lafarge Canada inc.

Surfaces touchées par le tracé

Tracé retenu Autoroute 30

EXPLOITATIONS TOUCHÉES PAR DES PERTES DE SUPERFICIES

A1/B1

A2

A3

A5

A7/B7

A10

A11

A12

A14

A15/15

A19

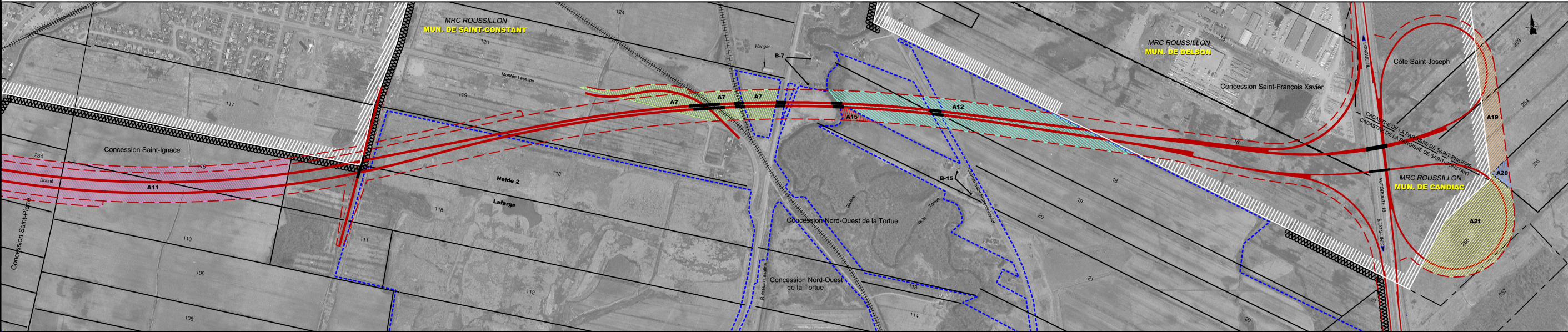
A20

A21

NOTE:

En raison des renseignements personnels qu'il contient et du caractère confidentiel de ceux-ci, des sections de la présente étude ont été retirées. En effet, cette mesure s'applique dans le respect des obligations de la Loi sur les documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels, notamment des articles 53 et 54 qui concernent la protection des renseignements personnels ainsi que des articles 21, 22, 23 et 24 qui concernent les renseignements transmis par des tiers. Cette mesure vise donc à assurer la confidentialité des renseignements qui ont été confiés au ministère des Transports dans le cadre de cette étude.

Par ailleurs, seules les personnes mentionnées dans la présente étude pourront, sur demande, se prévaloir du droit d'accès quant à la partie du chapitre qui les concerne uniquement.



SOURCE(S):

Tracé fourni par le ministère des Transports

REFERENCES:

- Orthophotos (1999): Q99801 #13 et 15, Q99802 #15 et 17.

Échelle graphique

0 m 100 m 200 m 300 m 400 m

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

MONTRÉGIE OUEST

Projet:

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 30

SECTEUR SAINT-CONSTANT DELSON CANDIAC

Titre:

Tracé

Exploitations et superficies agricoles touchées

Échelle approx.: 1:5 000

Référence:

Préparé par: Josée Bédard, agr.

Dessiné par: Patrick Gravel, dess.

Vérifié par: Réjean Racine, ing. & agr.

URCEL DRELS & ASSOCIÉS INC.

Expertise-consulte

Agriculture, foresterie et environnement

Dossier: 03-1257-1

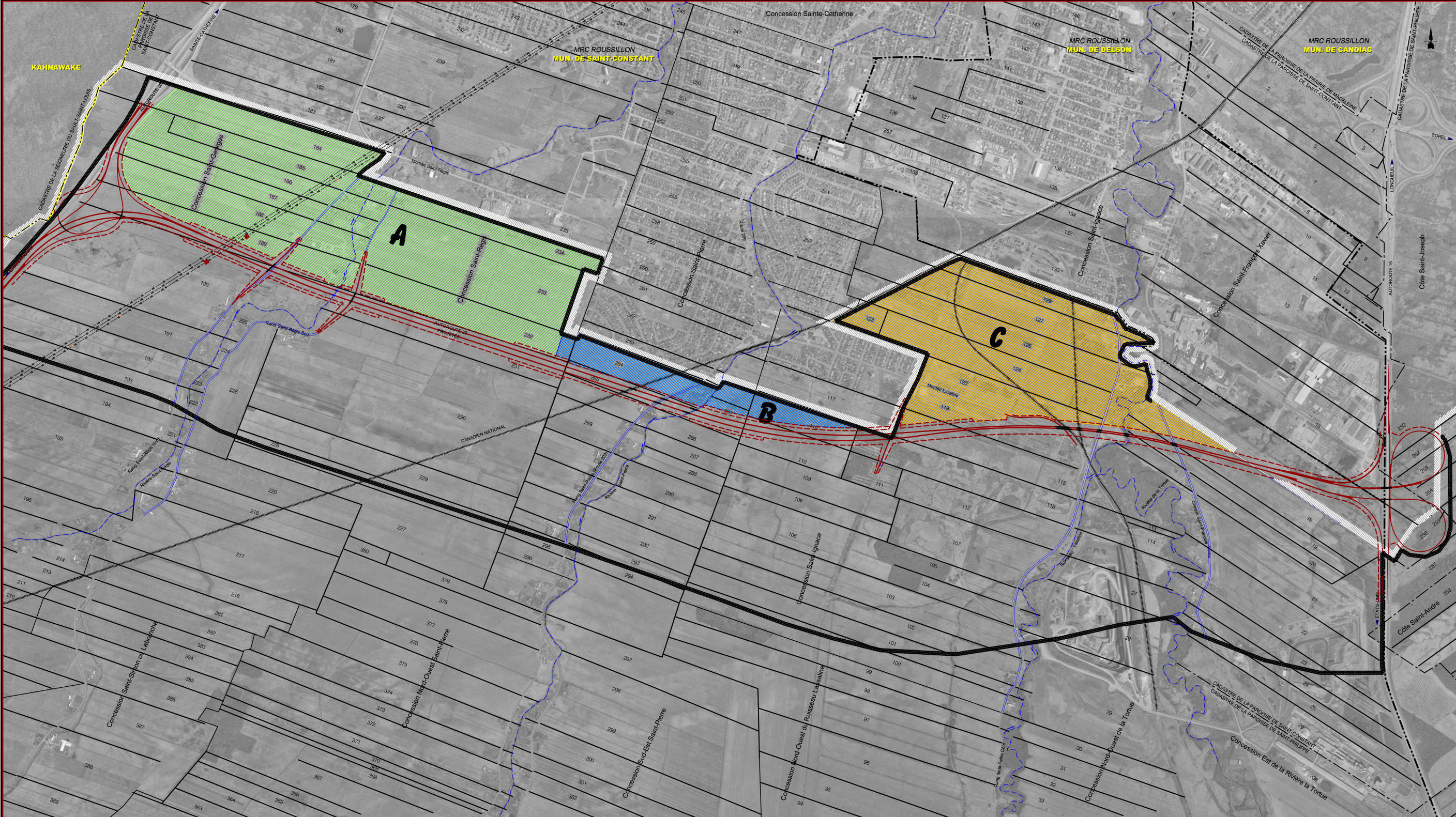
Figure: 5.1

Date: 03-11-16

5.3 Conséquences sur l'homogénéité de la zone agricole

L'implantation d'une autoroute à faible distance d'une zone non agricole crée à première vue une pression susceptible d'hypothéquer à long terme une partie de la zone agricole permanente et d'affecter ainsi l'homogénéité de la zone agricole. Dans ce cas-ci, les superficies « isolées » représentent environ 364 ha. Ces « secteurs isolés » sont illustrés sur la figure 5.2 par les lettres A, B et C avec des superficies respectives d'environ 218, 29 et 117 ha. Il est cependant essentiel de reconnaître que l'autoroute, telle que conçue ne comporte aucun autre échangeur que ceux qui la relient aux deux tronçons d'autoroute existants. Aucune ouverture n'est donc créée vers le milieu agricole.

Si l'image de pression que subira le secteur A est relativement saisissante à première vue, force est d'admettre que les voies d'accès existantes demeurent et continueront d'assurer l'accessibilité de tous les lots situés entre l'autoroute projetée et la zone blanche; toutes les solutions envisagées et retenues par le MTQ en concertation avec les agriculteurs touchés pour maintenir des activités agricoles sur les parties résiduelles restreintes formées de part et d'autre de l'autoroute contribueront à favoriser le maintien d'un dynamisme fort dans ce secteur. Les producteurs agricoles interrogés ont confirmé que la présence de l'autoroute ne viendrait pas limiter leurs actions dans ce secteur pour peu que des ponts d'étagement en permettent l'accès. Et la protection de ce territoire subissant des pressions de la zone blanche pourra continuer d'être assurée pour autant que la municipalité émette un message clair sur la pérennité de la zone agricole lequel pourrait se traduire par un plan d'urbanisation (municipal) et un schéma d'aménagement (MRC) clairement en faveur du développement des activités agricoles, d'autant plus qu'un compromis important aura été accepté par la communauté agricole.



LÉGENDE

- Limite de MRC
- - - Limite de municipalité
- Voie ferrée
- Ligne de transport d'énergie (H-Q.)
- Limite de la zone agricole permanente
- Zone à l'étude
- Tracé retenu Autoroute 30

A,B,C: Secteurs isolés par la construction de l'autoroute projetée. Référence section 5.3 du rapport.

SOURCE(S):
Tracé fourni par le ministère des Transports

RÉFÉRENCES:
- Orthophotos (1999): Q99801 #13 et 15, Q99802 #15 et 17.
- Carte pédologique du comté de La Prairie
- Carte de potentiel agricole 31 H5
- Carte cadastrale 31 H5-102, 202

Échelle graphique
0 m 200 m 400 m 600 m 800 m

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS
MONTÉRÉGIE OUEST**

Projet: **PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 30
SECTEUR SAINT-CONSTANT DELSION CANDIAC**

Titre: **Secteurs potentiellement isolés**

Échelle approx.: 1:10 000		Référence:	
Préparé par: Josée Bédard, agr.	Dessiné par: Patrick Gravel, dess.	Vérifié par: Réjean Racine, ing. & agr.	
URTEL DELISLE & ASSOCIÉS INC. Experts-conseils Agriculture, foresterie et environnement		Dossier: 03-1257-1	Figure: 5.2
1257pa04.dwg		Date: 03-11-17	

Le secteur B apparaît à première vue très vulnérable étant donné la mince bande comprise entre le tracé et la zone urbaine. Les remarques faites pour le secteur A sont toutes aussi valides pour ce secteur. Il apparaît d'ailleurs que souvent les plans d'urbanisme municipaux favorisent des affectations industrielles ou commerciales à proximité des infrastructures de transport. Ces affectations sont moins sensibles aux bruits et poussières générés par de telles infrastructures. Aussi, le plan d'urbanisme de la municipalité pourrait conserver cette mince bande pour l'industrie agricole et prévoir un usage agroforestier constituant ainsi une zone tampon entre l'autoroute et le secteur résidentiel.

Quant au secteur C, il faut souligner que ce dernier est déjà isolé par la propriété et l'exploitation de Lafarge et est morcelé par la présence de trois voies ferrées et de routes le ceinturant de toutes parts. Ceci n'a pas mis à ce jour de réel frein à l'exploitation agricole. Des accès adéquats ont permis la pérennité des activités agricoles. Celles-ci se sont en effet poursuivies au cours des ans en dépit d'un enclavement dû aux infrastructures de transport et à l'affectation industrielle.

En résumé, le secteur touché par la construction de l'autoroute en est un qui, tel que mentionné à la section 4, subit de fortes pressions de développement urbain. L'autoroute telle que conçue, soit sans accès au tronçon et avec le maintien des routes transversales existantes, permettra la possibilité de continuer à utiliser à des fins agricoles les superficies situées entre l'autoroute prévue et la zone non agricole. La pérennité agricole des secteurs A, B et C est donc possible, d'autant plus que les secteurs A et C possèdent de bonnes superficies et que le secteur C est toujours utilisé à des fins agricoles malgré son isolement de la zone agricole active depuis un certain temps déjà. Cependant, cette pérennité agricole est tributaire de la volonté municipale et régionale (MRC). Évidemment, le dernier mot revient à la Commission. La zone agricole perdra des superficies en culture par la localisation de l'autoroute 30 sur le tracé retenu. Il serait intéressant que tous les intervenants du milieu (municipalité, MRC et UPA) s'entendent pour qu'à court, moyen et long termes,

cette perte soit la seule et que les secteurs A, B et C demeurent en zone agricole.

5.4 Impacts sur les lois et règlements environnementaux (établissements de production animale)

Note : La section 5.4 a été retirée conformément aux obligations spécifiées dans la note en page frontispice de ce rapport.

5.5 Impacts sur la ressource eau

Note : La section 5.5 a été retirée conformément aux obligations spécifiées dans la note en page frontispice de ce rapport.

5.6 Impacts sur la zone agricole d'un tracé touchant la propriété de Lafarge Canada inc.

Note : La section 5.6 a été retirée conformément aux obligations spécifiées dans la note en page frontispice de ce rapport.

6. CONCLUSION

Le ministère des Transports a entrepris depuis quelques années des démarches soutenues en vue de compléter la réalisation du tronçon de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine. Ce projet répond à une problématique et à une volonté locale d'améliorer le transport routier mais il s'inscrit également dans un projet régional d'amélioration du réseau routier.

Plusieurs facteurs ont dû être pris en compte dans l'élaboration du tracé optimal qui est l'objet de la présente étude tels que les besoins des usagers, les mouvements de circulation locale, des critères techniques de conception et l'objectif de réduction des impacts sur l'agriculture et pour les résidents de la zone à l'étude.

La présente étude visait à étudier les impacts sur le milieu agricole du tracé retenu par le ministère des Transports pour permettre la concrétisation de ce projet. Le tracé ainsi défini est localisé juste au sud de la zone urbaine de la Ville de Saint-Constant et à l'intérieur des limites de la zone agricole permanente. D'une longueur de 9 km, le tracé débute à l'ouest avec un échangeur situé sur l'autoroute 30 déjà construite puis se dirige dans l'axe des terres vers l'est jusqu'à l'autoroute 15 où un deuxième échangeur est nécessaire.

À la lumière de la présente étude, il a été établi que la zone agricole locale tout comme la zone régionale, réunit des caractéristiques de grande qualité. En effet, bien qu'elle soit soumise à de fortes pressions d'urbanisation, la zone agricole locale présente un très bon dynamisme que l'excellence des sols, les conditions climatiques favorables et la proximité des grands centres contribuent à maintenir.

L'analyse spécifique du tracé et les entrevues réalisées sur le terrain auprès des exploitants de la zone à l'étude font ressortir qu'à l'intérieur de celle-ci, treize exploitations agricoles seront touchées directement par des pertes de superficies cultivables. Ces pertes représentent pour les exploitations agricoles touchées, un impact d'une intensité qui varie selon les caractéristiques de l'exploitation. Les entreprises ainsi touchées subissent également des inconvénients spécifiques à leur situation particulière. Chacun des exploitants agricoles pourrait cependant être

rencontré par des représentants du MTQ pour que ce dernier procède à des analyses cas par cas de façon à déterminer la meilleure solution pour chacune des entreprises touchées, selon leurs besoins spécifiques et ainsi atténuer les impacts subits.

Des exploitations sont également affectées par le projet du fait qu'elles cultivent des terres situées de part et d'autre du tracé sans toutefois y être contiguës. Il a cependant été démontré que ces exploitations ne subiront aucun effet négatif à cause des aménagements prévus par le MTQ. En effet, ceux-ci préservent toutes les liaisons routières locales par la construction de ponts d'étagement ou encore par l'élévation de l'autoroute.

Au total, la réalisation du prolongement de l'autoroute 30 objet de la présente étude entraînera la perte définitive d'environ 83 hectares de terres cultivées situées dans la zone agricole permanente, perte qui pourrait être légèrement augmentée si l'on considère les pertes liées à la formation de parcelles de superficie restreinte ou pour laquelle l'accessibilité devient difficile. Il apparaît cependant que la plupart de ces parcelles pourraient demeurer utilisées à des fins agricoles si les remembrements possibles étaient réalisés ou encore si les accès agricoles nécessaires étaient aménagés.

L'étude a fait ressortir que la localisation du tracé entraînerait la formation d'un vaste secteur d'usage agricole compris entre la limite de la zone agricole permanente de Saint-Constant et la future autoroute. Ce secteur d'environ 364 ha aurait pu être considéré fragilisé par la pression de la zone blanche mais force est d'admettre que la conception actuelle de l'autoroute ne créera aucune ouverture sur la zone agricole puisque aucun échangeur n'y est prévu. La construction de l'autoroute permettra la continuité des activités agricoles. Ainsi, si toutes les mesures possibles sont prises par le MTQ en concertation avec les agriculteurs locaux pour maintenir les activités agricoles sur les lots touchés par le tracé, plus spécifiquement en ce qui a trait aux parcelles de superficie restreinte contiguës au tracé, et si les autorités locales en concertation avec le milieu agricole et justement appuyées par la Commission, mettent en place des plans d'aménagement et de développement qui reflètent une volonté ferme de maintenir la pérennité de cette zone, alors il ne saurait y avoir d'impact sur l'homogénéité du secteur.

L'analyse des impacts sur l'application des lois et règlements en matière d'établissements de production animale ou sur la ressource eau a montré qu'il n'y aurait pas d'impact significatif concernant ces aspects. En ce qui concerne la ressource eau, il est cependant clair que les mesures adéquates devraient être prises par le MTQ lors de la phase de construction pour assurer un drainage adéquat des eaux de surface et souterraine.

En conclusion, le seul impact négatif réellement significatif que la réalisation du projet entraînera sur l'agriculture, consiste en la perte des superficies cultivées directement touchées et soustraites par le tracé.

Le 17 novembre 2003

I:\1257\1257RF01PUBLIC.DOC

ANNEXES

ANNEXE A

Tableau de concordance avec les numéros de lots de la rénovation cadastrale

TABLEAU A1 : CONCORDANCE CADASTRALE - TRACÉ SUD - AUTOROUTE 30 - Secteur Delson Saint-Constant

CONCORDANCE CADASTRALE - TRACÉ SUD - AUTOROUTE 30			
Cadastre	No de lot	No de lot rénové	Remarque(s)
Paroisse St-Constant	016P	2 426 482	
"" ""	016P	2 426 522	Lot situé à l'est de l'aut. 15
"" ""	016P	2 426 523	Lot situé à l'est de l'aut. 15
"" ""	016P	2 426 927	
"" ""	016P	2 661 323	
Paroisse St-Constant	017P	2 661 323	
Paroisse St-Constant	018P	2 426 478	
"" ""	018P	2 426 481	
"" ""	018P	2 426 943	
"" ""	018P	2 661 323	
Paroisse St-Constant	019P	2 426 480	
Paroisse St-Constant	019P	2 426 942	
Paroisse St-Constant	020P	2 426 941	
Paroisse St-Constant	020P	2 661 309	
Paroisse St-Constant	021P	2 661 309	
Paroisse St-Constant	103P	2 430 612	
Paroisse St-Constant	104P	2 426 335	
Paroisse St-Constant	105P	2 426 335	
Paroisse St-Constant	106P	2 430 612	
Paroisse St-Constant	107P	2 426 335	
Paroisse St-Constant	108P	2 430 612	
Paroisse St-Constant	109P	2 430 612	
Paroisse St-Constant	110	2 426 329	
Paroisse St-Constant	111P	2 426 335	
Paroisse St-Constant	111P	2 430 612	
"" ""	111P	2 426 330	
Paroisse St-Constant	112P	2 426 335	
Paroisse St-Constant	115a		

<u>CONCORDANCE CADASTRALE - TRACÉ SUD - AUTOROUTE 30</u>			
Cadastre	No de lot	No de lot rénové	Remarque(s)
Paroisse St-Constant	115P	2 426 335	
""	115P	2 430 612	
Paroisse St-Constant	116-002	2 661 524	
""	116-006	2 661 564	
""	116-007	2 661 575	
""	116-008	2 661 586	
""	116-010	2 661 474	
""	116-011	2 661 478	
""	116-016	2 661 520	
""	116-017	2 661 521	
""	116-018	2 661 522	
""	116-019	2 661 523	
""	116-020	2 661 525	
""	116-021	2 661 526	
""	116-022	2 661 527	
""	116-044	2 661 548	
""	116-045	2 428 058	
""	116-046	2 661 549	
""	116-047	2 661 550	
""	116-048	2 661 551	
""	116-049	2 661 552	
""	116-093	2 661 599	
""	116-094	2 661 600	
""	116-095	2 661 601	
""	116-096	2 661 602	
""	116-097	2 661 603	
""	116-098	2 428 061	
""	116-099	2 428 064	
""	116-100	2 768 102	
""	116-101	2 768 101	
""	116-102	2 768 100	

<u>CONCORDANCE CADASTRALE - TRACÉ SUD - AUTOROUTE 30</u>			
Cadastre	No de lot	No de lot rénové	Remarque(s)
Paroisse St-Constant	116-103	2 768 099	
"" ""	116-104	2 768 098	
"" ""	116-105	2 661 475	
"" ""	116-106	2 661 476	
"" ""	116-107	2 661 477	
"" ""	116-108	2 768 097	
"" ""	116-109	2 768 096	
"" ""	116-110	2 768 095	
"" ""	116-111	2 768 094	
"" ""	116-112	2 768 093	
"" ""	116-113	2 768 092	
"" ""	116-114	2 768 091	
"" ""	116-117	2 661 479	
"" ""	116-118	2 661 480	
"" ""	116-119	2 661 481	
"" ""	116-120	2 661 483	
"" ""	116-121	2 661 484	
"" ""	116-122	2 661 485	
"" ""	116-123	2 661 486	
"" ""	116-124	2 661 487	
"" ""	116-125	2 661 488	
"" ""	116-135	2 661 498	
"" ""	116-136	2 661 499	
"" ""	116-137	2 661 500	
"" ""	116-141	2 661 505	
"" ""	116-142	2 661 506	
"" ""	116-144	2 661 508	
"" ""	116-145	2 661 509	
"" ""	116-146	2 661 510	
"" ""	116-147	2 661 511	
"" ""	116-148	2 661 512	

<u>CONCORDANCE CADASTRALE - TRACÉ SUD - AUTOROUTE 30</u>			
Cadastre	No de lot	No de lot rénové	Remarque(s)
Paroisse St-Constant	116-149	2 661 513	
"" ""	116-150	2 661 515	
"" ""	116-151	2 661 516	
"" ""	116-152	2 661 517	
"" ""	116-153	2 661 518	
"" ""	116-154	2 661 519	
"" ""	116P	2 428 035	
"" ""	116P	2 428 057	
"" ""	116P	2 428 059	
"" ""	116P	2 428 062	
"" ""	116P	2 428 065	
Paroisse St-Constant	117-193	2 430 552	
"" ""	117-239	2 428 069	
"" ""	117-300	2 428 306	
"" ""	117-301	2 428 307	
"" ""	117-302	2 428 310	
"" ""	117-304	2 428 044	
"" ""	117-305	2 428 045	
"" ""	117-306	2 428 046	
"" ""	117-307	2 428 047	
"" ""	117-313	2 428 053	
"" ""	117P	2 430 612	
Paroisse St-Constant	118P	2 426 335	
Paroisse St-Constant	119 SUBD.	2 427 700	
"" ""	119-009P	2 661 310	
"" ""	119-010P	2 661 310	
"" ""	119-039	2 427 639	
"" ""	119-040	2 768 115	
"" ""	119-041	2 768 116	
"" ""	119-042	2 768 117	
"" ""	119-043	2 427 635	

<u>CONCORDANCE CADASTRALE - TRACÉ SUD - AUTOROUTE 30</u>			
Cadastre	No de lot	No de lot rénové	Remarque(s)
Paroisse St-Constant	119-044	2 427 624	
"" ""	119-045	2 661 454	
"" ""	119-046	2 427 623	
"" ""	119-047	2 427 622	
"" ""	119-048	2 661 456	
"" ""	119-049	2 661 457	
"" ""	119-050	2 661 458	
"" ""	119-051	2 427 607	
"" ""	119-052	2 427 605	
"" ""	119-053	2 430 622	
"" ""	119-054	2 427 604	
"" ""	119-055	2 661 467	
"" ""	119-056	2 661 835	
"" ""	119-057	2 427 606	
"" ""	119-058	2 427 621	
"" ""	119-059	2 427 610	
"" ""	119-060	2 427 613	
"" ""	119-061	2 427 616	
"" ""	119-062	2 427 619	
"" ""	119-063	2 768 107	
"" ""	119-070	2 427 617	
"" ""	119-071	2 427 617	
"" ""	119-072	2 427 617	
"" ""	119-073	2 427 617	
"" ""	119-074	2 427 617	
"" ""	119-112	2 661 433	
"" ""	119-113	2 427 596	
"" ""	119-117	2 427 687	
"" ""	119-118	2 661 432	
"" ""	119-119	2 427 671	
"" ""	119-120	2 427 672	

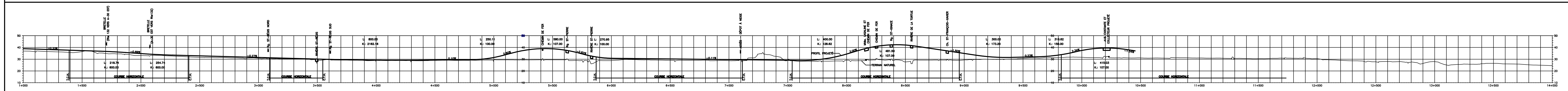
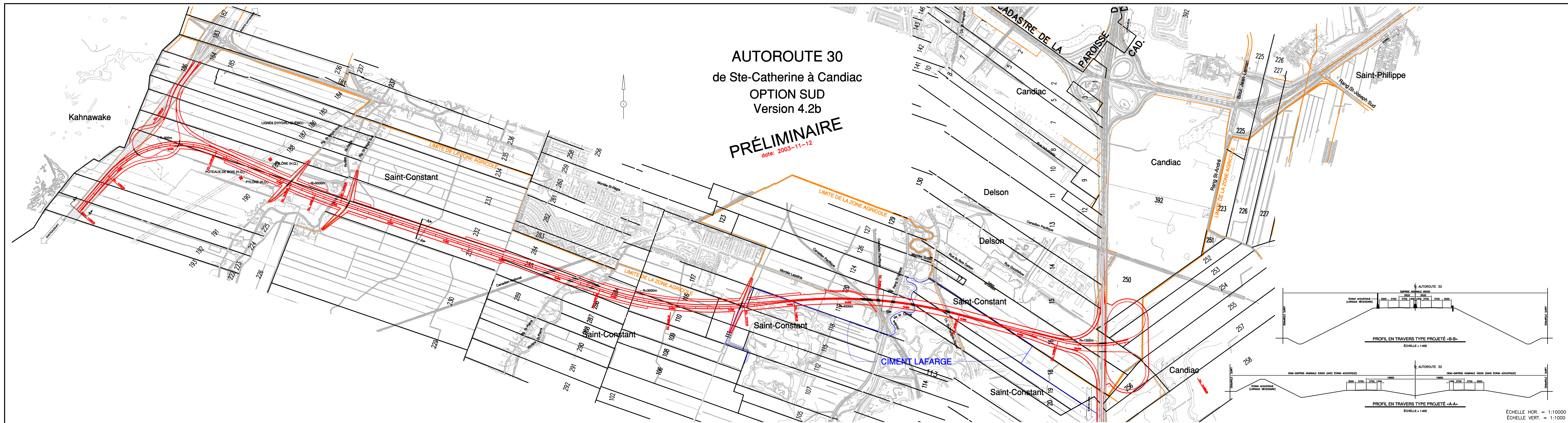
<u>CONCORDANCE CADASTRALE - TRACÉ SUD - AUTOROUTE 30</u>			
Cadastre	No de lot	No de lot rénové	Remarque(s)
Paroisse St-Constant	119-121	2 427 673	
"" ""	119-122	2 427 682	
"" ""	119-123	2 768 118	
"" ""	119-124	2 427 685	
"" ""	119-125	2 427 686	
"" ""	119-126	2 427 681	
"" ""	119-127	2 427 680	
"" ""	119-143	2 427 666	
"" ""	119-144	2 661 469	
"" ""	119-145	2 427 676	
"" ""	119-146	2 661 470	
"" ""	119-147	2 427 679	
"" ""	119-148	2 427 677	
"" ""	119-149	2 661 472	
"" ""	119-150	2 427 662	
"" ""	119-151	2 427 656	
"" ""	119-152	2 427 657	
"" ""	119-153	2 427 659	
"" ""	119-154	2 427 661	
"" ""	119-155	2 427 664	
"" ""	119-156	2 427 655	
"" ""	119-157	2 427 674	
"" ""	119-158	2 427 675	
"" ""	119-159	2 427 665	
"" ""	119-160	2 427 663	
"" ""	119-161	2 427 660	
"" ""	119-162	2 427 658	
"" ""	119-163	2 661 455	
"" ""	119-164	2 427 653	
"" ""	119-165	2 427 652	
"" ""	119-166	2 427 651	

<u>CONCORDANCE CADASTRALE - TRACÉ SUD - AUTOROUTE 30</u>			
Cadastre	No de lot	No de lot rénové	Remarque(s)
Paroisse St-Constant	119-167	2 427 650	
"" ""	119-168	2 427 654	
"" ""	119-176	2 427 726	
"" ""	119-177	2 427 725	
"" ""	119-209	2 427 694	
"" ""	119P	2 430 612	
"" ""	119P	2 430 621	
"" ""	119P	2 430 622	
"" ""	119P	2 661 310	
"" ""	119P	2 661 318	
Paroisse St-Constant	120P	2 426 932	
"" ""	120P	2 427 566	
"" ""	120P	2 427 737	
"" ""	120P	2 427 742	
"" ""	120P	2 661 310	
"" ""	120P	2 661 314	
"" ""	120P	2 661 318	
Paroisse St-Constant	124P	2 661 318	
"" ""	124P	2 661 314	
Paroisse St-Constant	255-230	2 430 048	
"" ""	255-231	2 430 049	
"" ""	255-232	2 430 050	
"" ""	255-233	2 430 051	
"" ""	255-236	2 430 052	
Paroisse St-Constant	410P	2 661 312	
Paroisse St-Constant	S.D.C.	2 427 567	
"" ""	S.D.C.	2 661 309	
"" ""	S.D.C.	2 661 310	
"" ""	S.D.C.	2 661 318	
"" ""	S.D.C.	2 661 323	

<u>CONCORDANCE CADASTRALE - TRACÉ SUD - AUTOROUTE 30</u>			
Cadastre	No de lot	No de lot rénové	Remarque(s)
Paroisse St-Philippe	250P	2 095 034	Lot situé à l'est de l'aut. 15
Paroisse St-Philippe	252P	2 095 030	Lot situé à l'est de l'aut. 15
"" ""	252P	2 095 028	Lot situé à l'est de l'aut. 15
Paroisse St-Philippe	253P	2 095 029	Lot situé à l'est de l'aut. 15
"" ""	253P	2 095 031	Lot situé à l'est de l'aut. 15
Paroisse St-Philippe	254P	2 095 032	Lot situé à l'est de l'aut. 15
"" ""	254P	2 095 033	Lot situé à l'est de l'aut. 15
Paroisse St-Philippe	255P	2 095 035	Lot situé à l'est de l'aut. 15
Paroisse St-Philippe	256	2 426 525	Lot situé à l'est de l'aut. 15

ANNEXE B

Le tracé : plan et profil



ANNEXE C

Description pédologique des séries de sol répertoriées dans la zone à l'étude

DESCRIPTION PÉDOLOGIQUE DES SÉRIES DE SOLS RÉPERTORIÉES DANS LA ZONE À L'ÉTUDE

SÉRIE DE SOL	SYMBOLE	DESCRIPTION PÉDOLOGIQUE			
		TEXTURE	DRAINAGE	PIERROSITÉ	TOPOGRAPHIE
Bearbrook	BB	Loam limono-argileux	Mauvais	Faible	0-3 %
Boucherville	BC4	Loam argileux	Mauvais	Nulle à légère	0-3 %
Du Jour	DJ	Loam	Mauvais	Nulle à légère	0-3 %
Howick	HO	Loam limono-argileux	Mauvais	Nulle	0-3 %
Laprairie	Li	Loam argileux	Mauvais	Nulle à légère	0-3 %
Napierville	NP	Loam graveleux légèrement à modérément pierreux	Imparfait	Légère à modérée	3-5 %
Providence	PV5	Argile limoneuse	Mauvais	Nulle	0-3 %
Ravin escarpé et Chambly	R-CY	Loam limono-argileux (dominé par des ravins)	Mauvais à imparfait	Nulle	1-5 %
Ravin escarpé et Saint-Laurent	R-LR	Loam limono-argileux (dominé par des ravins)	Mauvais à très mauvais	Nulle	1-5 %
Ravin escarpé et Rideau	R-RI	Loam limono-argileux	Imparfait à mauvais	Nulle	1-8 %
Rideau	RI	Loam limono-argileux, légèrement à modérément érodé, 3-8 % pente	Imparfait à mauvais	Nulle	1-5 %
Sainte-Rosalie	RO	Loam limono-argileux	Mauvais	Nulle	0-3 %
Saint-Blaise	SB	Loam limono-argileux	Mauvais	Nulle à légère	0-3 %
Carrière	C				
Zone perturbée	P				
Escarpement et talus	X	Loam limono-argileux			

ANNEXE D

Liste des propriétaires des terres agricoles touchées
à l'intérieur de la zone agricole
(Référer à la note en page frontispice)