



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
Service de l'Environnement
200, DORCHESTER BOULEVARD
QUÉ., QC G1K 5Z1

RACCORDEMENT DU BOULEVARD FRECHETTE
AUX AUTOROUTES 10 & 35 (CHAMBLY)

ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

CANQ
TR
GE
EN
519

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
Service de l'Environnement
200, DORCHESTER SUD
QUÉ. QC G1K 5Z1

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
Service de l'Environnement
200, DORCHESTER SUD
QUÉ. QC G1K 5Z1

387454



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

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

**RACCORDEMENT DU BOULEVARD FRÉCHETTE
AUX AUTOROUTES 10&35 (CHAMBLY)**

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

FEVRIER 1984

CANQ
TR
GE
EN
519

INTRODUCTION ET REMERCIEMENTS

Le présent projet consiste à pourvoir la municipalité de Chambly d'un lien fonctionnel et sécuritaire entre son territoire urbanisé et les autoroutes 10 et 35. Actuellement, un lien existe, en la présence du boulevard Briand, mais plusieurs de ses propriétés ne se conforment pas aux normes permettant d'offrir un niveau de service adéquat.

Le but de cette étude est donc de déterminer parmi les différents tracés permettant de répondre à l'objectif principal du projet, celui occasionnant le moins d'impact sur l'environnement.

Sous la responsabilité de madame Andrée Lehmann, géomorphologue, chef de la Division des études d'impact, ont participé directement à cette étude, monsieur France-Serge Julien, a.r.p.s.e., chargé de projet, madame Ginette Lalonde, architecte paysagiste, monsieur Claude Lecompte, a.r.p.s.e., monsieur Michel Letendre, biologiste, monsieur Gilles Locat, géologue, monsieur Jean-Pierre Panet, ingénieur en environnement, monsieur Denis Roy, archéologue, monsieur Mozher Sorial, ingénieur-chimiste et chef de la Division du contrôle de la pollution et recherches, et monsieur Guy Verreault, agronome. Monsieur Jean-Claude Larrivée, chef du Service des tracés et projets (Montréal), de même que messieurs Gilbert Massicotte et Marcel Mercier, tous ingénieurs, sont remerciés pour leur apport à la partie technique de cette étude.

De plus, les personnes suivantes sont remerciées: messieurs Jacques Baril et Normand Pierre, respectivement du Service d'urbanisme et du Service d'évaluation foncière de la municipalité de Chambly. Sont également remerciés pour leur participation aux inventaires, madame Julie-Anne Bourret et monsieur Gilles Fontaine, pour la réalisation des figures, messieurs Hrant Khandjian et Walter Tavcar, et pour la dactylographie, mesdames Ginette Goyer, Michelle Plante et Diane Poulin.

 TABLE DES MATIERES

LISTE DES TABLEAUX	VI
LISTE DES FIGURES	VII
LISTE DES ANNEXES	VIII
TERMINOLOGIE	IX
INTRODUCTION ET REMERCIEMENTS	1
<u>1. PROBLEMATIQUE ET JUSTIFICATION</u>	<u>3</u>
1.1 Localisation	3
1.2 Problématique	3
1.3 Le projet de raccordement dans le plan du réseau routier	3
1.4 Justification du projet de raccordement	5
1.4.1 Accessibilité	5
1.4.2 Caractéristiques actuelles du boulevard Briand	6
1.4.3 Intégration au plan directeur	6
1.4.4 Caractéristiques de la circulation	6
<u>2. CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES DU NOUVEAU PROJET ET ANALYSE DE SOLUTIONS</u>	<u>8</u>
2.1 Caractéristiques géométriques du nouveau projet de route	8
2.2 Analyse de solutions et solutions retenues	8
2.3 Description des tracés proposés	8

2.4	Caractéristiques principales des tracés	11
2.5	La bretelle parallèle à l'autoroute 10	14
2.6	Période de réalisation des travaux	15
2.7	Les procédures d'expropriation et la liste des propriétaires expropriés	15
3.	<u>ANALYSE DU MILIEU LOCAL</u>	17
3.1	Le territoire de Chambly	17
3.1.1	Le territoire urbanisé	17
3.1.2	Les espaces urbains non développés	20
3.1.3	La zone agricole protégée	22
4.	<u>IDENTIFICATION DE LA ZONE D'ETUDE</u>	25
4.1	Délimitation	25
4.2	Justification	26
5.	<u>DESCRIPTION DU MILIEU RECEPTEUR</u>	28
5.1	Milieu naturel	28
5.1.1	Topographie	28
5.1.2	Géologie	28
5.1.3	Hydrographie	30
5.1.4	Végétation, habitat et espèce faunique	31
5.2	Milieu humain	35
5.2.1	Domaine bâti	35
5.2.2	Zonage municipal	37
5.2.3	Règlement de contrôle intérimaire	39
5.2.4	Site archéologique	40
5.2.5	Potentiel archéologique	42

III

5.3	Milieu agricole	43
5.3.1	Type de sol et possibilité d'utilisation agricole	43
5.3.2	Evolution de l'agriculture	43
5.3.3	Tenure des terres	46
5.3.4	Drainage	50
5.3.5	Les types de culture	50
6.	<u>RESISTANCE DU MILIEU</u>	53
6.1	Milieu naturel	53
6.1.1	Topographie	53
6.1.2	Végétation, habitat et espèce faunique	53
6.2	Milieu humain	55
6.2.1	Domaine bâti	55
6.2.2	Patrimoine bâti	56
6.2.3	Architecture du paysage	56
6.3	Milieu agricole	56
7.	<u>INTEGRATION DES ZONES DE RESISTANCE ET GENERATION DES VARIANTES DE TRACE</u>	60
8.	<u>ANALYSE COMPARATIVE DES TRACES</u>	63
8.1	Identification des impacts de chaque tracé	63
8.1.1	Milieu naturel	63
8.1.2	Milieu humain	63
8.1.3	Milieu agricole	64

IV

8.2	Comparaison des tracés	66
8.2.1	Milieu naturel	66
8.2.2	Milieu humain	66
8.2.3	Milieu agricole	66
8.2.4	Coûts comparatifs	67
8.2.5	Sécurité routière	69
8.3	Choix du tracé optimal	70
9.	<u>EVALUATION DETAILLEE DES IMPACTS DU TRACE RETENU</u>	72
9.1	Méthodologie	72
9.2	Milieu naturel	73
9.3	Milieu humain	73
9.3.1	Le domaine bâti	74
9.3.2	Le niveau sonore	74
9.3.3	Le niveau sonore durant la construction	80
9.3.4	Puits	80
9.4	Milieu agricole	81
9.5	Effets sur la circulation à l'intérieur des secteurs résidentiels	81
10.	<u>MESURES DE MITIGATION, RECOMMANDATIONS ET IMPACTS RESIDUELS</u>	84
10.1	Milieu naturel	84
10.2	Milieu humain	84
10.3	Milieu agricole	86

11. MESURES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI	88
CONCLUSION	89
BIBLIOGRAPHIE	90

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1:	Nombre de courbes et leur rayon	13
Tableau 2:	Niveau de sensibilité du milieu agricole	57
Tableau 3:	Comparaison des tracés (milieu agricole)	65
Tableau 4:	Coûts comparatifs de réalisation physique du projet	68
Tableau 5:	Débits de circulation utilisés pour des prévisions de niveaux sonores	77
Tableau 6:	Distance entre le centre linéaire et les courbes isophones	78
Tableau 7:	Résultats obtenus vis-à-vis la première rangée de maisons pour les secteurs bâtis	79

LISTE DES FIGURES

Figure 1:	Plan de localisation	4
Figure 2:	Variantes de tracé	9
Figure 3:	Sections au niveau du boulevard Briand	11
Figure 4:	Le territoire urbanisé	18
Figure 5:	Les espaces urbains non développés	21
Figure 6:	Géologie	29
Figure 7:	Plan de zonage	38
Figure 8:	Archéologie	41
Figure 9:	Types de sol et possibilités d'utilisation agricole ..	44
Figure 10:	Utilisation du sol 77	45
Figure 11:	Utilisation du sol 79	47
Figure 12:	Utilisation du sol 80	48
Figure 13:	Utilisation du sol 83	49
Figure 14:	Zones de sensibilité forte intégrée	61
Figure 15:	Localisation des relevés sonores et des secteurs à l'étude	75
Figure 16:	Localisation des impacts	85

LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1: Profil en travers, routes numérotées en milieu rural (type B) D-2301. Etape finale
- Annexe 2: Profil en travers, étape finale
- Annexe 3: Norme D-2400
- Annexe 4: Cheminement des expropriations
- Annexe 5: Liste des propriétaires expropriés
- Annexe 6: Résultats des relevés sonores
- Annexe 7: Autorisation de la Commission de la protection du territoire agricole
- Annexe 8: Règlements municipaux no 34 et 78-235 concernant le bruit dans la municipalité de Chambly
- Annexe 9: Avis de projet
- Annexe 10: Directive du ministre de l'Environnement
-

TERMINOLOGIE

Arrondi de talus: l'arrondi de talus est un raccordement progressif de pente entre l'accotement et la partie supérieure du talus. Il permet d'amortir la perte de contact des routes avec le sol et minimise l'érosion du remblai causée par l'écoulement des eaux de surface de la route.

Bretelle: chaussée à voie unique ou multiple qui relie deux routes à niveaux différents ou deux routes parallèles et par laquelle les véhicules peuvent entrer ou sortir suivant une direction.

Courbure verticale: le but de ces courbures est d'introduire un changement progressif d'une pente à l'autre.

Débit journalier moyen annuel (D.J.M.A.): rapport du débit annuel au nombre de jours de l'année.

Devers: pente transversale de la chaussée permettant de combattre l'effet de la force centrifuge dans les courbes et permettre l'écoulement de l'eau sur la chaussée.

Leq 24 heures: le niveau équivalent est la valeur moyenne des niveaux sonores mesurés pendant une période donnée, en l'occurrence 24 heures d'affilée.

Profil en travers: coupe transversale d'une route.

Servitude de non-accès: la servitude de non-accès est une charge contre les propriétés riveraines interdisant l'accès à une route.

Terre-plein central: partie de la plate-forme comprise entre les voies d'une route à chaussées séparées affectées à des sens de circulation opposée.

Vitesse de référence: vitesse constante la plus élevée à laquelle le tronçon de route peut être parcouru avec sécurité et confort, lorsque ces facteurs ne dépendent que de la géométrie de la route.

Vitesse indiquée: vitesse affichée sur les panneaux de signalisation.

CHAPITRE 1

PROBLEMATIQUE ET JUSTIFICATION

1 — PROBLEMATIQUE ET JUSTIFICATION

1.1 LOCALISATION

Le présent projet se localise à l'intérieur de la municipalité de Chambly, laquelle est située sur la rive sud de l'île de Montréal, à une distance de 25 kilomètres (voir figure 1).

1.2 PROBLEMATIQUE

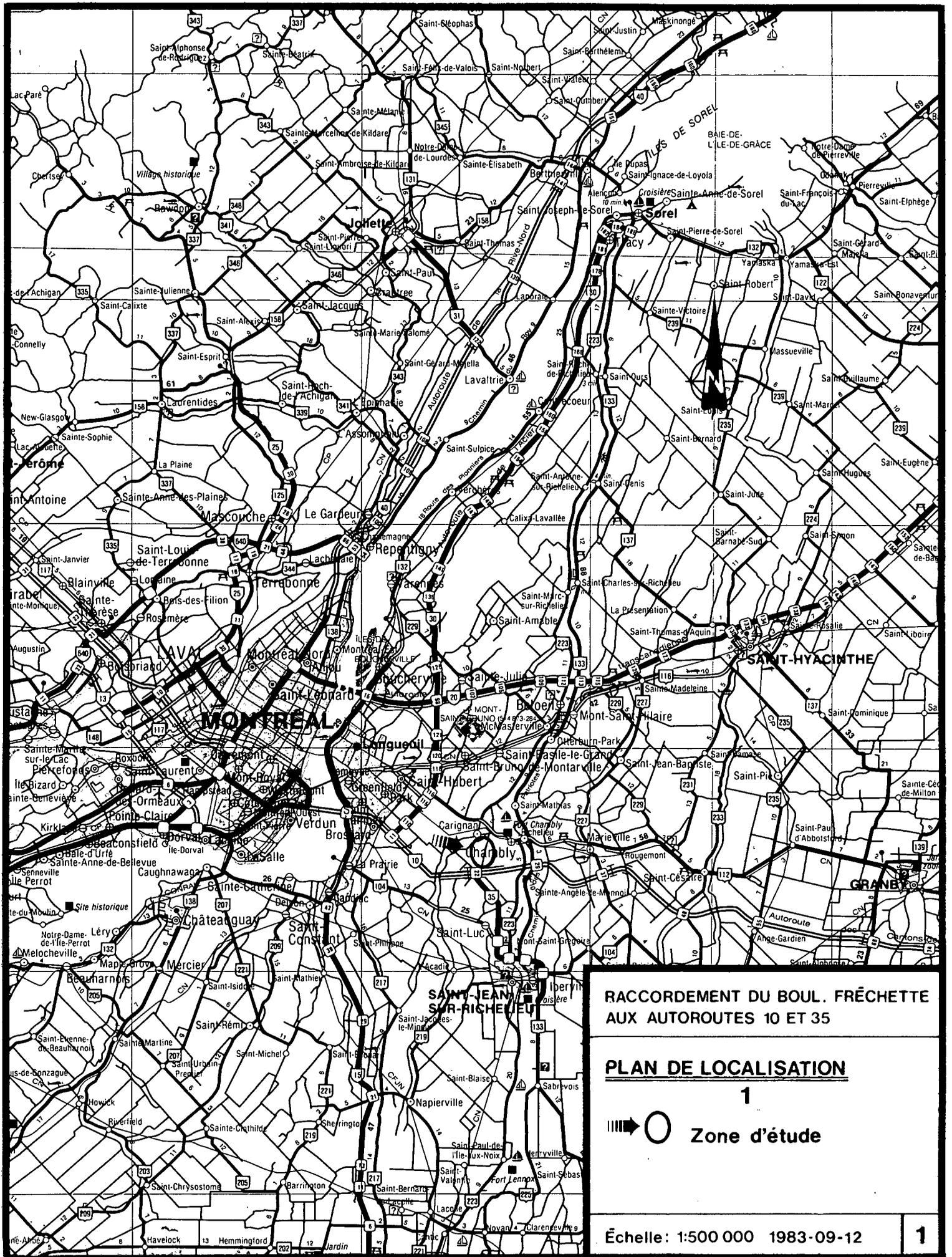
Le 1er janvier 1965, le ministère des Transports du Québec a mis en service l'autoroute des Cantons de l'Est reliant Montréal à Sherbrooke, suivi, peu de temps après, de la mise en service de l'autoroute collectrice de Saint-Jean et désignée comme «autoroute 35».

Parallèlement à la mise en service des différents tronçons de route, le projet de raccordement de la ville de Chambly à l'autoroute 10 dans le prolongement du tracé de l'autoroute 35, a progressé lentement avec le résultat que la ville de Chambly l'a inclus au plan directeur de la ville dès 1966.

Aujourd'hui, la ville de Chambly peut témoigner du sérieux de son plan directeur puisque le boulevard Fréchette, connu et planifié comme une artère de pénétration au centre de la ville dans le prolongement du projet de raccordement, est déjà construit à l'intérieur du cadre bâti.

1.3 LE PROJET DE RACCORDEMENT DANS LE PLAN DU RESEAU ROUTIER

La mise en service de l'autoroute 10 a assuré de meilleures communications terrestres entre Montréal et Sherbrooke, entre toutes les municipalités échelonnées le long du parcours et celles situées à des distances raisonnables de part et d'autre de ce grand axe routier.



RACCORDEMENT DU BOUL. FRÉCHETTE
AUX AUTOROUTES 10 ET 35

PLAN DE LOCALISATION

1

Zone d'étude

Échelle: 1:500 000 1983-09-12 1

Lorsque le ministère des Transports du Québec a pris la décision de construire cette route à grande capacité afin d'y canaliser les déplacements à caractère régional et provincial dans une direction est-ouest, il a implicitement fait le choix d'assurer un réseau optimal de routes de raccordement à l'autoroute 10 dans une direction nord-sud, et de ne pas avoir à construire de nouvelles routes ou d'augmenter sensiblement la capacité des routes actuelles dans une direction est-ouest à l'extérieur de la ceinture densément habitée au sud de Montréal.

Aujourd'hui, il est permis d'affirmer que cette décision fut judicieuse parce que le ministère des Transports du Québec n'a pas construit de nouvelles routes entre l'autoroute 20 et la frontière des Etats-Unis dans une direction générale est-ouest, sinon pour améliorer celles existantes dans le cadre de projets de réfection de routes.

Le raccordement de Chambly à l'autoroute 10 s'inscrit dans ce plan d'ensemble, et le boulevard Briand actuel ne peut être qualifié de lien routier convenable et acceptable pour le public-voyageur qui l'emprunte ou qui devrait l'emprunter.

En ce qui a trait aux mouvements pendulaires entre Chambly et Montréal, les dernières données disponibles sur le sujet datent de 1971 et proviennent des dossiers techniques de la région de Montréal «Les flux de travail» et «Les migrations alternantes et l'activité économique» préparés en 1976 par l'Office de planification et de développement du Québec. Ces données ne tiennent compte que des principaux flux de travail et ne comprennent pas les mouvements ayant d'autres buts comme le transport de marchandises, le loisir, le magasinage et le tourisme.

1.4 JUSTIFICATION DU PROJET DE RACCORDEMENT

Le projet d'un lien routier entre le centre de Chambly et l'autoroute 10, est justifié sur les plans suivants:

1.4.1 ACCESSIBILITE

Le boulevard Briand actuel raccorde, en fait, le centre de Chambly à l'autoroute 10. Cependant, plusieurs résidents de Chambly qui demeurent à proximité dudit boulevard, ne peuvent y accéder et doivent même effectuer un détour de plusieurs kilomètres.

1.4.2 CARACTERISTIQUES ACTUELLES DU BOULEVARD BRIAND _____

- . La largeur de la chaussée de 6 à 7 mètres, s'avère insuffisante pour les besoins du milieu
- . Fondations désuètes
- . Absence d'accotement
- . Surface de roulement rapiécée
- . Drainage inadéquat
- . Route inondée au printemps
- . Surface fréquemment glacée lors de nuits froides.

1.4.3 INTEGRATION AU PLAN DIRECTEUR _____

Selon le plan directeur, le boulevard Fréchette et son prolongement jusqu'à l'autoroute 10 constituent l'artère de pénétration par excellence au centre de Chambly. Ce boulevard présentement construit jusqu'à la ligne de transport d'énergie hydro-électrique fut d'ailleurs planifié pour satisfaire cette fonction, à preuve les caractéristiques géométriques du tronçon réalisé comprennent quatre voies de circulation séparées par une bande centrale avec servitude de non-accès.

Les échangeurs sur l'autoroute 10 étant bien espacés, il n'est que normal d'y raccorder des routes surtout s'ils sont situés à proximité des générateurs de trafic.

1.4.4 CARACTERISTIQUES DE LA CIRCULATION _____

Le débit journalier moyen annuel sur le boulevard Briand, est de quelque 4000 véhicules, et les camions sont prohibés.

Pour les raisons mentionnées tantôt, ce nombre de véhicules est un strict minimum, et nul doute que le débit de circulation serait de l'ordre de 5000 à 6000 véhicules/jour si une nouvelle route était mise en service.

Compte tenu de ce niveau de circulation, et la vocation de cette route, les caractéristiques actuelles du boulevard Briand s'avèrent non-conformes aux normes du ministère des Transports du Québec.

CHAPITRE 2

CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES DU NOUVEAU PROJET
ET ANALYSE DE SOLUTIONS

2 — CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES DU NOUVEAU PROJET ET ANALYSE DE SOLUTIONS

2.1 CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES DU NOUVEAU PROJET DE ROUTE

Pour satisfaire aux besoins du public-voyageur actuel et au trafic généré par une nouvelle infrastructure, il est recommandé:

- à la première étape, la construction d'une route principale à deux voies de circulation, avec fossés à ciel ouvert, dans une emprise de 40 mètres de largeur;
- à la deuxième étape, lorsque les besoins le justifieront, la construction d'une route à quatre voies de circulation séparées par une bande centrale, avec drainage souterrain, dans la même emprise de 40 mètres.

Aux deux étapes, des accès à niveau seront permis seulement aux intersections de chemins publics.

2.2 ANALYSE DE SOLUTIONS ET SOLUTIONS RETENUES

D'abord un tracé empruntant le boulevard Industriel ne peut être retenu car il ne dessert et ne desservirait pas le noyau principal de Chambly situé plus à l'ouest, là où se situent le boulevard Fréchette et le boulevard Briand.

Pour des raisons environnementales, les corridors pouvant être envisagés se confinent à l'axe du lot 366 de la première concession ainsi qu'à celui du boulevard Briand. Trois tracés (voir figure 2) ont été développés dont deux comportent trois variantes.

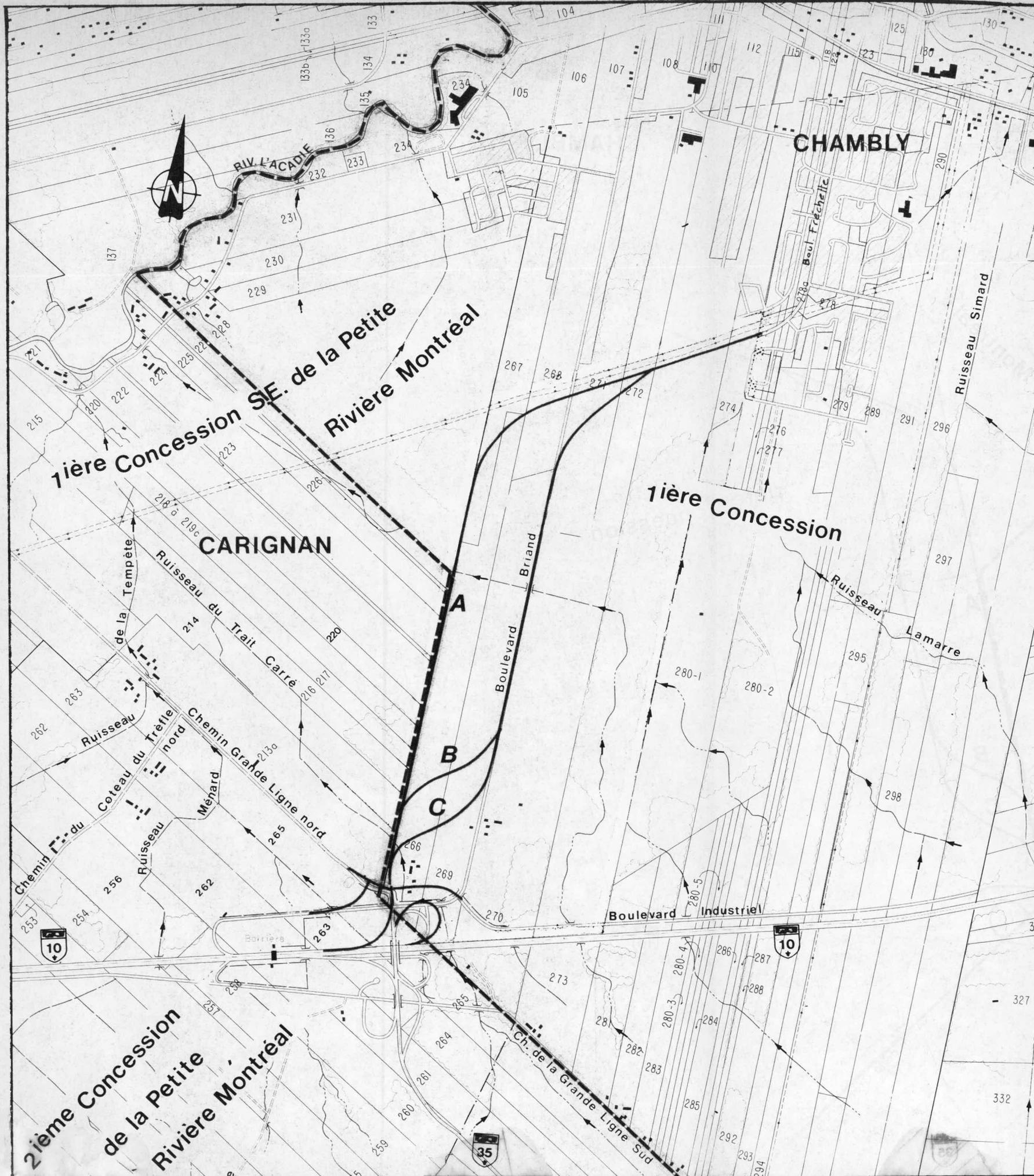
2.3 DESCRIPTION DES TRACES ETUDIES

Tracé "A"

Le tracé "A" s'amorce dans le prolongement nord de l'autoroute 35 et demeure parallèle à la limite ouest de la cité de Chambly, sur le lot P-266, pour bifurquer vers l'est avant les lignes de transports de l'Hydro-Québec, qu'il longe pour se raccorder au futur prolongement du boulevard Fréchette à la hauteur de l'actuel boulevard Briand.

VARIANTES DE TRACE

— VARIANTES "A" "B" OU "C"



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien :

Chargé de projet :

Approuvé par le chef de service :

Échelle: 1:20 000 Date: 23.09.13 NO: 2

Dans la phase I, un raccordement de la section nord du boulevard Briand au boulevard Fréchette est prévu. La section sud devient cul-de-sac. A la deuxième étape, sous la supervision de la municipalité de Chambly, le boulevard Brassard se raccorde au boulevard Fréchette; les sections nord et sud du boulevard Briand deviennent cul-de-sac. La section nord du boulevard Briand conservera son caractère résidentiel.

Tracé "B"

Le tracé "B" s'amorce dans le prolongement de l'autoroute 35. Après une section en courbe légère ($R=1800$), bifurque vers l'est pour emprunter l'axe du boulevard Briand, pour enfin, au moyen d'une courbe à droite, venir longer les lignes de transport de l'Hydro-Québec, et se raccorder à l'actuel boulevard Fréchette.

Trois variantes de tracé (voir figure 3) sont étudiées suivant que le tracé se situe:

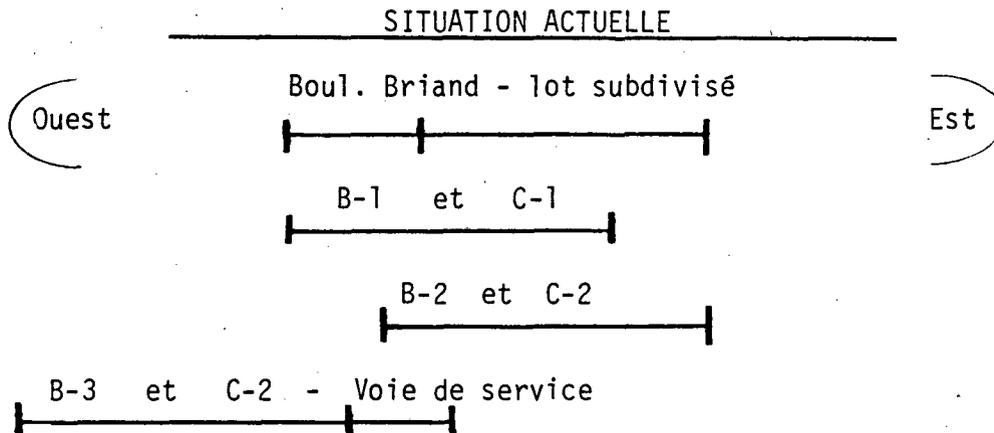
- 1) à l'est de la limite ouest de l'emprise actuelle du boulevard Briand, impliquant l'expropriation de lots subdivisés;
- 2) à l'est de la limite est de l'emprise actuelle du boulevard Briand, impliquant l'expropriation des lots subdivisés adjacents au boulevard;
- 3) à l'ouest de la limite ouest de l'emprise actuelle du boulevard Briand, en gardant le boulevard actuel comme chemin de service pour ne pas enclaver les lots subdivisés;

Tracé "C"

Le tracé "C" s'amorce dans le prolongement de l'autoroute 35 et ne diffère du tracé "B" que par le rapprochement de l'intersection du chemin de la Grande-Ligne, des deux courbes, permettant de se rabattre sur l'axe de l'actuel boulevard Briand.

Les trois variantes de tracé décrites précédemment, s'appliquent aussi pour le tracé "C", sauf qu'à la phase I, la longueur de la section de route à quatre voies séparées se prolonge jusqu'à la fin des deux courbes inversées afin d'augmenter la sécurité à l'intersection du chemin de la Grande-Ligne.

Figure 3 - SECTIONS AU NIVEAU DU BOULEVARD BRIAND



2.4 CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES TRACES

Classification de la route:

Phase I: route provinciale rurale à deux voies selon la norme D-2301 du ministère des Transports, dont le profil en travers type apparaît à l'annexe 1.

Phase II: route provinciale urbaine à quatre voies séparées par un terre-plein central, avec drainage souterrain, dans la même emprise (voir annexe 2).

Volume de circulation:

Sur le boulevard Briand, le débit jour moyen annuel est de 4 000 (1981) véhicules, tandis que sur la nouvelle route, le débit jour moyen annuel aurait été (1981) approximativement de 6 000 véhicules.

Règlementation des accès:

Des servitudes de non-accès sont établies le long de la route, sauf aux intersections avec des chemins publics.

Vitesses:

Vitesse de référence: 100 km/h

Vitesse indiquée: 70 km/h

Éléments de la route (voir annexes 1 et 2):

Nombre de chaussées

Phase I: une chaussée de 7,3 mètres

Phase II: deux chaussées de 7,95 mètres chacune

Nombre de voies

Phase I: deux voies de 3,65 mètres

Phase II: quatre voies, deux par chaussée:

les voies de gauche ont: 4,3 mètres

les voies de droite ont: 3,65 mètres

Note: A la phase I du projet, les tracés A, B-1, B-2 et B-3, ne comportent quatre voies que sur une longueur de \pm 220 mètres, tandis que pour les tracés C-1, C-2 et C-3, cette longueur passe à \pm 980 mètres.

Accotement

Tant à la phase I qu'à la phase II, les accotements sont pavés et ont une largeur de 3 mètres.

Talus et flancs de coteaux

A la phase I où il est prévu que le drainage s'effectue au moyen de fossés latéraux, les talus extérieurs ont des pentes de 4:1, et les flancs de coteaux ont des pentes de 2:1 ou plus douces.

Fossés

Les fossés latéraux, d'une largeur minimale au bas de 1,0 mètre, ont une profondeur suffisante pour drainer l'infrastructure de la route (environ 1,5 mètre).

Terre-plein

La largeur maximale du terre-plein central est de 5,0 mètres là où il doit être construit, et la largeur minimale est de 1,5 mètre là où il y a un refuge pour les mouvements de virages à gauche.

Dans l'hypothèse des tracés B-3 et C-3, le terre-plein latéral séparant la route projetée de l'actuel boulevard Briand devenant un chemin de service, a une largeur de 20 mètres comprenant les accotements.

Emprise

L'emprise nominale de la route, tant pour la phase I que pour la phase II, est de 40 mètres.

Intersections

Toutes les intersections avec d'autres chemins publics sont à niveau et devront être distantes de plus de 500 mètres l'une de l'autre.

Courbures horizontales:

TABLEAU 1 - NOMBRE DE COURBES ET LEUR RAYON

<u>Tracé</u>	<u>Nombre de courbes</u>	<u>Rayon de courbure (m)</u>
"A"	1	1 800
	1	600
	1	1 800
"B"	2 inversées	420
	1	600
	1	1 800
"C"	2 inversées	420
	1	600

Devers:

Chaussées

En ligne droite: 0,021 m/m

En courbe: variable jusqu'à 0,06 m/m

Accotements et arrondi

Les accotements sont pavés et le devers devrait être au minimum 0,04 m/m (voir annexe 3), tandis que l'arrondi est de 1,3 mètre après une section droite de 0,6 mètre.

Pentes:

Dû à la topographie des lieux (relativement plat), le maximum de 4% pour les pentes ascendantes devrait facilement être respecté.

Courbures verticales:

Longueur minimale de la courbe dans sa projection horizontale:

Zone connexe: minimum 60 m

Zone concave: minimum 60 m

Visibilité à l'arrêt:

Distance de visibilité à l'arrêt:

- minimum: 150 m

- souhaitable: 210 m

2.5 LA BRETELLE PARALLELE A L'AUTOROUTE 10

Dans le but de présenter un niveau de sécurité plus élevé, ce projet implique, peu importe la solution retenue, une correction de la boucle d'échangeur (plus grand rayon de courbure) située au nord de l'autoroute 10.

Le projet nécessite donc, par le fait même, une relocalisation vers le nord de la bretelle parallèle à l'autoroute 10 dans sa partie comprise entre le boulevard Briand. Le chemin de la Grande-Ligne nord doit également être réaligné à son extrémité sud.

Compte tenu des paramètres: sécurité (proximité de la boucle d'échangeur); environnement (présence de bois et de résidences); et coûts de construction, le nouveau tracé de la bretelle représenté à la figure 2 est celui apparaissant nettement comme la solution optimale.

2.6 PERIODE DE REALISATION DES TRAVAUX

Compte tenu de la libération du corridor nécessaire à l'exécution des travaux donc, dépendamment de l'émission des différentes autorisations, il est espéré que les travaux de construction débute-
ront durant l'automne 1985 par l'exécution du déboisement et du creusement des fossés de drainage. La reprise se fera au printemps 1986 afin de permettre la réalisation de la structure de la route. Ces travaux s'échelonnent jusqu'à l'automne 1986.

2.7 LES PROCEDURES D'EXPROPRIATION ET LA LISTE DES PROPRIETAIRES EXPROPRIES

Les procédures d'expropriation et la liste des propriétaires expropriés apparaissent respectivement aux annexes 4 et 5.

CHAPITRE 3

ANALYSE DU MILIEU LOCAL

3 — ANALYSE DU MILIEU LOCAL

3.1 LE TERRITOIRE DE CHAMBLY

La municipalité de Chambly possède le statut de ville. En 1983, elle compte 12 500 habitants. Son territoire, d'une superficie de 25,01 km², sera divisé en trois parties pour les fins de l'analyse:

- le territoire urbanisé;
- les espaces urbains non développés;
- la zone agricole protégée.

3.1.1 LE TERRITOIRE URBANISE

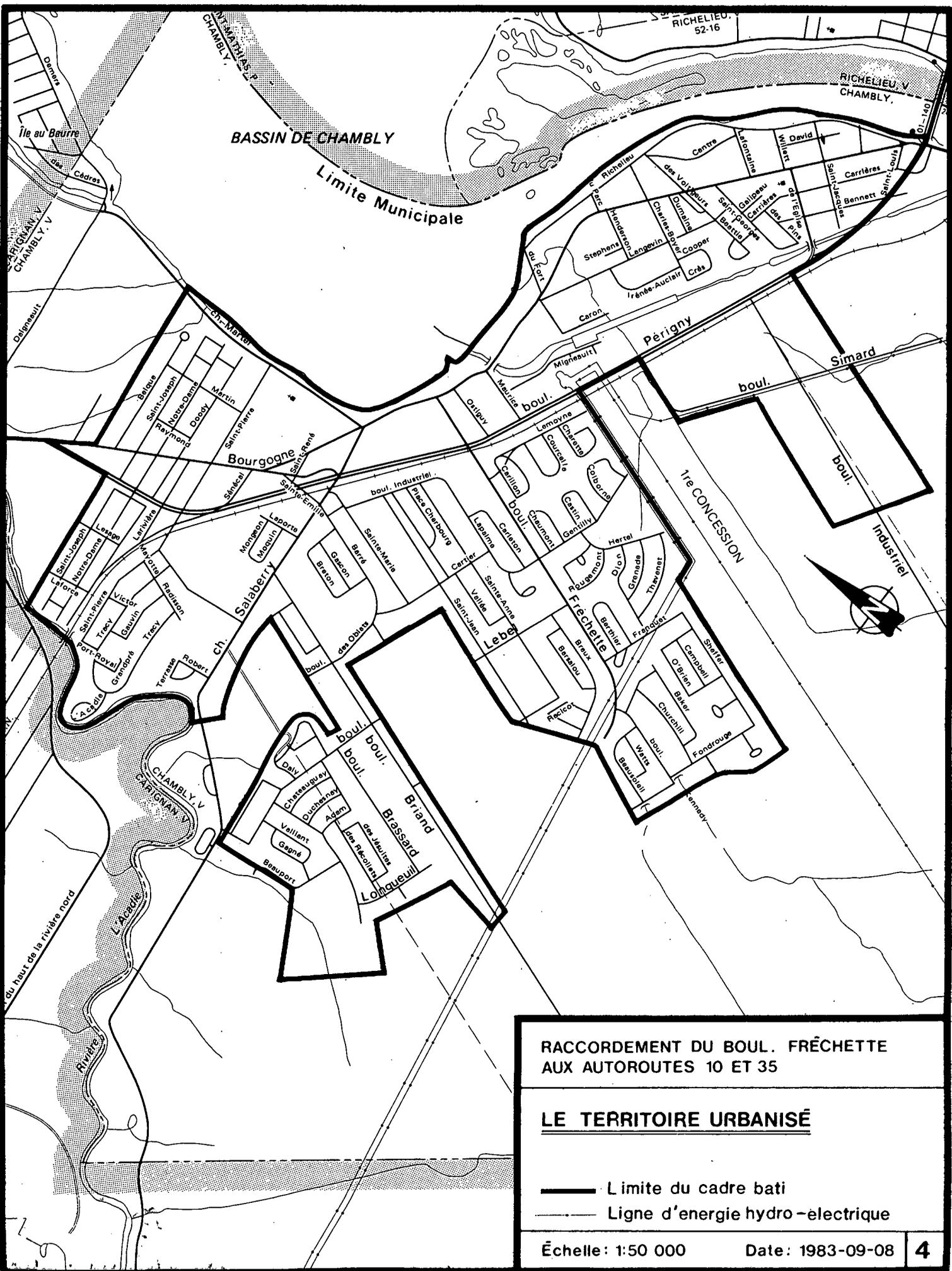
L'urbanisation occupe la partie nord du territoire de Chambly (voir figure 4). Après une brève description de la zone urbanisée au nord du boulevard Périgny, nous nous attarderons davantage à celle située au sud du boulevard.

3.1.1.1 Zone au nord du boulevard Périgny

La route 112 (boulevard Périgny) traverse la ville d'est en ouest à moins d'un kilomètre de la rivière Richelieu (voir figure 4). La majorité des commerces de la ville y ont leur adresse. Les industries se regroupent près du carrefour des boulevards Périgny et Industriel. Entre le boulevard Périgny et la rivière, la rue Bourgogne traverse, sur toute sa longueur, un quartier à caractère résidentiel dominant.

3.1.1.2 Zone au sud du boulevard Périgny

Au sud du boulevard Périgny, tout un quartier résidentiel de constructions récentes s'articule autour des trois boulevards suivants: Fréchette, Brassard et Briand.



RACCORDEMENT DU BOUL. FRÊCHETTE
 AUX AUTOROUTES 10 ET 35

LE TERRITOIRE URBANISÉ

- Limite du cadre bâti
- - - Ligne d'énergie hydro-électrique

Échelle: 1:50 000 Date: 1983-09-08

Boulevard Brassard

Le boulevard Brassard est destiné à drainer la circulation de la partie est du nouveau quartier résidentiel. Il se divise en trois tronçons:

- un premier tronçon joint le boulevard Périgny au chemin Salaberry. Les habitations riveraines se composent également de maisons individuelles à un étage et de maisons jumelées à deux étages;
- le second tronçon, entre le chemin Salaberry et le boulevard Lebel, n'est pas construit et les terrains environnants demeurent encore vacants;
- le troisième tronçon débute au boulevard Lebel et se termine actuellement à la rue Longueuil. La plupart des résidences unifamiliales qui bordent le boulevard comportent un seul étage. Ce tronçon du boulevard est parallèle au boulevard Briand, dont il est distant de moins de cent (100) mètres.

Boulevard Briand

Le boulevard Briand joint les autoroutes 10 et 35 au boulevard Salaberry. Il a gardé son caractère rural même à cet endroit avec son drainage en surface. Des maisons individuelles généralement à un étage (sinon avec deux) le bordent. Tout le secteur environnant se compose de maisons de ce type. Le seul commerce ayant son adresse sur ce boulevard (un salon de coiffure), se situe non loin de l'intersection avec le boulevard Périgny.

La résolution no. 4104 adoptée par le conseil municipal de Chambly, en date du 22 octobre 1975, interdit la circulation de véhicules lourds sur ce boulevard.

Boulevard Fréchette

Le boulevard Fréchette s'étend de la rue Bourgogne jusqu'au delà de la ligne de haute tension. Aucune résidence ne fait face à cette artère et les accès sont prohibés, excepté aux intersections. Les cours arrières des résidences donnent directement sur le boulevard Fréchette, alors que leur façade fait front à des rues parallèles. Il s'agit de résidences individuelles avec un ou deux étages. Un centre médical et quelques maisons, tous à proximité du boulevard Périgny, font seules exceptions à la règle, ayant leur adresse sur le boulevard Fréchette même. C'est à l'extrémité sud du boulevard, au delà de la ligne de haute tension (voir figure 4) que se situe le quartier le plus récent.

La résolution no. 3115 adoptée le 3 juillet 1973 par le conseil de la municipalité de Chambly, stipule que le trafic lourd est interdit dans les zones résidentielles. Vu le caractère résidentiel des îlots attenants au boulevard Fréchette, le contenu de cette résolution s'applique à ce boulevard.*

3.1.2 LES ESPACES URBAINS NON DEVELOPPES _____

Les espaces de Chambly non structurés et non bâtis, exclus de la zone agricole permanente, possédant par le fait même un potentiel de développement urbain certain** forment une série de pochettes composant une couronne autour du territoire urbanisé (voir figure 5).

Pochette A

Cette pochette se situe à la périphérie nord de la municipalité. La majeure partie de ce territoire est réservée à un usage public et institutionnel. Ce zonage s'explique par la présence d'un golf et d'une résidence pour personnes âgées.

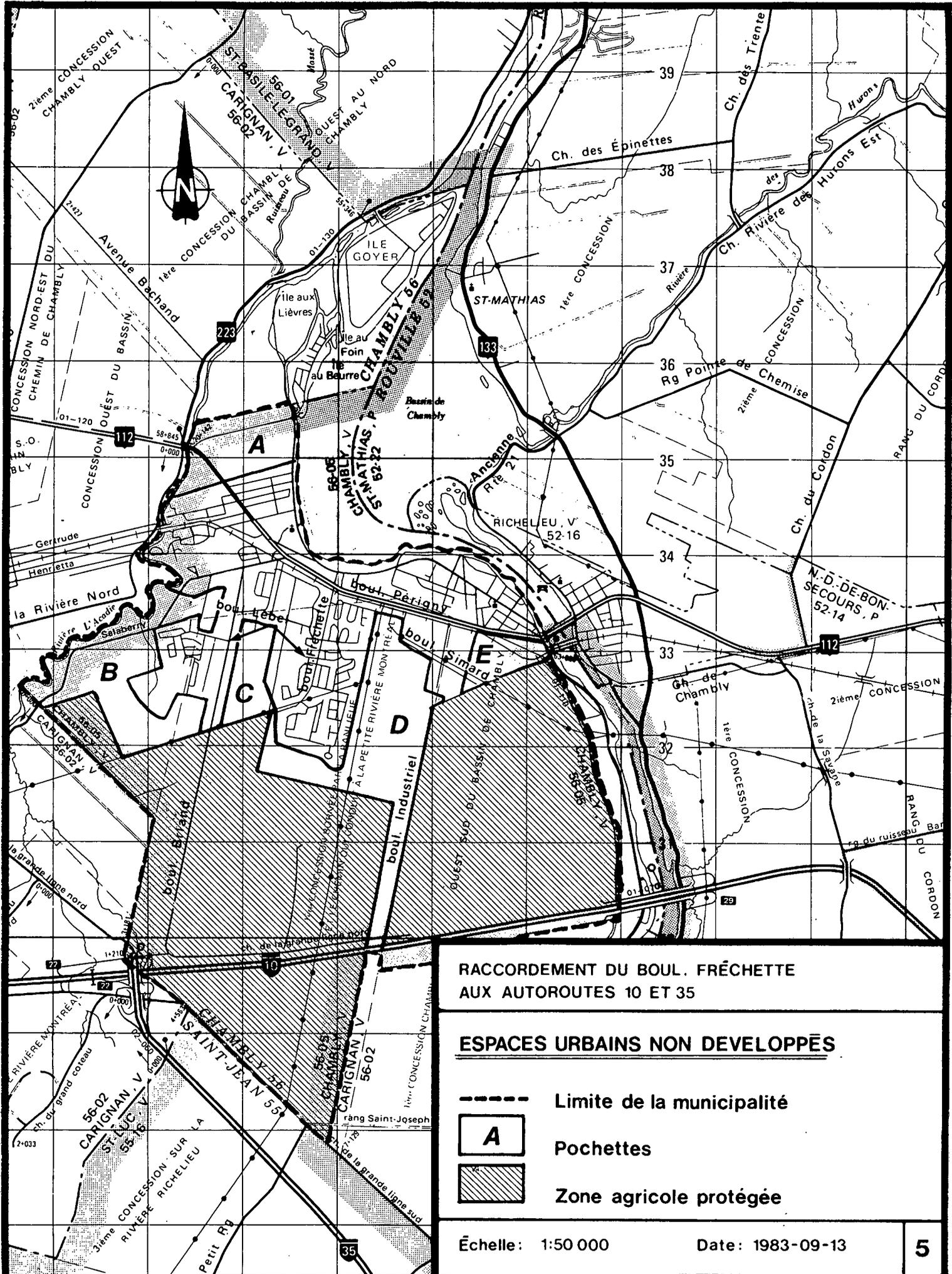
Pochette B

La rivière L'Acadie borde partiellement la pochette B, sauf pour une zone publique et une autre commerciale, toutes les autres zones sont destinées à une occupation résidentielle. Selon les zones, trois types de construction seront autorisés: les maisons individuelles avec un ou deux étages, les maisons avec deux étages prévues pour abriter deux ménages, et les maisons avec trois étages pouvant abriter trois ménages ou plus.

La municipalité projette le prolongement du boulevard Brassard jusqu'à la ligne d'énergie hydro-électrique et la transformation du chemin Salaberry en boulevard (voir figure 5). Un boulevard situé du côté nord de la ligne de haute tension et parallèle à celle-ci, ainsi qu'un autre boulevard situé le long de la frontière avec Carignan, sont projetés pour desservir les habitants attendus dans ce quartier. Selon les dires de l'urbaniste de la municipalité de Chambly, c'est dans le milieu environnant le boulevard Brassard que devrait normalement être canalisé, à court et moyen terme, le développement domiciliaire.

* Les véhicules lourds empruntent le boulevard Industriel.

** Les informations incluses dans cette partie de l'étude sont tirées d'observations visuelles ainsi que du plan d'urbanisme actuel de Chambly confectionné en 1966 et révisé en 1967 et 1974. Un nouveau plan est en préparation et devrait être prêt en 1984.



**RACCORDEMENT DU BOUL. FRÉCHETTE
AUX AUTOROUTES 10 ET 35**

ESPACES URBAINS NON DEVELOPPÉS

- Limite de la municipalité
- A Pochettes
- Zone agricole protégée

Échelle: 1:50 000

Date: 1983-09-13

Pochette C

De faible étendue, cette enclave a la forme d'une bande située entre deux quartiers récents. Mises à part quelques zones publiques ou commerciales, ce secteur est entièrement destiné à une occupation résidentielle. Tous les types de construction sont autorisés dans l'une ou l'autre des zones délimitées dans le plan de zonage de Chambly, de la maison individuelle à un étage jusqu'à la maison à trois étages prévue pour abriter trois ménages ou plus.

La municipalité projette y compléter la construction d'une seule artère majeure: le boulevard Lebel. Celui-ci existe de part et d'autre de la pochette C et il ne reste qu'à relier les deux tronçons.

Pochette D

C'est la plus vaste des pochettes. Le plan de zonage de la municipalité destine tout le couloir longeant le boulevard Industriel à un usage industriel. Plus à l'ouest, de la bande industrielle à la ligne de haute tension, un milieu résidentiel à développer selon un plan d'ensemble est planifié. Toujours plus à l'ouest, au delà de la ligne de transport d'énergie hydro-électrique, la construction de trois (3) types d'habitation est permise selon les zones: les maisons individuelles comprenant un ou deux étages, les habitations à deux étages et les habitations à trois étages.

Pochette E

De faible étendue, cette pochette est en majeure partie réservée à un usage public et institutionnel par le plan de zonage de la municipalité. La partie restante est destinée à un usage industriel. On y projette le prolongement du boulevard Simard.

3.1.3 LA ZONE AGRICOLE PROTEGEE

La zone agricole protégée de Chambly a été décrétée le 20 mars 1980. Elle englobe à peu près toute la moitié sud du territoire de Chambly (voir figure 5) et comprend principalement des terres argileuses bénéficiant d'un potentiel agricole élevé. Un corridor, exclu de la zone agricole protégée, longe le boulevard Industriel (pochette D - compris dans les espaces urbains non développés). Ce corridor divise la zone agricole protégée en deux parties de superficie semblable, l'une à l'est, l'autre à l'ouest.

3.1.3.1 Zone est

Avant que la zone agricole protégée ne soit décrétée, la partie du territoire de Chambly située à l'est du corridor du boulevard Industriel (voir figure 4) ne comprenait pas de vocation précise dans le plan de zonage de la municipalité. Mises à part quelques zones industrielles, ce territoire était réservé à l'expansion.

3.1.3.2 Zone ouest

Le plan de zonage était généralement plus précis pour la portion de la zone agricole protégée située à l'ouest du corridor du boulevard Industriel. Tout un quartier résidentiel était projeté entre la ligne de haute tension qui traverse la municipalité d'est en ouest et l'autoroute des Cantons de l'Est (A-10). Le territoire, entre la ligne de haute tension qui traverse la municipalité du nord au sud et le couloir du boulevard Industriel, était destiné principalement à un usage industriel. Enfin, le reste du territoire situé au sud de l'autoroute des Cantons de l'Est était réservé à toute expansion.

Selon un axe est-ouest, un boulevard important situé sur le côté sud à proximité de l'autoroute était prévu. Dans le sens nord-sud, deux boulevards étaient projetés. Le premier se situait dans l'axe principal du boulevard Fréchette, auquel il se raccordait, et se terminant au boulevard est-ouest décrit ci-haut. Le second prolongeait le boulevard Fréchette vers l'ouest, dans l'axe où il se termine présentement, le long de la ligne de haute tension, puis bifurquait vers le sud en longeant la frontière de Carignan, pour venir se raccorder à l'échangeur des autoroutes 35 et des Cantons de l'Est. Le prolongement du boulevard Fréchette, selon ce tracé, est prévu au plan d'urbanisme de la ville de Chambly depuis 1966. Pour la municipalité, ce projet répondait principalement à la nécessité de planifier un réseau routier régional ordonné.

CHAPITRE 4

IDENTIFICATION DE LA ZONE D'ETUDE

4 — LA ZONE D'ETUDE

La zone d'étude se situe en majeure partie dans la zone agricole protégée de Chambly, plus précisément au sud-ouest de la municipalité.

4.1 DELIMITATION

Les limites de la zone d'étude apparaissent sur les cartes intégrées aux chapitres suivants. Plus spécifiquement la zone d'étude est délimitée;

- au nord: par la ligne de transport d'énergie hydro électrique;
- à l'est: (du nord vers le sud) par la limite des lots 274 et 275 de la première Concession, puis celle des lots 274 et 280-1 (même Concession) et enfin des lots 273 et 280-1;
- au sud: par l'autoroute des Cantons de l'Est (A-10);
- à l'ouest:(du sud vers le nord) par la ligne séparatrice des lots 263 et 265 jusqu'au point de rencontre de la bretelle qui assure la sortie de l'autoroute 10. De ce point, la limite continue jusqu'à la résidence située sur le chemin de la Grande Ligne Nord et de cette maison vers le bois qui se termine à la jonction des lots 213a et 214 de la première Concession S.E. de la Petite rivière Montréal. La limite emprunte par la suite, d'est en ouest, la ligne séparatrice des lots 213a et 214, puis se dirige vers le nord en suivant la limite ouest des lots 266 et 267 de la première Concession.

4.2 JUSTIFICATION

D'abord, les limites de la zone d'étude réfèrent aux deux points que le projet va relier: d'une part, l'extrémité sud du tronçon déjà construit du boulevard Fréchette et, d'autre part, l'échangeur à l'intersection des autoroutes 35 et 10. A partir de ces points, la délimitation de la zone d'étude tient compte de l'orientation cadastrale des lots, des éléments biophysique (bois) et anthropique (résidence, ligne de transmission d'énergie hydro-électrique), de même qu'elle englobe toutes les hypothèses possibles de tracé. Enfin, ces limites respectent toutes les contraintes majeures sur les plans environnemental et technico-économique.

CHAPITRE 5

DESCRIPTION DU MILIEU RECEPTEUR

5. DESCRIPTION DU MILIEU RECEPTEUR

5.1 MILIEU NATUREL

5.1.1 TOPOGRAPHIE

La zone d'étude est incluse dans l'unité physiographique majeure des basses terres du Saint-Laurent. Elle est donc caractérisée par un relief uniforme et une pente douce en direction nord-ouest.

5.1.2 GEOLOGIE

Formations rocheuses

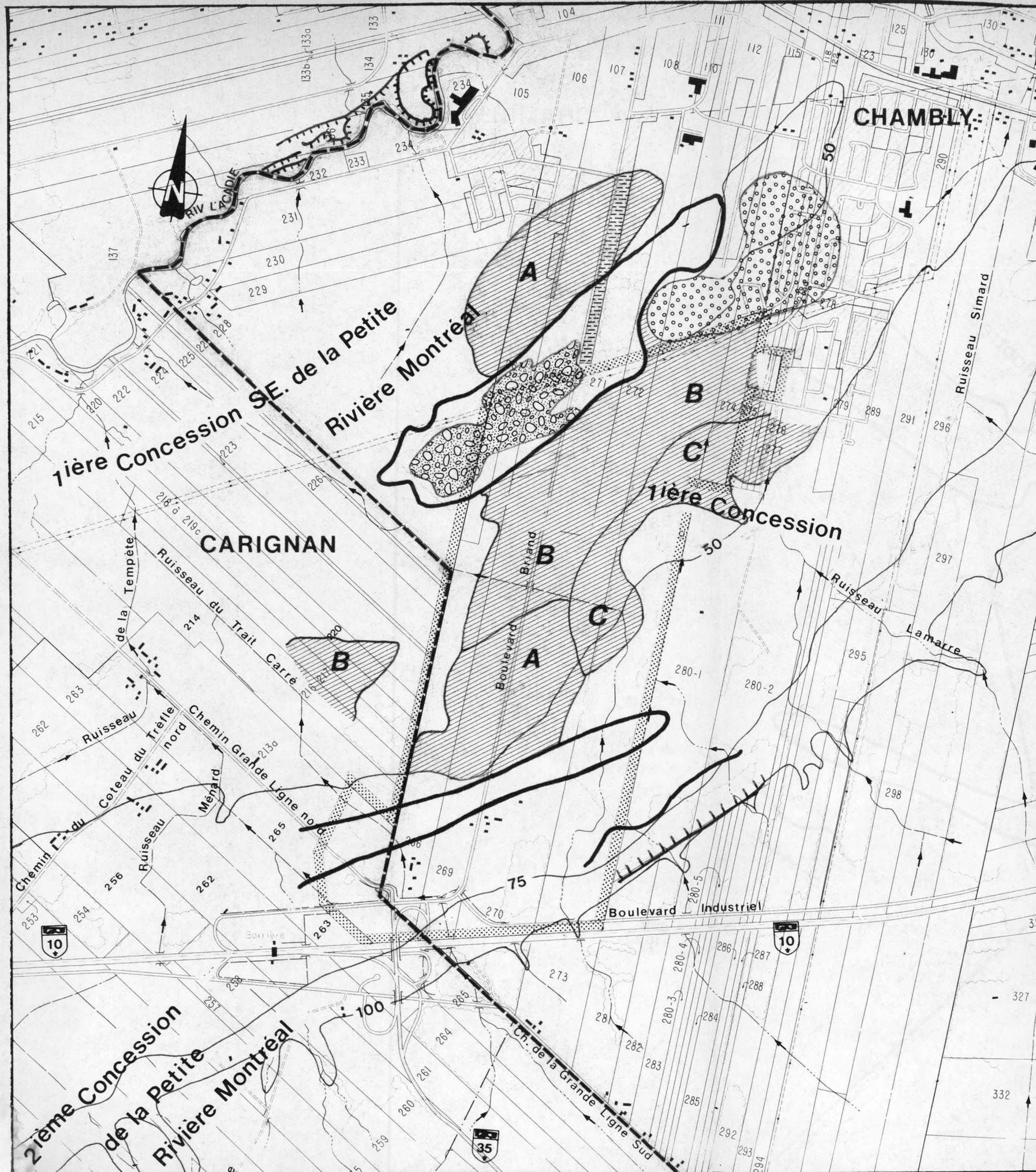
Le substratum rocheux comprend des schistes argileux et des grès du Groupe de Lorraine. On observe sur la carte géologique de grandes ondulations de la structure qui sont en fait imperceptibles au niveau de l'affleurement. Ces roches qui présentent plutôt un pendage sub-horizontale vers le nord n'affleurent à aucun endroit dans la zone d'étude. Les seuls affleurements rocheux d'importance dans la région sont les collines montérégiennes situées à plus de dix kilomètres au nord et à l'est, ainsi qu'une basse colline qui domine la ville de Saint-Jean d'Iberville sur la rive gauche du Richelieu.

Formations meubles

L'argile est le seul dépôt dont il soit fait mention à l'intérieur de la zone d'étude (voir figure 6). Ce dépôt domine tout autant au niveau de la région. L'étude des photographies aériennes au 1: 15 840 tend à supposer que du till pourrait affleurer sur la bordure nord de l'aire d'étude. Il s'agit en fait d'une zone d'ondulations orientée du nord-est au sud-ouest où apparaissent des tas de pierres. Au sud et à l'est de cette zone, la surface argileuse exhibe des bandes plus claires et plus sombres toujours orientées du nord-est au sud-ouest. Il est peu probable que ces variations s'accompagnent de changements significatifs au niveau des sols.

GÉOLOGIE

-  Surfaces perturbées par des aménagements récents
-  Sable sur argile
-  Argile **A**: surface uniforme (mouille d'ancien chenal ?)
- B**: surface marquée de rides subparallèles longues
- C**: surface marquée de rides subparallèles courtes
-  Till et argile
-  Paléo-rivages de la rivière L'Acadie
-  Talus d'érosion du proto-Saint-Laurent
-  50 Courbe d'élévation en pieds
-  Zones à surfaces ondulées ou inclinées pouvant correspondre à d'anciens rivages
-  Ligne de transport d'énergie
-  Limite de la zone d'étude



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien : *Khandjor*

Chargé de projet :

Approuvé par le chef de service :

Échelle: 1:20 000 Date: *août 83* No: **6**

Les basses-terrasses de ce secteur constituent un des chenaux du proto-Saint-Laurent drainé aujourd'hui par le cours inférieur des rivières l'Acadie et Richelieu. Les surfaces étudiées ont été façonnées par l'activité fluviale jusqu'à ce que la surface du plan d'eau s'abaisse sous l'élévation de 50 pieds. Ce chenal s'est alors fermé pour constituer un lac peu profond dont l'existence fut éphémère. L'incision du Richelieu et de la rivière l'Acadie dans la plaine a conduit au drainage subséquent de ce lac temporaire. Ces paléo-rivages appartiennent donc au début de la phase alluvionnaire qui a suivi l'épisode du lac Lampsilis. De par leur altitude comprise entre 15 et 20 mètres, il devient difficile d'établir leur âge à partir des courbes d'émersion des terres proposées par différents auteurs, car ces dernières concernent les phases marines antérieures à 8 000 A.A. On peut toutefois proposer une période s'étendant de 7 000 A.A. à 4 000 A.A., ce qui apparaît suffisamment conservateur pour couvrir cette période de transition entre les phases lacustre et alluviale.

5.1.3 HYDROGRAPHIE

La région de Chambly se situe dans la portion sud des Basses-Terres du Saint-Laurent drainée par la rivière Richelieu. La zone d'étude est située sur sa rive gauche à plus de deux kilomètres à l'amont de la confluence entre les rivières Richelieu et l'Acadie. C'est vers ce tributaire que se draine la zone d'étude.

Deux ruisseaux traversent la zone d'étude. Le premier porte le nom de ruisseau du Trait Carré et coule sur 4 km de distance (voir figure 6). Le cours de celui-ci et de ses affluents est anthropique sur presque toute sa longueur. Sa source se trouve à quelque 800 m au sud de l'autoroute des Cantons de l'Est. Il coule dans l'ensemble du sud-est vers le nord-ouest. Il est intermittent de sa source jusqu'à l'autoroute et l'eau des fossés de drainage de celle-ci s'y écoule. Par la suite, le ruisseau épouse sur la majeure partie de sa longueur, le contour des lots où il reçoit le drainage des terres avoisinantes. De là, il se jette finalement dans la rivière de l'Acadie. Sans appellation, le second ruisseau a 4,6 km de longueur et sa source se situe à environ 600 m au sud de l'autoroute des Cantons de l'Est. Il coule d'abord en direction nord. Il croise l'autoroute dont l'eau des fossés de drainage vient rejoindre son cours. Par la suite, il suit la partie centrale du lot 273 de la première Concession sur une distance d'environ 1,4 km. Son débit est, jusque là, intermittent. A cet endroit, le cours du ruisseau tourne à angle droit vers l'ouest et devient anthropique. Il le demeurera jusqu'à son embouchure sur la rivière l'Acadie.

5.1.4 VEGETATION, HABITAT ET ESPECE FAUNIQUE _____

Le secteur compris dans la zone d'étude a comme vocation première l'agriculture. Celle-ci démontre, selon les producteurs et pour diverses raisons, un dynamisme varié. L'utilisation du sol est donc différente selon les lots ou parties de lot (voir figure 13, utilisation du sol (1983)). En raison de cette utilisation, la valeur écologique de ces lots est aussi très variable. Il semble assez évident ici que les lots consacrés à la culture présenteront un faible intérêt au niveau écologique alors que les lots abandonnés ou occupés par les boisés, dépendamment de leur âge, du type de végétation et de la faune pouvant s'y trouver, auront potentiellement un plus grand intérêt.

Il sera décrit ci-après les différents types de milieu présents dans la zone d'étude, soit: les aires cultivées, la friche et la prairie herbacée ainsi que les lots boisés.

5.1.4.1 Description du milieu

Aires cultivées

En raison de leur utilisation fréquente par les activités agricoles, les lots occupés par la culture (voir figure 13) ne possèdent aucune végétation naturelle et ne sont guère propices à l'établissement d'une faune diversifiée.

Une grande activité de la part de crécerelles d'Amérique (Falco sparverius) a été remarquée au-dessus des prairies. Mentionnons ici que l'inventaire de la faune avienne n'a pas été faite de façon exhaustive.

Ces aires cultivées, prises comme entité globale, peuvent être considérées comme un milieu pauvre pour la faune. Cependant, si elles sont bordées par des milieux boisés ou en friche, elle deviennent alors des aires d'alimentation intéressantes pour la faune vivant dans ces milieux (ex.: petit gibier, cerf de Virginie, faune ailée).

Friche et prairie herbacée

Ces lots groupés sous ces appellations sont représentés sur la figure 13 par le terme friche qui réfère à son utilisation agricole. Sauf pour le lot 272 bordant à l'ouest le bois du lot 273, où il est noté la présence de végétation arbustive de bonne hauteur, ces lots en friche sont en fait des prairies herbacées. A certains endroits où les rigoles et les fossés de drainage se sont remplis, commence à apparaître la végétation arbustive.

Plus encore que pour les aires cultivées, ces lots situés en bordure de milieux boisés ont un potentiel fort intéressant comme aire d'alimentation pour les espèces vivant sous le couvert forestier ou en milieu d'écotone. A cet égard, une partie du lot 272, par sa bonne repousse arbustive, semble intéresser particulièrement le cerf de Virginie (Odocoileus virginianus) si on en juge par l'abondance de pistes en bordure du milieu boisé, surtout dans la partie nord de ce lot. Lors de notre visite du 13 septembre 1983, nous avons d'ailleurs observé en plein après-midi, un cerf paissant à la limite extérieure du lot 272 près du champ labouré (lot 271). Un autre cerf a été vu en milieu découvert, cette fois-ci à l'extrémité sud du bois du lot 273.

Lots boisés

Dans la zone d'étude, les superficies boisées sont en minorité. On note trois parcelles forestières d'inégales grandeurs; la principale, celle du lot 273, a une superficie d'environ 45 à 50 hectares, celle du lot 270, de 6 hectares, et celle du lot 213a, de 4 hectares. Les espèces feuillues dominent largement ces parcelles de lots boisés.

Lot 213a

Pour le lot 213a, on rencontre en proportion à peu près égale les espèces suivantes: le bouleau gris, Betula populifolia Marsh. soit en bosquets ou individuellement mais souvent vieillissants ou malades, le chêne à gros glands, Quercus macrocarpa Michx, le frêne rouge, Fraxinus pennsylvanica Marsh. et l'orme blanc, Ulmus americana L. Le chêne, le frêne et l'orme ont des classes de diamètre à hauteur de poitrine (D.H.P.) de 4 à 6 cm, de 20 cm et de 30 cm. La végétation arbustive, c'est-à-dire entre 1 et 3 m de hauteur, est aussi composée de chêne à gros glands, de frêne rouge et d'orme blanc avec en plus du sapin beaumier, Abies balsamea (L.) Mill., de l'érable rouge, Acer rubrum L. auxquels s'ajoutent parfois le caryer à noix douces, Carya ovata (Mill.) K. Koch et l'aubépine, Crataegus sp. En bordure de ce lot, près du chemin de la Grande Ligne nord, la végétation est différente et se compose alors de trembles, Populus tremuloides Michx, de hauteurs variables et de bouleaux gris. Sur ce chemin de la Grande Ligne nord, on remarque de part et d'autre de la route trois chênes à gros glands de diamètre appréciable (52, 54 et 59 cm).

* Les noms français et latins des arbres sont tirés de:
R.C. Hosie, "Arbres indigènes du Canada", Service canadien des forêts, ministère de l'Environnement, éditeur Information Canada, Ottawa 1972, 383 pages.

En bordure du lot 213a et de façon plus marquée encore en bordure du lot 214 jouxtant le lot 266, on observe une présence abondante de chênes à gros glands de bon diamètre (25 à 30 cm), malgré les fréquentes coupes forestières qui peuvent y être pratiquées. Ces activités de coupe semblent être faites soit pour agrandir les superficies en culture ou pour d'autres besoins. Par exemple, au niveau du lot 214, tout le centre du lot a été récemment déboisé.

En ce qui a trait à la présence faunique, on note une faune avienne diversifiée pour le lot 213a, telle une gelinotte huppée, Bonasa umbellus, une quinzaine de geais bleus, Cyanocitta cristata, plusieurs jaseurs des cèdres, Bombycilla cedrorum et un pic flamboyant, Colaptes auratus. L'observation de ces espèces communes aux milieux boisés est intéressante si on considère que la majeure partie de la zone d'étude est constituée d'aires cultivées et de prairies herbacées. La présence de ces parcelles boisées permet une plus grande diversité faunique.

Lot 273

Ce bois d'une bonne superficie est bordé, à l'est, par un fossé de drainage et des champs de maïs, au sud, par une parcelle cultivée, à l'ouest et au nord par des terrains en friche. Comme spécifié précédemment, un ruisseau intermittent traverse le lot 273 en son milieu et sur le tiers de sa longueur. Le débordement des eaux du lit du ruisseau lors des crues printanières occasionne l'inondation de certains endroits du bois et des terres adjacentes du côté ouest. Ce bois est principalement constitué de trembles (diamètre de 12 à 15 cm) accompagnés de bouleaux gris et d'érables rouges. A ces espèces s'ajoutent l'orme blanc et le frêne rouge aux endroits plus humides et susceptibles d'être inondés.

Aux endroits secs, les strates herbacées et arbustives deviennent très denses et sont composées surtout de Rubus spp., des Aster spp. et des fougères avec du bouleau gris, de l'érable rouge et quelques sapins baumiers. A l'extrémité sud du bois où le ruisseau est encaissé et forme des méandres, on rencontre plusieurs îlots de sapin baumier ayant chacun une trentaine d'individus d'un diamètre d'environ 14 cm. C'est le seul endroit de ce bois où la présence de résineux est notable. Plus haut, avant que le ruisseau ne devienne un fossé de drainage, on remarque un secteur occupé par une ormaie-frênaie dont les individus ont en moyenne un diamètre de 12 à 15 cm et dont le sous-bois est très dégagé. Ce secteur doit subir fréquemment le débordement du ruisseau. Dans la partie nord-ouest du bois, on remarque aussi un secteur humide où la végétation herbacée est constituée de carex.

Au niveau faunique, ce bois a donné lieu à des observations intéressantes sur le cerf de Virginie. Outre les deux observations notées précédemment en bordure de ce bois, un jeune cerf a été vu dans la petite ormaie-frênaie. A l'extrémité sud du bois, un sentier quoique peu évident a été décelé. Dans la partie nord-ouest du bois, les carex piétinés sur une largeur d'un mètre et les sentiers plus étroits au travers de la végétation arbustive laissent croire à une bonne utilisation de ce secteur par le cerf de Virginie.

Suite à l'observation de ces cervidés, nous avons interrogé un résident du boulevard Briand (M. G. Cognac) qui dit voir surtout depuis trois ou quatre ans des cerfs de Virginie dans ce secteur. Au début du mois de juin 1983, il a même vu 10 cerfs traverser en même temps la prairie pour gagner les bois à l'ouest du boulevard Briand. Il mentionne que ces cerfs venaient du bois du lot 273. D'autres résidents mentionnent que dans ce bois et les bois environnants, on peut trouver durant l'hiver des pistes de cerfs.

Nous avons consulté le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche au sujet de la présence de ce cervidé, dans ce secteur. Selon le biologiste responsable, aucun recensement récent n'existe pour ce secteur et les résultats du dernier inventaire datant de 1974 sont périmés. Il n'est pas au courant non plus de la présence possible de ravages. Cependant, les derniers hivers cléments auraient favorisé une augmentation de la population de cerfs de Virginie dans la région métropolitaine.

De plus, lors de ces hivers faciles, les cerfs, plutôt qu'être confinés en ravage, se déplacent plus entre les îlots boisés. Dans le cas du bois et des environs du lot 273, nous sommes certains de leur utilisation par le cerf durant l'été. Pendant la saison hivernale, on peut présumer qu'il fréquente ce bois au même titre que les zones boisées plus à l'est.

Lot 270

Ce bois d'environ 6 hectares, comprend dans sa partie nord une bande de régénération arbustive bien développée. Il est constitué en général de feuillus et on remarque en deuxième lieu la présence de conifères. Il semble s'apparenter fortement à la végétation observée à l'extrémité sud du bois du lot 273.

5.2 MILIEU HUMAIN

5.2.1 DOMAINE BATI

Hormis le lot 274, la zone d'étude possède un caractère nettement rural, malgré les mouvements spéculatifs antérieurs.

Sur le lot 274, une dizaine de résidences sont localisées au sud de la ligne de transport d'énergie hydro-électrique, à l'intérieur de l'îlot résidentiel formé par les rues Watts et Beausoleil.

Le reste de la zone d'étude ne comprend que cinq habitations, toutes situées dans la partie sud de la zone d'étude. Quatre d'entre elles se localisent à Chambly et une se retrouve dans la municipalité de Carignan.

La maison sise sur le lot 270 compte deux étages et quelques bâtiments (hangars et remises) y sont attenants. L'aspect paysager de cette propriété est intéressant principalement par le nombre d'arbres de grande taille qu'on y trouve (photo 1).

La maison du lot 269 de la première Concession comprend deux étages et mis à part un hangar, on ne retrouve aucun autre bâtiment sur la propriété (voir photo 1).

Des deux maisons du lot 266 de la première Concession, la plus ancienne compte un étage et demi et abrite un seul ménage. Tous les bâtiments de ferme ont disparus sauf un hangar. La plus récente comprend un seul étage et n'est entourée d'aucun autre bâtiment. L'aménagement paysager de ces deux maisons qui se font face est constitué de peupliers, de sapins, d'épinettes de Norvège et d'un orme (voir photo 2).

La maison, sur le chemin de la Grande Ligne Nord dans la municipalité de Carignan compte un seul étage. Elle se situe à la limite est de la zone d'étude.

Il y a présence de quatre puits artésiens dans la zone d'étude. Ils sont tous localisés sur la figure 13 et leur profondeur y est également indiquée.



PHOTO 1 - Vue vers le sud des résidences implantées sur le lot 269 (droite) et celle localisée sur le lot 270.

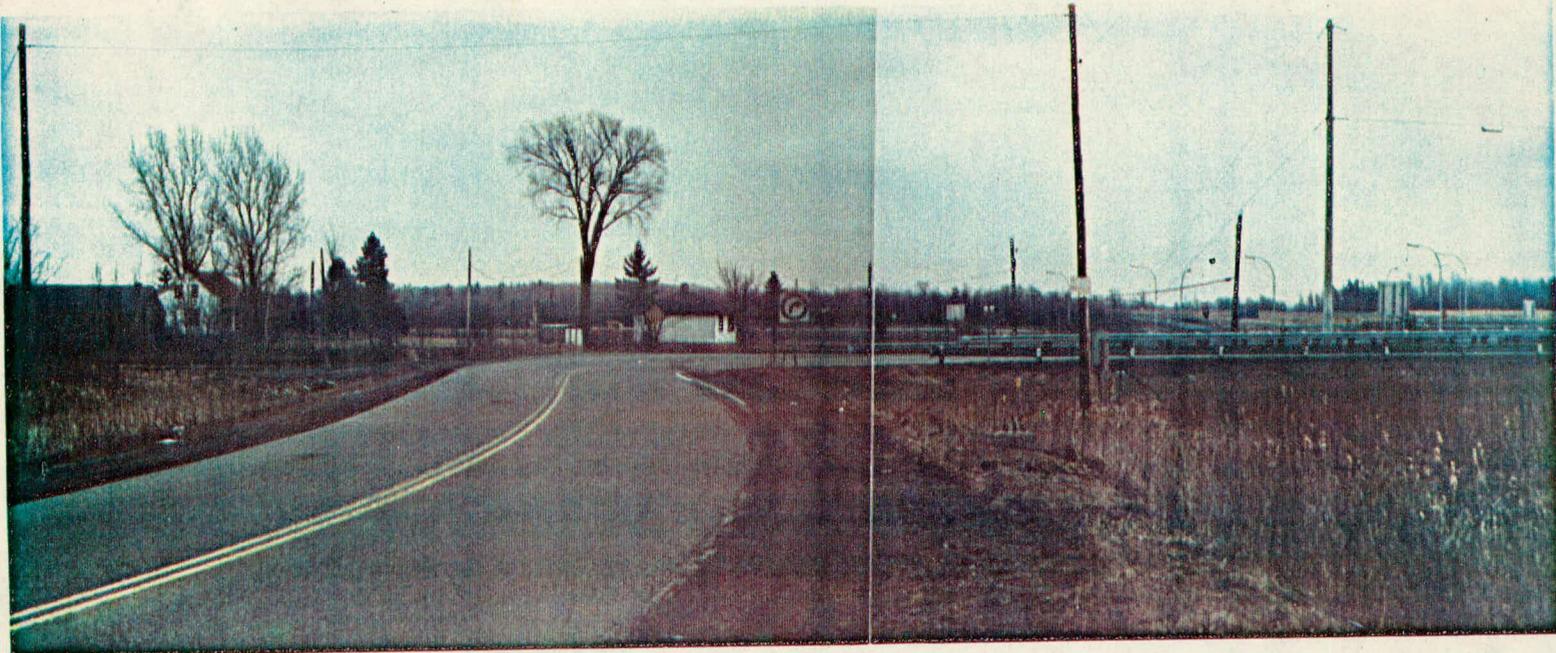


PHOTO 2 - Vue des deux résidences implantées au sud du lot 266.

5.2.2 ZONAGE MUNICIPAL

Un nouveau plan et un nouveau règlement de zonage applicable au territoire de la municipalité de Chambly devrait être déposé au début de l'année 1984. Néanmoins, le zonage municipal en vigueur depuis 1966 (révisé en 1969 et 1971) réserve la zone d'étude à des usages principalement résidentiels (voir figure 7). Au nord de la zone d'étude, le milieu est affecté aux zones R-A/B, R-B et R-C. Les zones R-A/B, confinées à la portion nord de la zone d'étude, permettent la construction de résidences unifamiliales isolées et jumelées de deux étages ou moins. Les zones R-B autorisent le même type de construction ainsi que des habitations bifamiliales et trifamiliales, alors que les zones R-C sont réservées à l'habitation multifamiliale. Plus au sud, la zone R-X autorise des développements résidentiels conditionnels à des plans d'ensemble. A l'extrémité sud, la zone à l'est du boulevard Briand est d'abord à vocation commerciale puis devient destinée à des usages industriels sur le lot 273. Ces zones ne permettent pas la construction domiciliaire. Les deux résidences localisées à l'extrémité sud du lot 266 constituent un usage dérogatoire par rapport au plan de zonage actuel, mais protégées en fonction des droits acquis.

Conformément à la vocation de cette portion de territoire, les lots originaux 268, 270, 271, 272, 273 et 274 ont subi une multitude de subdivisions et étaient voués à l'usage résidentiel.

Toutefois, le zonage agricole a eu comme effet de remettre en cause le développement résidentiel de ces lots. Un des phénomènes transposant ce constat est la tendance des propriétaires à délaisser leurs lots pour faute de non-paiement de taxes à la municipalité. Ainsi, sur les quelques six cents propriétaires des parcelles du lot 270, au moins deux cents ont jusqu'à maintenant abandonné leur bien foncier de cette manière. D'ailleurs, au cours des années à venir, cette propension ne devrait que s'accroître, puisque d'une part les règles relatives à l'application du zonage agricole ne semblent pas devoir s'assouplir (ceci est d'autant plus vrai dans le milieu composant la zone d'étude qu'un retour en force de la culture y est constaté) et d'autre part, le plan de zonage municipal qui sera déposé au cours de la prochaine année devrait reconnaître la nature agricole du milieu.

PLAN DE ZONAGE

CHAMBLY

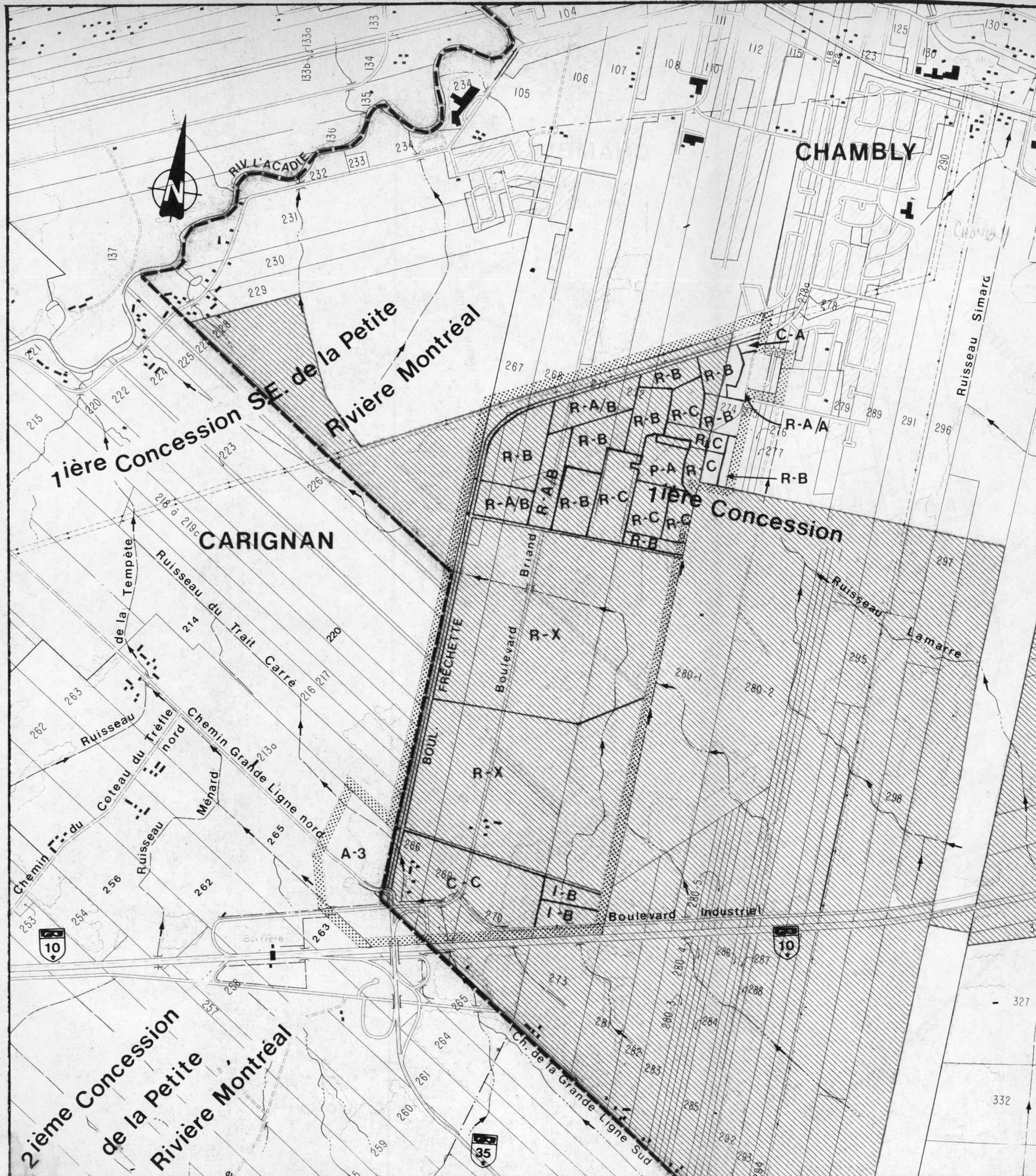
- R-A/A Unifamiliale de 1 étage
- R-A/B Unifamiliale de 2 étages
- R-B Bifamiliale de 2 étages
- R-C Multifamiliale de 3 étages
- R-X Habitation d'ensemble à un plan d'ensemble
- C-A Zone de Commerce
- C-C Zone de Commerce
- I-A Zone d'industrie
- I-B Zone d'industrie
- P-A Zone publique

CARIGNAN

- A-3 Agriculture, élevage, résidence uni, bi et multifamiliale, et industrie légère

 Zonage agricole

 Limite de la zone d'étude



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien : *H. K. ...*

Chargé de projet :

Approuvé par le chef de service :

Échelle: 1:20 000 Date: *août 83* N°: **7**

Actuellement, à l'intérieur de la zone d'étude, seul le lot 274 n'est pas couvert par le zonage agricole. Le plan et le règlement de zonage, autorise dans ce milieu la construction de résidences unifamiliales, bifamiliales et trifamiliales. Respectant la physionomie actuelle du boulevard Fréchette, il est interdit, pour la série de lots attenants au boulevard Fréchette, d'y construire les résidences en façade.

Le prolongement du boulevard Fréchette dans l'axe du lot 266 est compris au plan de zonage depuis 1966. Cette orientation a de plus été entérinée par une résolution du conseil municipal de la Cité de Chambly, par laquelle elle accepte la poursuite du boulevard Fréchette dans l'axe du lot 266. D'autres rues étaient prévues à l'intérieur de la zone d'étude, mais l'arrêt du développement domiciliaire du milieu, pour des causes déjà énumérées, a remis en cause leur construction.

Enfin, la petite portion de la zone d'étude comprise dans le territoire de la municipalité de Carignan est zonée A-3 selon le plan de zonage municipal qui date de 1965. D'après le règlement de zonage, les usages permis sont l'agriculture, l'élevage, les résidences uni, bi et multifamiliales, ainsi que l'industrie légère. Malgré cette vocation, cet espace se trouve maintenant en zone agricole permanente, ce qui remet en cause certains usages tels que la possibilité de développement résidentiel et la présence d'industries légères.

5.2.3 LE REGLEMENT DE CONTROLE INTERIMAIRE _____

La municipalité de Chambly fait partie de la municipalité régionale de comté de la Vallée du Richelieu.

Le règlement de contrôle intérimaire de cette municipalité régionale de comté, en vigueur depuis juin 1983, comporte plusieurs dispositions d'ordre général qui sont applicables à la zone d'étude, mais dont le contenu offre peu d'intérêt dans le cadre de cette étude. Néanmoins, le titre IV "Dispositions particulières à certaines zones", chapitre 10.0 (Les zones agricoles), articles 10.1 et 10.2, comprend des dispositions plus spécifiques à notre zone d'étude puisque la majeure partie de celle-ci est incluse dans la zone agricole permanente.

Il y est spécifié que les usages permis à l'intérieur de la zone agricole sont: l'agriculture et ses activités connexes, l'habitation unifamiliale isolée, le commerce de voisinage, les ateliers de production artisanale, les équipements municipaux, les équipements récréatifs linéaires, les enseignes et l'industrie (si intégrée dans un parc industriel ou une zone industrielle avec services d'aqueduc existants).

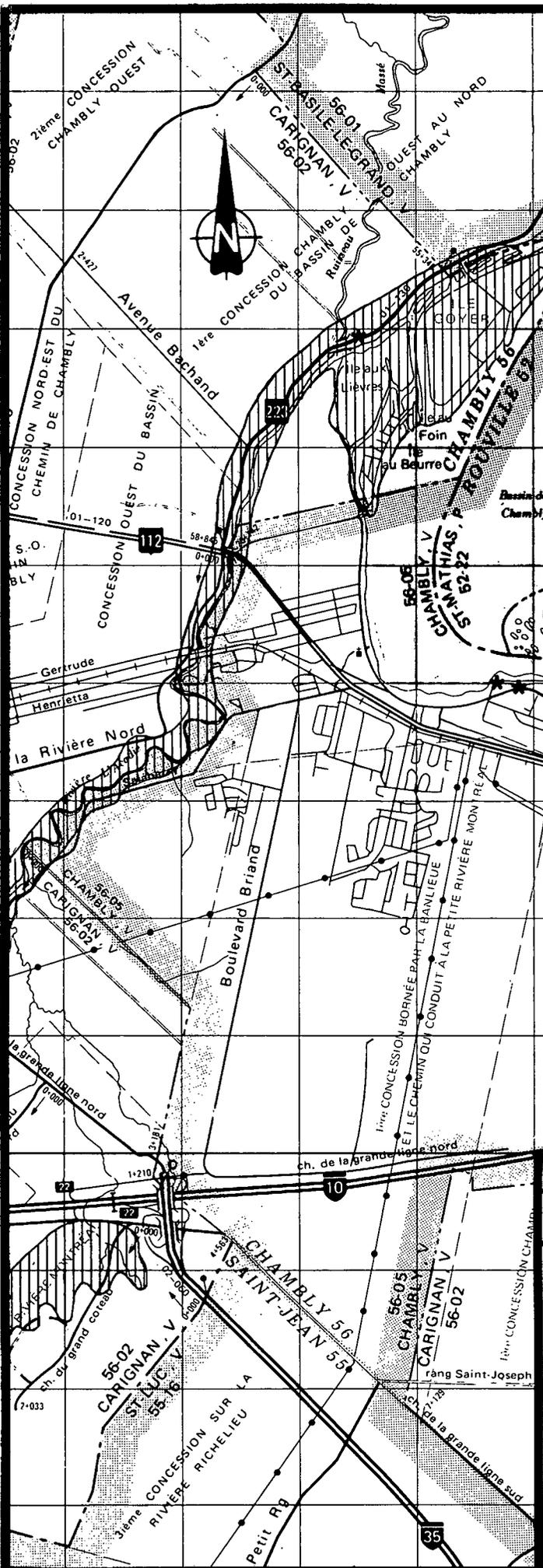
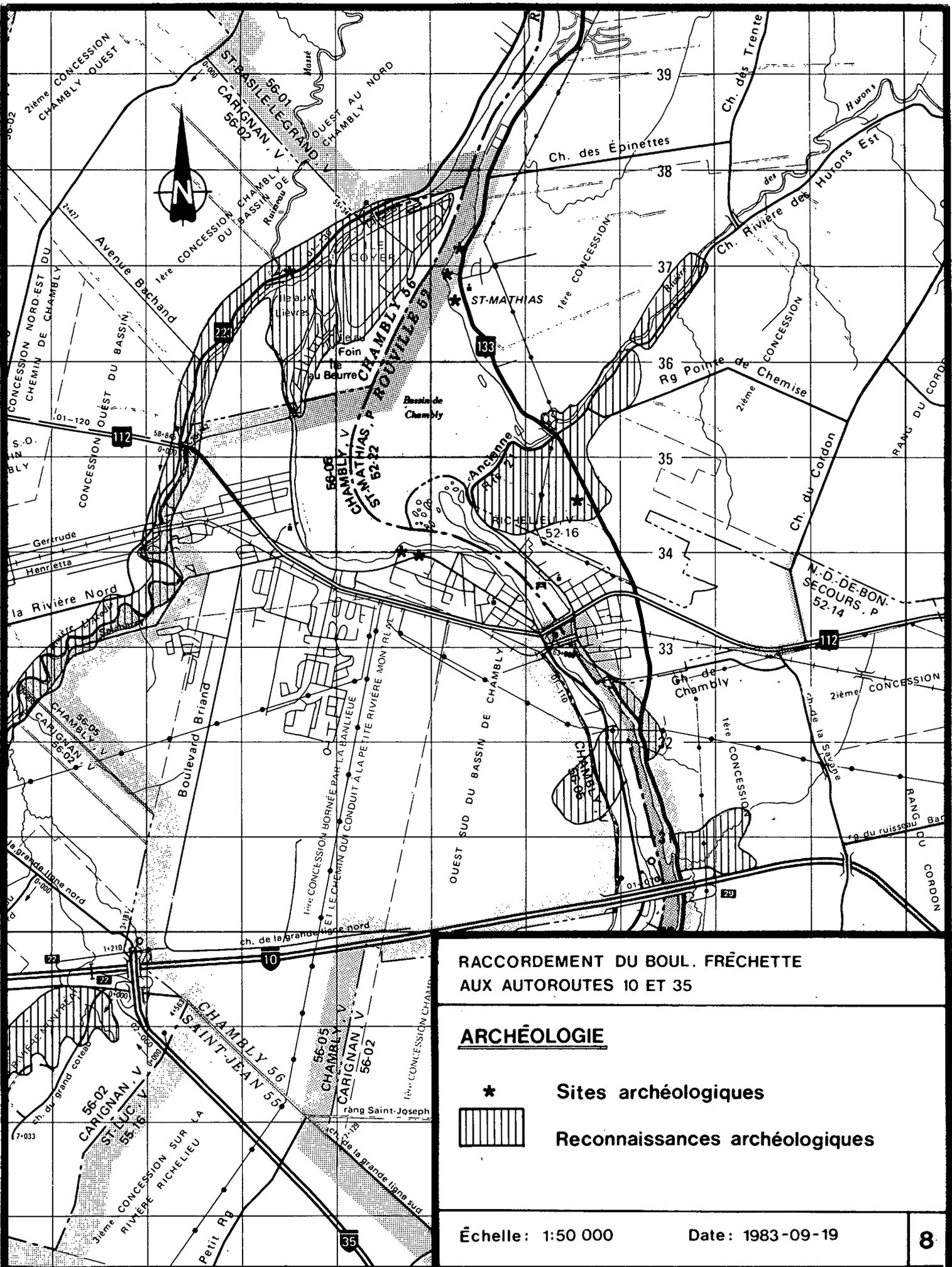
A l'exception des usages agricoles, l'implantation des usages permis ne peut toutefois se faire sans une demande d'autorisation auprès de la Commission de la protection du territoire agricole. La teneur des dispositions de la loi sur le zonage agricole et la qualité des terres en ce milieu, laissent présager qu'il est peu possible que les usages autres que ceux directement reliés au domaine agricole, soient autorisés.

En somme l'application des dispositions du chapitre 10 ne devrait pas normalement changer la configuration de la zone d'étude.

5.2.4 SITE ARCHEOLOGIQUE _____

La consultation du registre de l'inventaire des sites archéologiques et des archives archéologiques démontre la localisation de plusieurs sites archéologiques au nord, au nord-est, à l'est et à l'ouest du projet. Ceux-ci sont tous localisés dans un contexte riverain, liés au bassin hydrographique du Richelieu. Les concentrations de sites sont situées à Chambly, Saint-Mathias, Carignan, Saint-Jean et Iberville. La figure no 8 localise ceux situés dans les trois premières municipalités, au nord de la zone d'étude. Des reconnaissances archéologiques ont déjà été pratiquées sur le cours de la rivière Richelieu entre l'île Sainte-Thérèse et le bassin de Chambly et sur le cours de la rivière L'Acadie entre le bassin de Chambly et le sud du village de L'Acadie. A la proximité du projet à l'étude, au sud-ouest de l'intersection des autoroutes 10 et 35, une zone a également fait l'objet d'une reconnaissance archéologique avec des résultats négatifs.

La zone d'étude n'a jusqu'à maintenant fait l'objet d'aucune reconnaissance archéologique, ponctuelle ou systématique. Aucun site archéologique historique ou préhistorique n'est actuellement localisé dans la zone d'étude.



**RACCORDMENT DU BOUL. FRÉCHETTE
AUX AUTOROUTES 10 ET 35**

ARCHÉOLOGIE

- * Sites archéologiques
- ▨ Reconnaissances archéologiques

Échelle: 1:50 000 Date: 1983-09-19

Le projet à l'étude étant localisé, de part et d'autre, à plus de 4 kilomètres des sites archéologiques connus; aucun de ceux-ci ne sont menacés par son éventuelle réalisation.

5.2.5 POTENTIEL ARCHEOLOGIQUE

L'étude du milieu physique révèle que les dépôts argileux dominent au niveau de la zone d'étude. Il est toutefois possible qu'une mince zone de till puisse affleurer sur la bordure nord de la zone d'étude. Les basses-terrasses de ce secteur constituent un des chenaux du proto-Saint-Laurent drainé aujourd'hui par le cours inférieur des rivières L'Acadie et Richelieu. Les paléorivages qu'on peut parfois déceler dans le paysage ont pour origine le début de la phase alluvionnaire qui a suivi l'épisode du lac Lampsilis.

La zone d'étude correspond à une surface possédant très peu de dénivelé et son sol argileux est qualifié comme étant généralement mal drainé; comme en fait foi la présence de plusieurs réseaux de drainage agricole dans ce secteur. La zone d'étude ne présente d'ailleurs aucune forme géographique particulière.

Aucun emplacement susceptible de représenter une aire d'occupation historique ne semble présent dans la zone d'étude.

L'analyse des données géomorphologiques et culturelles concernant l'aire d'étude permet de qualifier celle-ci comme représentant un potentiel archéologique historique et préhistorique faible.

Compte tenu qu'aucun site archéologique n'est situé à l'intérieur de la zone d'étude et que celle-ci correspond à une aire à potentiel archéologique faible: aucune mesure de protection ou de reconnaissance archéologique n'est recommandée.

5.3 MILIEU AGRICOLE

L'agriculture représente la principale composante de la zone d'étude. La zone agricole permanente s'étend d'ailleurs à l'ensemble de la zone d'étude à l'exception du lot 274 de la première Concession.

5.3.1 TYPE DE SOL ET POSSIBILITE D'UTILISATION AGRICOLE

La majeure partie des sols de la zone d'étude appartient à la série Ste-Rosalie de type argileux (voir figure 9). Seule fait exception une partie des lots 270 et 273 de la première Concession, où on trouve un sol de la série Springfield de type argile calcaire.

Hormis une partie des lots 270 et 273 de la première Concession classés sol organique, selon la Direction générale de la recherche et de l'enseignement du ministère de l'Agriculture du Québec, les sols compris à l'intérieur de la zone d'étude offrent un bon potentiel agricole. Le facteur limitatif de l'utilisation agricole de ces sols est l'excès d'humidité. Dans la plupart des cas, le drainage souterrain s'impose pour que la grande culture puisse tirer le maximum de la fertilité naturelle du sol.

En plus, ces terres bénéficient de conditions climatiques favorables. Elles font partie de la zone de 2 500 unités thermiques-maïs; la plus élevée au Québec. Normalement, ces terres devraient produire principalement des céréales.

5.3.2. EVOLUTION DE L'AGRICULTURE

L'agriculture de Chambly, plus particulièrement dans la zone d'étude, a fortement été influencée par l'urbanisation d'une part et par le zonage agricole d'autre part.

L'urbanisation s'est manifestée sur ces terres par la spéculation foncière, qui a eu pour conséquence l'abandon de l'agriculture et des terres. Ainsi, une étude des cartes d'utilisation du sol de 1977, réalisée par le ministère de l'Agriculture du Québec et l'Office de planification du Québec, démontre que toutes les terres agricoles comprises dans la zone d'étude et même toutes celles faisant partie de la première Concession étaient abandonnées et en friche (voir figure 10). Il est à souligner que le nombre de subdivisions dans la zone d'étude, tout particulièrement sur le lot 270, est imposant de même que le nombre de propriétaires, et que la vocation du territoire à ce moment ne favorisait pas l'utilisation du sol à des fins agricoles.

TYPES DE SOL ET POSSIBILITÉS D'UTILISATION AGRICOLE

TYPES DE SOL

-  Sol organique de type argile calcaire Springfield
-  Sol de type argile Ste-Rosalie

POSSIBILITÉS AGRICOLES DES SOLS

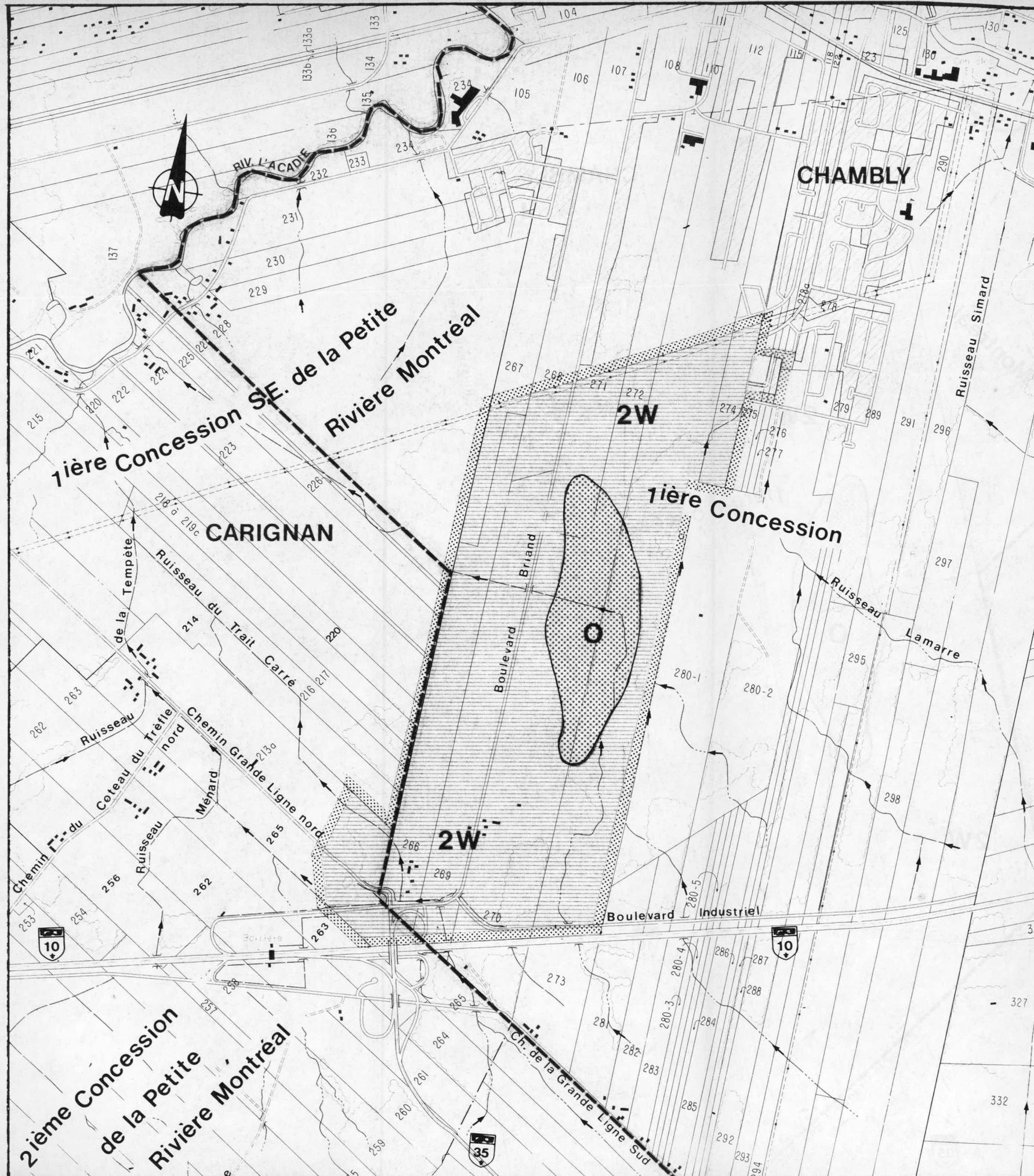
Classes

- 2** Sol comportant de faibles limitations pour la culture
- O** Sol organique

Sous-classes

- W** Excès d'humidité

 Limite de la zone d'étude



 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien : H. Kh & W.T

Chargé de projet :

Approuvé par le chef de service :

Échelle: **1:20 000** Date: août 83 N°: **9**

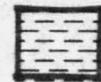
UTILISATION DU SOL (1977)



Culture

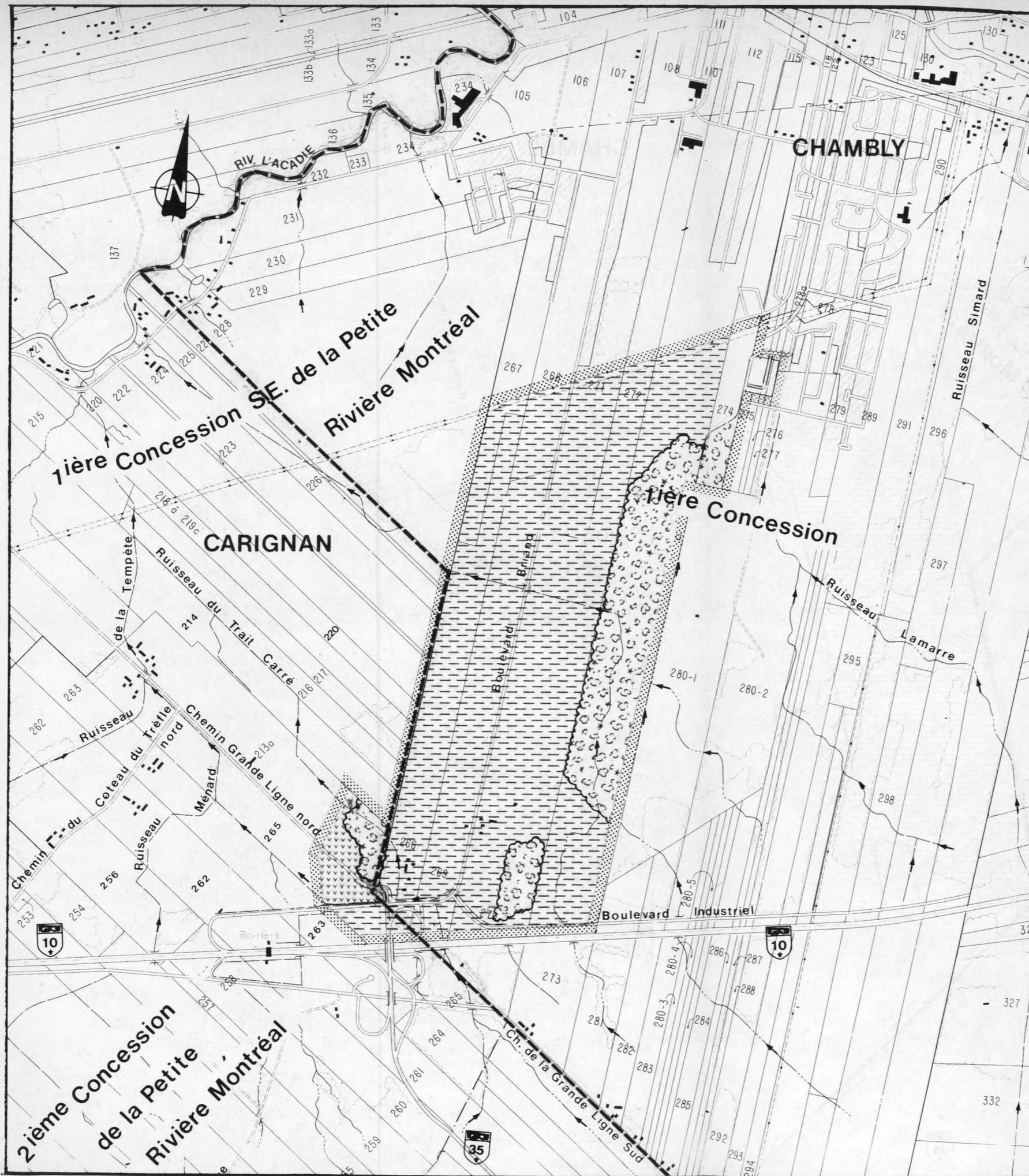


Boisé



Friche

----- Limite de la zone d'étude



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien : H. Khoury et al.

Chargé de projet :

Approuvé par le chef de service :

Échelle: 1:20 000 Date: Août 83 No: 10

En 1979, le lot 269 longeant le côté ouest du boulevard Briand, a été en culture fourragère (mil et trèfle - voir figure 11). Il s'agit d'une première manifestation de changement dans le rang de la première Concession, qui fait probablement suite au zonage agricole mis en vigueur le 9 novembre 1978 et à l'impossibilité de réaliser tout développement domiciliaire dans ce milieu.

En 1980, l'agriculture dans la zone d'étude se maintient au niveau atteint en 1979. Seul le lot 269 est cultivé (voir figure 12).

En 1983, l'agriculture fait un retour en force. En effet, les superficies en friche sont désormais minimales dans la première Concession de Chambly (voir figure 13), contrairement à ce qui existait en 1977. La culture s'est propagée au-delà des frontières du zonage agricole et s'est même implantée sur certaines parcelles de la zone urbaine (zone blanche), notamment dans le parc industriel de Chambly. Bref, la première Concession constitue maintenant une zone d'agriculture intensive.

Présentement, dans la zone d'étude, la superficie destinée à la culture a plus que doublé et se concentre de chaque côté du boulevard Briand. Les lots 269, 270, 271 et 272 forment un ensemble de terres agricoles qui ont été remises en culture grâce à des mesures incitatives, au potentiel considérable qu'elles possèdent et au dynamisme des agriculteurs de la région.

5.3.3 TENURE DES TERRES

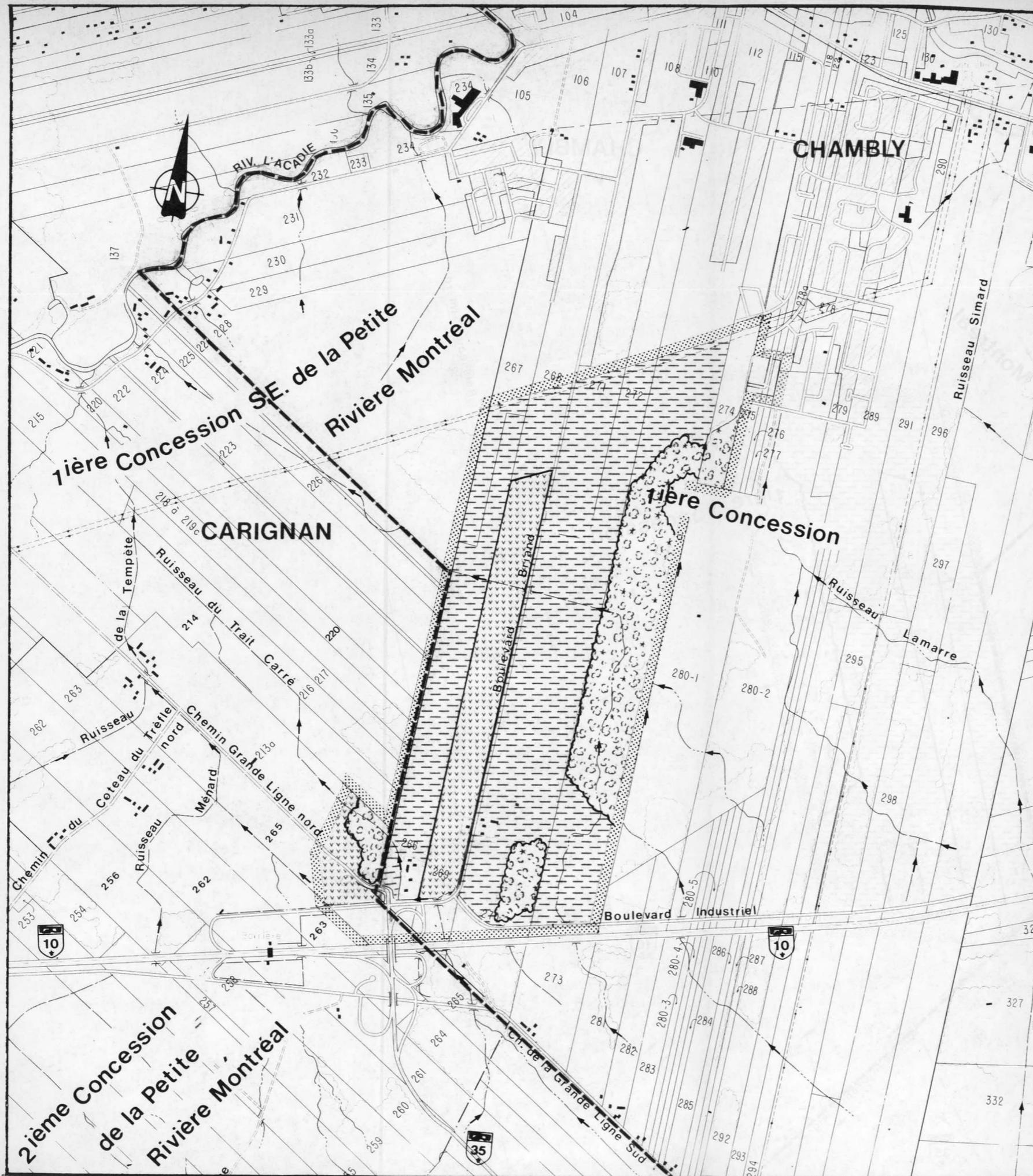
Aucun producteur agricole reconnu ne réside dans la zone d'étude.

Tel que stipulé dans la description du milieu urbain, les lots 270, 271 et 272 de la première Concession sont subdivisés en parcelles ou terrains résidentiels que possèdent autant de propriétaires. Malgré ce fait, la culture couvre maintenant ces lots. Elle est faite par des producteurs agricoles proches de ces sites, qui louent ces terres sous entente verbale avec la municipalité dans le cas des lots 270, 271 et 272 et avec le propriétaire foncier dans le cas du lot 269. Le lot 270 est particulier dans le sens qu'il est contigu à la ferme du présent locataire, un producteur de maïs-grain. Il est question des lots 273-280-1, 280-2 ayant une superficie de 34 ha en maïs-grain (zone blanche et agricole). Les 10,25 ha du lot 270 loué, représente le tiers environ de la superficie qu'exploite déjà ce propriétaire contigu.

Aucun bâtiment d'élevage n'est présent sur le territoire étudié.

UTILISATION DU SOL (1979)

-  Culture
-  Boisé
-  Friche
-  Limite de la zone d'étude



 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien : H. R. + W. T.

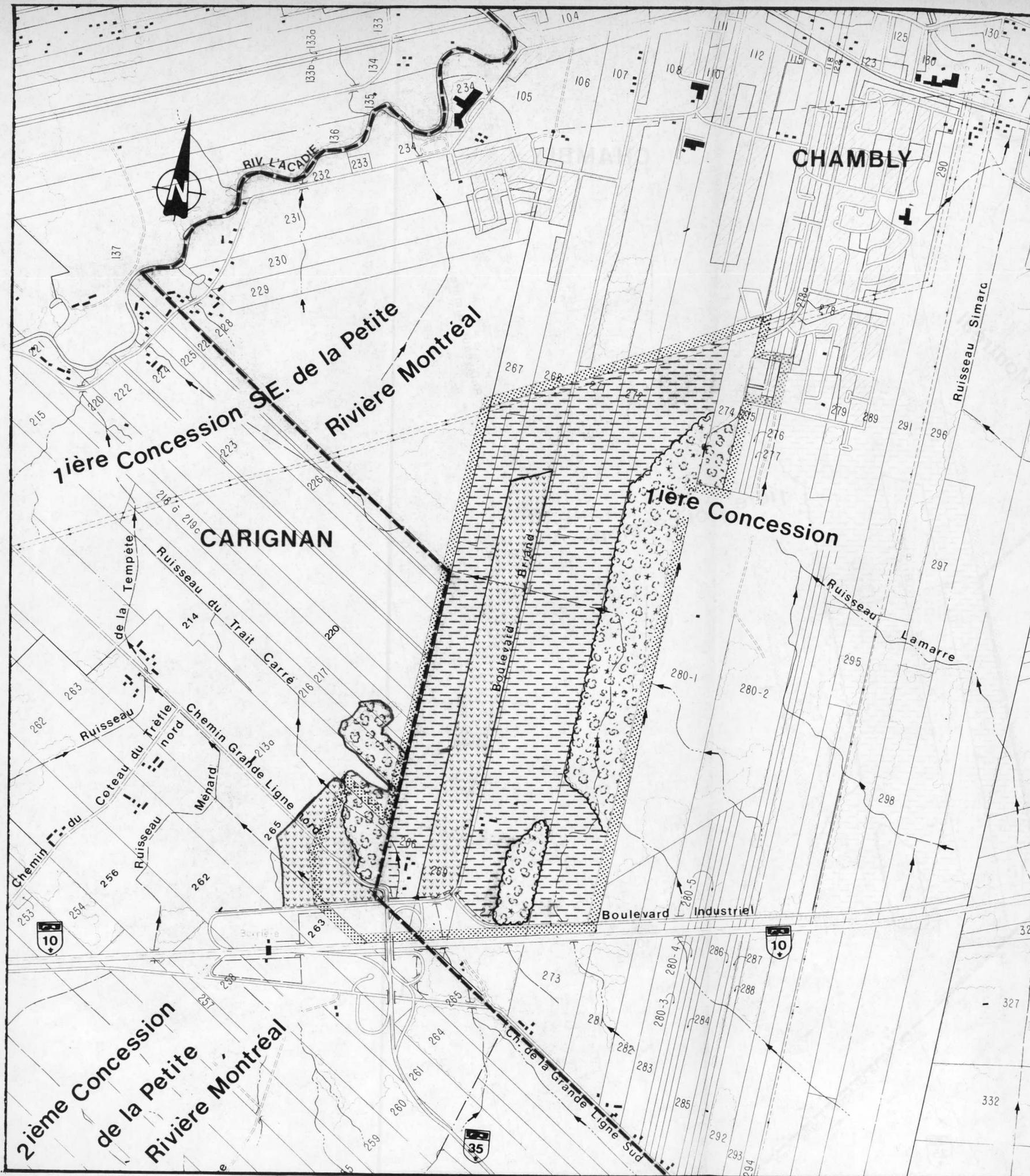
Chargé de projet :

Approuvé par le chef de service :

Échelle: 1:20 000. Date: août 83. N°: 1.1

UTILISATION DU SOL (1980)

-  Culture
-  Boisé
-  Friche
-  Limite de la zone d'étude



 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien : *H. W. ...*

Chargé de projet :

Approuvé par le chef de service :

Échelle: 1:20 000 Date: *août 83* N°: **12**

UTILISATION DU SOL (1983)



Culture



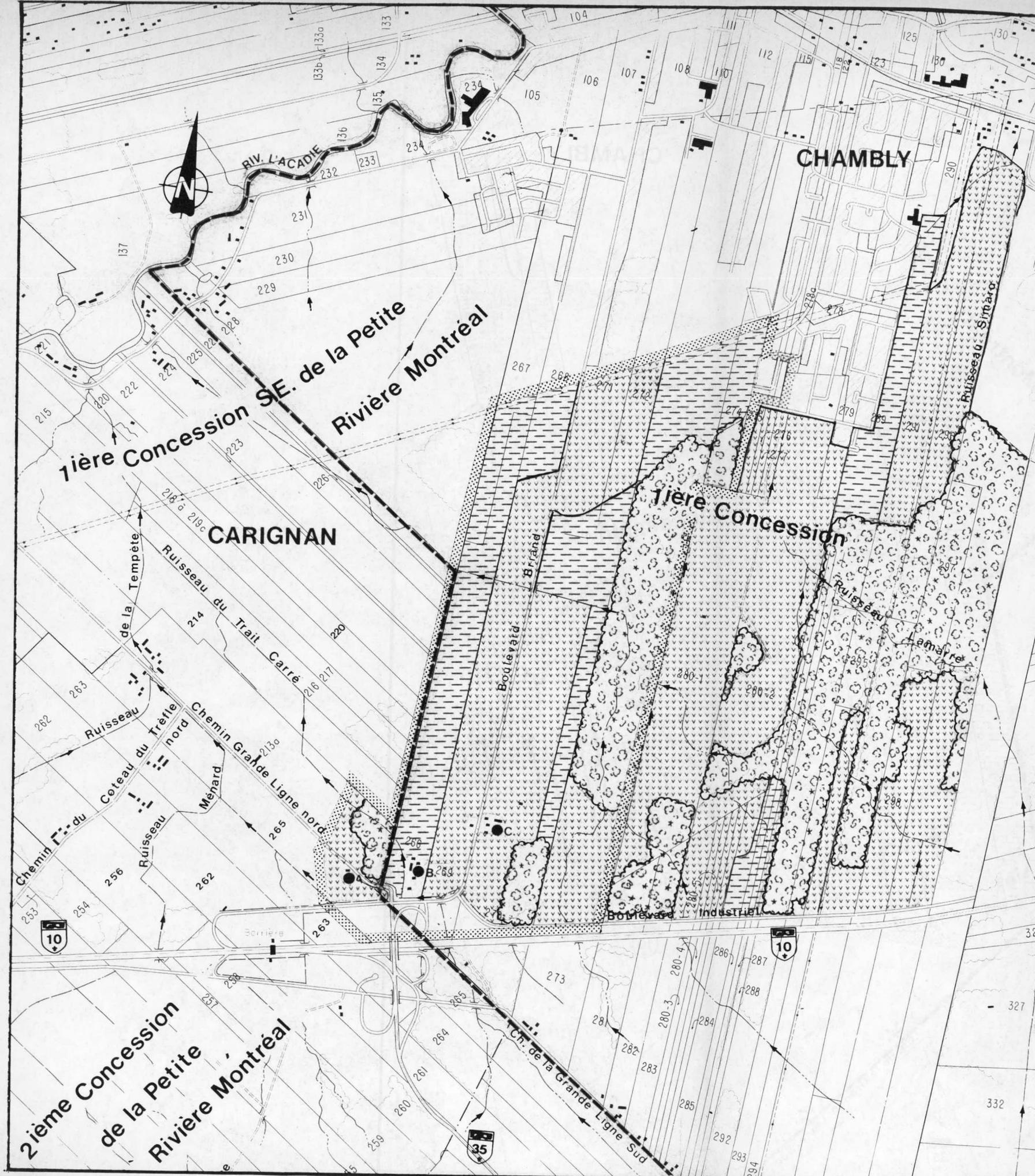
Boisé



Friche

- Puits artésiens
 - A. profondeur 9m.
 - B. profondeur 12m.
 - C. profondeur 20m.

--- Limite de la zone d'étude



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien : *K. Sandjani & al.*

Chargé de projet :

Approuvé par le chef de service :

Échelle: 1:20 000 Date: *août 83* N°: **13**

5.3.4. LE DRAINAGE

Les terres de la zone d'étude se drainent principalement vers l'ouest et le nord, dans la rivière l'Acadie d'une part et dans le bassin de Chambly d'autre part. Ces cours d'eau principaux sont situés à plus de deux kilomètres des terres concernées.

L'état pitoyable du fossé de drainage traversant les lots 266-269 et 270 a certainement été, les années passées, un des facteurs les plus limitatifs à la culture, sinon le plus limitatif. L'engorgement d'eau dans les fossés de ligne et les parties basses rendait impossible la culture en maints endroits.

Les travaux de recreusage entrepris au cours de l'été 1983, par le locataire du lot 270, permet de rétablir l'écoulement normal des eaux. Cette action constitue en soi un indicateur du dynamisme et de l'intérêt des agriculteurs oeuvrant dans le milieu.

Actuellement aucune de ces terres n'est drainée souterrainement.

5.3.5 LES TYPES DE CULTURE

Partie ouest du boulevard Briand

Le lot 269 est présentement en foin de mil et de trèfle. Le fossé de ligne entre le lot 269 et 266 est rempli d'herbages et de broussailles. L'écoulement se fait lentement vers le fossé de drainage coupant les lots 266 et 269 d'est en ouest.

Le lot 266 a été labouré voilà 6 ou 7 ans par le locataire du lot 269, mais n'a pas été cultivé par la suite à cause des conditions de drainage trop mauvaises. Abandonné depuis plusieurs années, les broussailles se sont implantées et à certains endroits, l'accumulation d'eau a favorisé la pousse d'herbes tolérantes.

Le lot 266 est perpendiculaire à des terres cultivées, qui font partie du cadastre de la première Concession de la Petite rivière de Montréal.

Le dynamisme de l'agriculture à cet endroit se manifeste par l'amélioration des cours d'eau, particulièrement du fossé de ligne, le long du lot 266, qui a été recreusé sur une certaine longueur (entre les lots 218 et 226 de la 1ère concession sud-est de la petite rivière Montréal) pour permettre l'écoulement des eaux de drainage souterrain.

Manifestement, toutes les terres contiguës au lot 266 de Carignan bénéficieraient de travaux de réfection de ce fossé de ligne. La profondeur du fossé recreusé atteint 5 pieds et plus, tandis que le fossé actuel n'a qu'un pied environ de profond. Ces travaux d'amélioration ne concernent que le quart de la longueur totale du fossé de ligne actuel.

Les parties des lots 213a et 215 de la première concession sud-est de la petite rivière Montréal, intégrées à la zone d'étude, sont en partie cultivées et en partie boisées.

Partie est du boulevard Briand

Une saison printanière particulièrement pluvieuse, la faible profondeur, le piteux état du fossé de drainage, ainsi que la nature du sol, ont provoqué au cours du printemps 1983 un engorgement des terres tel que l'agriculteur qui avait labouré, durant l'été 1982, les lots 270 et les parties des lots 271 et 272 inclus à la zone d'étude, n'a pu procéder aux semis de maïs. Le recreusage du fossé de drainage améliorera nettement la situation et permettra sûrement à l'agriculteur de cultiver ces terres.

Pour donner un aperçu de la vitalité de l'activité agricole dans le milieu, nous tenons à exposer, dans les lignes qui suivent, la situation à l'extérieur de la partie est de la zone d'étude. Ainsi, à l'exception des bois et de quelques superficies en friche, tous les lots compris entre le boulevard Briand et le boulevard industriel sont en culture, même certains lots qui se trouvent en zone blanche de la municipalité de Chambly. La culture est présente en zone blanche jusqu'à la hauteur du boulevard Simard qui fait partie du parc industriel de Chambly. Les céréales et principalement le maïs-grain sont cultivées présentement dans cette zone.

CHAPITRE 6

RESISTANCE DU MILIEU

6 — RESISTANCE DU MILIEU

Le niveau de résistance sert à déterminer la résistance qu'offre chacune des composantes du milieu aux pressions de l'implantation éventuelle d'une des solutions retenues. L'intensité de la résistance est définie par la nature et l'état du milieu affecté et est calibrée forte, moyenne ou faible.

6.1 MILIEU NATUREL

6.1.1 TOPOGRAPHIE

6.1.1.1 Méthodologie

Un milieu, dont les pentes varient de 0 à 6%, présente peu de contraintes à l'implantation d'un réseau routier et offre donc une résistance faible. Les pentes entre 7 et 15% offrent une résistance moyenne. Des pentes entre 15 et 30% exigent des remblais-déblais importants et comportent une résistance forte.

6.1.1.2 Niveau de résistance

Comme l'ensemble du terrain, compris à l'intérieur de la zone d'étude, comporte une topographie plane, la résistance est faible.

6.1.2 VEGETATION, HABITAT ET ESPECE FAUNIQUE

6.1.2.1 Méthodologie

La résistance du milieu biophysique sont les contraintes que présentent celui-ci à tout changement ou perturbation de nature anthropique (ex.: un projet routier) ou autre. Les niveaux de résistance du milieu naturel sont évalués à partir de la valeur écologique des écosystèmes. La valeur écologique de ceux-ci est

déterminée à partir de critères comme la rareté, l'unicité, la diversité, le niveau de productivité, la sensibilité, la complexité de l'écosystème et son interdépendance avec d'autres écosystèmes, etc. Il faut de plus considérer la valeur actuelle et potentielle de l'écosystème. Ainsi, un milieu boisé peut être évalué selon sa valeur au niveau du peuplement forestier, soit par la diversité des espèces végétales qui s'y trouvent en croissance ou à maturité, soit par son homogénéité ou bien par la rareté d'une espèce végétale présente. Il est évalué aussi selon son importance au niveau faunique, soit par la rareté ou la diversité des espèces animales y vivant ou par l'intérêt que porte l'homme à des espèces particulières telles le lièvre, la perdrix, le chevreuil et l'orignal. De plus, ce milieu boisé est évalué d'une part en tant qu'écosystème distinct et indépendant et d'autre part, en tant que partie d'un grand écosystème. Cette dernière notion est d'ailleurs importante lors de l'évaluation de la valeur faunique du milieu.

6.1.2.2 Niveau de résistance

En ce qui a trait à la zone à l'étude, il faut d'abord spécifier qu'en raison de la pression exercée par les activités urbaines et agricoles, les milieux boisés de la région métropolitaine voient leur superficie constamment réduite ou perturbée. Les bois actuels de cette région deviennent alors un élément particulier de paysage.

Concernant plus particulièrement la partie de la zone d'étude située à l'ouest du boulevard Briand, on peut considérer que le milieu naturel offre une résistance faible sauf pour le bois du lot 213a et les bois connexes qui ont une sensibilité moyenne.

Les bois du lot 213a et des lots connexes, quoiqu'ayant été perturbés par des coupes, possèdent une diversité d'espèces intéressantes telles le chêne à gros glands, le frêne rouge, l'orme blanc, tous de bon diamètre et dont la repousse s'annonce bien. Pour ces raisons, ces bois, sauf pour une lisière de trembles située en bordure du chemin de la Grande-Ligne nord, demandent une attention spéciale.

La partie de la zone d'étude à l'est du boulevard Briand recèle trois niveaux de résistance. Comme précédemment, les lots occupés par la culture ont une résistance faible. Par ailleurs, les bois du lot 270 et les lots en friche ou en prairies herbacées situés en bordure du bois du lot 273 sont considérés comme ayant une résistance moyenne. En effet, ces zones de "friche", en raison de leur situation à l'orée du bois du lot 273 et de leur densité arbustive, sont des sites d'alimentation des plus intéressants pour le cerf de Virginie qui a une présence notable dans ce secteur.

Le bois du lot 270, malgré sa faible superficie, en raison de sa position, par rapport aux bois environnants, peut servir probablement de couvert temporaire aux cerfs qui utiliseraient les zones arbustives ou de culture pour se nourrir. Aussi, la faible présence de milieux boisés dans la région métropolitaine peut lui justifier l'attention qu'on y accorde.

En ce qui a trait au bois du lot 273, il possède une résistance forte. En effet, ce bois est fréquenté assidûment par le cerf de Virginie durant l'été. Quoiqu'il possède peu de conifères pour assurer un bon couvert au cerf durant l'hiver, certains indices laissent croire qu'il a été utilisé au cours des dernières années. Ce bois, de plus, couvre une grande superficie et une bonne diversité de peuplements forestiers. A elle seule, l'utilisation de ce bois par le cerf de Virginie peut lui justifier une résistance forte.

6.2 MILIEU HUMAIN

6.2.1 DOMAINE BATI

6.2.1.1 Méthodologie

Les zones de résistance du milieu urbain sont définies en fonction des utilisations et affectations du sol et de la plus ou moins grande compatibilité de celles-ci avec les solutions retenues. Ainsi, par exemple, un milieu bâti structuré comporte un niveau de résistance très fort. D'autre part, un milieu bâti présentant une certaine concentration, un milieu linéaire continu et un secteur de développement à court terme (moins de cinq ans) et desservi par les services municipaux, constitue des zones offrant une résistance forte.

6.2.1.2 Niveau de résistance

La partie du lot 274 au sud du boulevard Fréchette (prévu au plan de zonage) comprend présentement une certaine concentration résidentielle ainsi qu'un potentiel de développement à court terme. Cette partie de la zone d'étude constitue sur le plan humain la seule zone de résistance forte.

6.2.2 PATRIMOINE BATI _____

6.2.2.1 Méthodologie

Les bâtiments ou ensembles comportant un statut officiel seront considérés comme zone de résistance très forte.

Les bâtiments ou ensembles d'intérêt patrimonial exceptionnel seront considérés comme zone(s) de résistance forte, forts comme zone(s) de résistance moyenne.

6.2.2.2 Niveau de sensibilité

Aucun des bâtiments compris à l'intérieur de la zone d'étude ne possède un potentiel patrimonial intéressant.

6.2.3 ARCHITECTURE DE PAYSAGE _____

6.2.3.1 Méthodologie

Le degré de résistance de ces composantes est déterminé selon l'évaluation de la capacité d'absorption visuelle du paysage et la concentration d'observateurs fixes et mobiles.

6.2.3.2 Niveau de résistance

La zone d'étude se révèle sans contrainte du point de vue visuel. Cela tient aux caractéristiques du milieu. D'une part, il y a peu d'observateurs. D'autre part, la topographie plane des lieux rend la présence d'une route peu perceptible.

6.3 MILIEU AGRICOLE _____

6.3.1 METHODOLOGIE _____

Afin de définir la résistance du milieu agricole, une méthode mettant en relation les aspects humains et biophysiques est utilisée. Cette méthode repose sur la connaissance du potentiel agricole et sur le niveau d'intervention de l'homme.

Le potentiel agricole

Les classes 1, 2, 3 du système de classification de l'ARDA correspondent à un sol de bon potentiel, tandis que les classes 4 et 5 composent 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 pâturage 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 2.

TABLEAU 2 - 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

6.3.2 NIVEAU DE RESISTANCE

Les lots 269, 270, 271 et 272 comportent, en terme agricole, une intervention humaine élevée et un bon potentiel. Alors, selon la méthodologie préconisée pour le milieu agricole, le niveau de résistance s'avère fort pour chacun de ces lots. Pour le reste de la zone d'étude, il est constaté que le degré d'intervention de l'homme sur la composante agricole est faible, alors que le potentiel est bon. Donc, en relation avec le milieu agricole, les lots 266, 267, 268, 269, 273 et 274 forment une zone de résistance moyenne.

CHAPITRE 7

INTEGRATION DES ZONES DE RESISTANCE
ET GENERATION DES VARIANTES DE TRACE

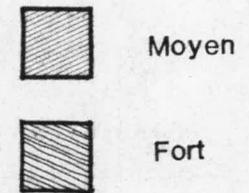
7. — INTEGRATION DES ZONES DE RESISTANCE ET
GENERATION DES VARIANTES DE TRACE

La figure 15 nous montre l'intégration des résistances les plus fortes pouvant apparaître sur des lots ou des zones déterminés. Le résultat de cet exercice nous indique les espaces à l'intérieur desquels des possibilités de tracés peuvent être envisagées sans contrainte majeure du point de vue environnemental. Trois corridors sont retenus, soient l'axe des lots 266, 267, 268 et celui du boulevard Briand.

Les points à raccorder (l'extrémité sud du boulevard Fréchette actuel et l'échangeur de l'autoroute 10) ainsi que la prise en considération de critères techniques et sécuritaires, ajoutés aux espaces privilégiés en terme de moindre contrainte environnementale, nous amènent à développer des variantes de tracés empruntant principalement l'axe du lot 266 ou l'axe du boulevard Briand (voir figure 2). Les caractéristiques techniques de ces tracés sont présentées au premier chapitre de notre étude.

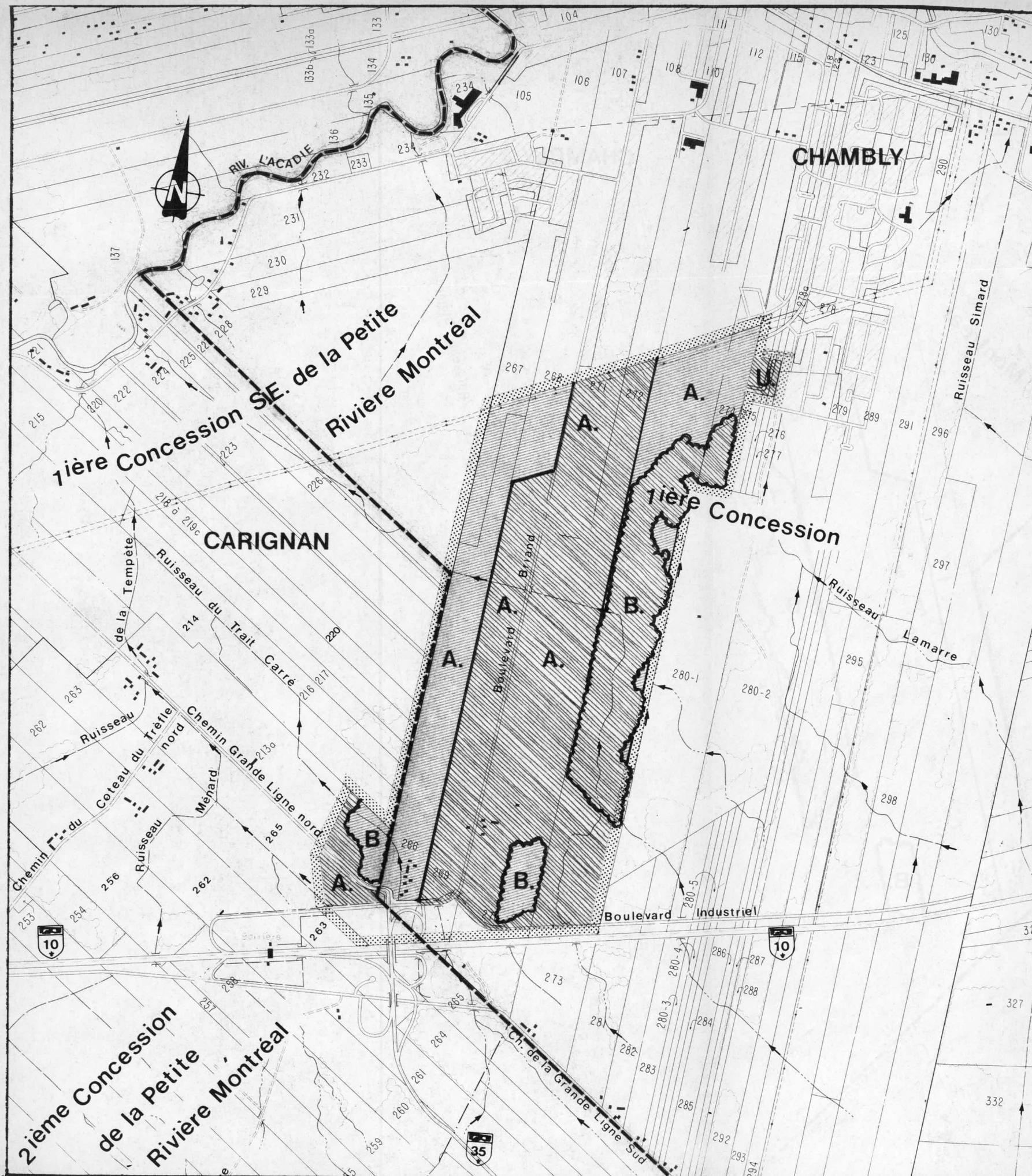
ZONES DE RESISTANCE INTEGREE

NIVEAU DE SENSIBILITE :



MILIEU :

- A. Agricole
- B. Biophysique
- U. Urbain



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien : *H. Charbonneau*

Chargé de projet :

Approuvé par le chef de service :

Échelle : 1:20000 Date : 83-11-29 No : 14

CHAPITRE 8

ANALYSE COMPARATIVE DES TRACES

8 — ANALYSE COMPARATIVE DES TRACES

A ce stade de l'étude, il convient de comparer les différentes variantes tant sur le plan des impacts environnementaux qu'au niveau de la sécurité routière et des coûts de réalisation. Cette démarche possède comme finalité, le choix d'un tracé optimal. La première étape consiste à identifier les composantes affectées et de déterminer les impacts environnementaux pour chacune des variantes. Par la suite, une comparaison des tracés est réalisée et enfin dans une dernière étape, le tracé optimal est sélectionné.

8.1 IDENTIFICATION DES IMPACTS

Les variantes retenues affectent principalement le milieu agricole (voir figure 2).

8.1.1 MILIEU NATUREL

Aucune des options retenues n'affectent de manière significative le milieu biophysique, puisque le tracé se situe en milieu agricole.

8.1.2 MILIEU HUMAIN

Domaine bâti

L'extrémité sud du boulevard Briand parallèle à l'autoroute 10 est réalignée dans le même axe mais plus au nord, de telle façon qu'au lieu d'être la continuité du boulevard Briand elle devient la poursuite du boulevard Industriel. Ce réalignement implique des impacts sur deux résidences.

8.1.2.1 Expropriation

L'emprise nécessaire à la réalisation de la variante A requiert l'expropriation de la résidence localisée à l'extrême sud du lot 266 près de l'intersection du chemin Grande-Ligne nord et le boulevard Briand.

8.1.2.2 Rapprochement

Eloignée d'une centaine de mètres de la route actuelle, l'ancienne résidence d'un étage et demi localisée aussi sur le lot 266 se retrouve, suite au réaligement de l'extrémité sud du boulevard Briand, avec une marge de recul avant de 7 à 8 mètres.

8.1.3 MILIEU AGRICOLE

Il a été démontré que depuis 1977, le retour des terres à l'agriculture s'était généralisé sur tout le territoire de la première concession. Hormis les lots 266, 273 et 274, les lots compris à l'intérieur de la zone d'étude sont cultivés ou en voie de l'être.

Les travaux de réfection du fossé de drainage coupant d'est en ouest les lots 266, 269 et 270 réalisés au cours de l'été 1983 auront comme effet d'optimiser les possibilités du potentiel agricole.

Afin de pouvoir définir le tracé de moindre impact sur le domaine agricole, une description du milieu affecté est effectuée, pour chaque tracé, dans les paragraphes qui suivent.

Tracé «A»

Comme l'indique le tableau 3, le tracé «A» n'affecte que 1,6 hectares de terre cultivée et la perte moyenne par kilomètre de ces superficies n'est que de 0,49 hectare. Les superficies de terres agricoles affectées par le projet sont de 17,5 hectares et seulement 9% de cette aire sont cultivés.

Tracé «B» (variantes B-1, B-2, B-3)*

A l'exception des superficies totales agricoles affectées qui sont moindres dans le cas de B-3, tous les autres secteurs sont comparables et n'observe aucune différence significative d'une variante à l'autre. Ainsi, 65% des superficies agricoles affectées sont en culture (comparativement à 9% pour le tracé «A») soit une perte par kilomètre d'au moins 3 hectares/kilomètre.

Tracé «C» (variantes C-1, C-2, C-3)

Dans ce cas, les pertes en superficie cultivée sont comparables au tracé B, légèrement plus élevées. C'est-à-dire 66% de perte de terre cultivée et un taux de 3,4 hectares environ par kilomètre.

* Les trois sections au niveau des tracés B et C sont définies dans la partie 2.3 de cette étude, plus spécifiquement à la figure 3

TABLEAU 3 - TABLEAU COMPARATIF DES SUPERFICIES NECESSAIRES POUR CHAQUE TRACE (EN HECTARES)

	A 3,25 km	B-1 3,45 km	B-2 3,12 km	B-3 3,06 km	C-1 3,46 km	C-2 3,12 km	C-3 3,06 km
1) Milieu:							
boul. Fréchette	13,4	14,25	12,9	12,8	14,25	12,9	12,7
boul. Briand		0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,2
résidus	2,4	2,0	4,3	1,8	2,0	4,3	1,8
échangeur	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
TOTAL:	16,7	17,45	18,4	15,7	17,45	18,4	15,6
2) Répartition selon l'utilisation du sol:							
en culture	1,6	11,4	12,0	9,4	12,02	12,0	10,1
en friche	16,0	6,05	6,4	6,3	5,42	6,4	5,5
3) Ratio: perte de superficies cultivées:							
en %	10%	65,5%	65,2%	59,8%	68,9%	65,2%	64,7%
par km	0,49 ha	3,30 ha	3,84 ha	3,07 ha	3,47 ha	3,84 ha	3,30 ha

8.2 COMPARAISON DES TRACES

8.2.1 MILIEU NATUREL

La faible intensité des impacts de chacun des tracés sur le milieu biophysique fait qu'il ne se pose pas comme un élément discriminant dans le choix du tracé.

8.2.2 MILIEU HUMAIN

En ce qui concerne la composante humaine, des impacts de même ordre pour chacune des variantes de tracé ne permet pas d'établir un choix préférentiel.

8.2.3 MILIEU AGRICOLE

Etant donné que tous les tracés passent sur un même type de sol, les éléments inclus au tableau 3 permettent d'évaluer le tracé de moindre impact.

On y voit d'abord que les tracés B-1, B-2, C-1 et C-2 sont à éliminer puisqu'ils sont ceux neutralisant le plus de terres agricoles, soit plus de 17 hectares. Le choix devra donc se faire entre les tracés A, B-3 et C-3.

Il est constaté que les tracés B-3 et C-3 utilisant respectivement 9,4 et 10,10 hectares de terre cultivée alors que le tracé A n'en utilise que 1,6 hectare. De plus, ce tracé passe sur 16 hectares de terrains en friche tandis que les tracés B-3 et C-3 passent sur approximativement 6 hectares de cette même utilisation.

A court terme, il est donc préférable de choisir le tracé A puisque près de 90% de la superficie qu'il emprunte est constitué de friche. Dans le cas des autres tracés, ce chiffre est inférieur à 35%.

A moyen et à long terme, on peut ajouter que le choix du tracé A permettrait d'établir une ligne de drainage supplémentaire qui favoriserait l'égouttement du lot 266 et son retour à la production intensive. De plus, en choisissant le tracé A, on conserve l'intégrité des terres puisqu'il est adjacent à la limite de Carignan et Chambly et laisse peu de résidu. En effet, comme on l'a vu plus haut, les tracés B et C coupent les lots 266 et 269, rendant une partie de ceux-ci difficilement exploitable. Cela pourrait éventuellement amener les agriculteurs à l'abandon de cette terre.

Il est également à remarquer que le lot 266 constitue la plus grande superficie de terre contigüe au périmètre urbain sur laquelle aucune intention de remise en culture ne s'est manifestée.

De plus, la construction du tracé A permet d'améliorer, durant la phase 1 du projet, les conditions de drainage des terres productives de Carignan.

En somme, le dynamisme agricole est en voie de redonner une vocation agricole à la première concession de Chambly. Or, il est estimé que le tracé «A» est celui qui respecte le plus cette tendance et qui risque de causer le moins de préjudices au milieu agricole. Bien plus, sa construction pourrait s'avérer une mesure d'assainissement profitable aux sols mal drainés avoisinants.

8.2.4 COÛTS COMPARATIFS

L'estimation des coûts d'expropriation est basée sur le rôle d'évaluation de la municipalité, tandis que l'estimation des coûts de construction se réfère aux coûts unitaires au kilomètre soit:

- section à 4 voies de type provincial urbain: 1 000 000 \$/km;
- section à 2 voies de type provincial rural: 650 000 \$/km.

Les données montrées au tableau 4 sont pour la section complète du projet de raccordement, soit: de l'autoroute 10 à l'actuel boulevard Fréchette (\pm 3,5 km).

Le coût des expropriations pour le tracé A est comparativement aux deux autres tracés, moins élevé. Par contre, le tracé, d'une longueur plus grande que les deux autres, nécessite des coûts de construction plus élevés. En somme, l'option nécessitant le moindre coût total pour la réalisation physique du projet, correspond au tracé C. Le tracé B vient en second et le tracé A s'avère le plus coûteux. Un écart de 200 000 sépare l'option C de l'option A.

TABLEAU 4 - COUTS COMPARATIFS DE REALISATION PHYSIQUE DU PROJET

	A	B			C		
		1	2	3	1	2	3
<u>II) Longueur du projet (km)</u>							
. Phase I-Section à 4 voies	0,49	0,49	0,49	0,49	1,25	1,25	1,25
. Phase I-Section à 2 voies	<u>3,13</u>	<u>3,01</u>	<u>3,01</u>	<u>3,01</u>	<u>2,25</u>	<u>2,25</u>	<u>2,25</u>
Phase II - Longueur totale	3,62	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50
 <u>Coût (1980)</u>							
1. Expropriation							
a) agricole	69 800 \$	67 300 \$	73 500 \$	70 000 \$	64 580 \$	72 200 \$	68 300 \$
b) subdivision	<u>141 500 \$</u>	<u>375 000 \$</u>	<u>375 000 \$</u>	<u>232 500 \$</u>	<u>375 000 \$</u>	<u>375 000 \$</u>	<u>232 500 \$</u>
Total	211 300 \$	442 300 \$	448 500 \$	302 500 \$	439 500 \$	447 200 \$	300 800 \$
2. Construction							
. Phase I	2 300 000 \$	2 200 000 \$	2 200 000 \$	2 200 000 \$	2 500 000 \$	2 500 000 \$	2 500 000 \$
. Phase II	<u>2 000 000 \$</u>	<u>1 600 000 \$</u>	<u>1 600 000 \$</u>	<u>1 600 000 \$</u>			
Total	4 300 000 \$	4 200 000 \$	4 200 000 \$	4 200 000 \$	4 100 000 \$	4 100 000 \$	4 100 000 \$

8.2.5 SECURITE ROUTIERE

Sur le plan circulation routière, le projet de raccordement de route peut être réalisé de plusieurs manières entre les deux extrémités qui sont des points fixes. Toutefois, sur le plan sécurité routière, l'alignement du tracé A est de beaucoup supérieur aux autres pour les raisons suivantes:

- présence d'une seule courbe à plus de 1,5 kilomètre de l'échangeur au lieu de deux courbes à proximité de l'échangeur;
- alignement rectiligne sur l'approche nord, ce qui permettra aux conducteurs de véhicules de porter toute leur attention aux messages leur indiquant la présence d'une intersection, suivi immédiatement d'une bretelle d'entrée sur l'autoroute;
- la vitesse observée sur ce raccordement sera élevée indépendamment de la vitesse affichée en raison même du caractère de la route. La présence de deux courbes renversées, suivies d'une intersection à niveau et d'un accès à l'autoroute 10 (bretelle d'entrée) ou des voies rapides de l'autoroute 35, n'est pas recommandable;
- en direction opposée, en provenance de l'autoroute 35, les conducteurs de véhicules circuleront également à une vitesse élevée et ils ne pourront visualiser les aménagements géométriques qu'une fois rendus au point haut sur la structure d'étagement au-dessus de l'autoroute 10. A ce moment précis, ils apercevront une bretelle d'entrée à droite, la présence d'une intersection à niveau, une zone de transition de quatre voies à deux voies de circulation et à deux sens, suivi dans un cas d'une première courbe ou, dans l'autre cas, d'un alignement rectiligne. En plus, divers messages devront être assimilés par les conducteurs. Dans ces conditions, il faut minimiser les contraintes imposées aux différents conducteurs en leur permettant de poursuivre leur parcours dans un alignement rectiligne, dans une zone qu'il faut qualifier de chasse-trappe (potentiel d'accidents très élevé);
- par définition, toute fin brusque d'une route ou toute zone de transition, surtout lorsqu'une des approches est composée de voies d'autoroute, est dangereuse.

A titre d'exemple, plusieurs accidents ont été dénombrés au cours des années 1979 et 1980, à la fin des voies actuelles, en direction nord. Ces accidents impliquaient un seul véhicule qui dérapait en bout de piste, en dépit d'une signalisation adéquate.

Pour toutes ces raisons, une section de route tangente sur une longueur appréciable près de l'intersection et de l'échangeur telle que celle comprise au tracé A, est de beaucoup préférable à la présence de courbes (tracés B et C).

8.3 CHOIX DU TRACE OPTIMAL

Dans le cadre de ce projet, le choix du tracé optimal s'appuie principalement au plan environnemental, sur la composante structurante du milieu soit: l'agriculture. En effet, le milieu humain ne se pose pas comme un élément déterminant dans le choix du tracé optimal puisque chacun des tracés génère les mêmes impacts. Le même phénomène s'applique au milieu biophysique puisqu'il n'est que peu affecté par le projet.

En définitive, tout en engendrant un aspect positif sur le drainage des terres avoisinantes, le tracé A représente d'une part l'option de moindre impact sur le milieu agricole et constitue d'autre part celui possédant la meilleure géométrie et la meilleure sécurité routière. La variante A apparaît donc comme le tracé optimal.

Une des conséquences de ce choix est que, comme prévu au plan directeur de la municipalité, le boulevard Brassard peut être joint directement à l'artère régionale que constitue le boulevard Fréchette. Ce raccordement se fera dans une deuxième phase et permettra aux résidents de la partie sud-ouest de la municipalité d'emprunter un lien rapide pour leur déplacement vers les régions périphériques.

CHAPITRE 9

EVALUATION DETAILLEE DES IMPACTS DU TRACE RETENU

9 — EVALUATION DETAILLEE DES IMPACTS DU TRACE RETENU

9.1 METHODOLOGIE

La mesure de l'impact est définie par une analyse nécessitant a priori une mise en relation des critères suivants: durée, intensité et étendue. Chacun de ces critères attribue à des degrés divers, une qualification sectorielle de la perturbation. Le rapport entre ces qualifications et l'analyse qui en est faite permettent d'évaluer l'importance de l'impact qui peut être négligeable, faible, moyen ou fort.

Afin de bien saisir la signification des critères, une définition de chacun d'eux est présentée.

Durée: les impacts causés par les travaux ou par la présence de la route, peuvent avoir une durée:

- temporaire (pendant la période des travaux et l'année suivante);
- à long terme (quelques années suivant la construction de la route);
- permanente (c'est-à-dire provoquant des changements irréversibles).

Intensité: l'intensité peut être:

- faible (l'action produite tout en ayant des effets négatifs pour l'environnement ou pour l'activité a peu ou pas d'importance);
- moyenne (la perturbation peut se produire mais n'aura pas une grande portée sur l'écosystème ou l'activité);
- forte (l'action perturbe complètement un écosystème ou une activité donnée).

Etendue: l'étendue d'un impact peut être:

- locale (touche une partie seulement de l'écosystème ou d'une région);
- régionale (affecte un écosystème entier ou une région).

9.2 MILIEU NATUREL

La localisation du tracé retenu sur le lot 266 crée aucun impact sur le milieu naturel. Pour les bois des lots 213a et 214 en bordure du tracé, on appréhende un impact faible sur la rangée de chênes à gros glands puisqu'aucun ne sera coupé mais ils seront situés à la limite de l'emprise. Le bois du lot 213a sera affecté par le réaménagement du chemin de la Grande-Ligne nord. Cet impact sera faible pour la coupe de la lisière de trembles. Il sera moyen pour la coupe de chênes à gros glands, de frênes rouges et d'ormes blancs (voir figure 16). La coupe des trois chênes à gros glands en bordure ouest du chemin de la Grande-Ligne nord, causée par le réaménagement de celui-ci, peut être considérée comme faible en raison de l'isolement de ces arbres.

Les impacts sur la composante hydrographique se limitent aux risques d'érosion des berges des ruisseaux. L'absence de faune aquatique du cours d'eau, leur très faible potentiel piscicole et la faible superficie touchée en font un impact très faible.

Entre les deux résidences du lot 266, le projet nécessite la coupe de quatre épinettes dont la grosseur varie entre 13 et 40 cm D.H.P. ainsi qu'un orme de 20 cm D.H.P. Cette intervention d'une étendue ponctuelle touche un milieu à valeur écologique faible. L'impact généré s'avère faible.

9.3 MILIEU HUMAIN

Comme le plan et le règlement de zonage de la municipalité de Chambly prévoient depuis longtemps le tracé retenu, l'occupation du sol a été faite en tenant compte de l'implantation future de cette infrastructure. Conséquemment, les impacts sur le milieu humain sont peu nombreux et se confinent à l'expropriation d'une résidence et à une très faible augmentation du niveau sonore.

9.3.1 LE DOMAINE BATI

Comme spécifié dans la partie "Comparaison des tracés", le tracé implique l'expropriation de la résidence localisée à l'extrémité sud du lot 266. D'une durée permanente et d'une forte intensité, l'impact occasionné, à un niveau ponctuel, est fort.

D'autre part, la maison un peu plus au nord, sur le lot 266, subit un rapprochement par rapport à l'emprise de la route. Cette situation ne crée aucune contrainte quant au respect de la marge de recul avant puisque le règlement de zonage prévoit qu'à l'intérieur de cette zone, aucune norme minimale de marge de recul avant n'est requise lorsque la largeur de l'emprise d'une voie routière excède quatre-vingts (80) pieds; ce qui est le cas de ce projet. De toute façon, la situation contraire n'aurait pas causée de préjudices supérieurs à ceux déjà existants, puisqu'en vertu du zonage municipal (zone commerciale n'autorisant pas la construction domiciliaire) et du zonage agricole, cette résidence constitue un usage dérogoire.

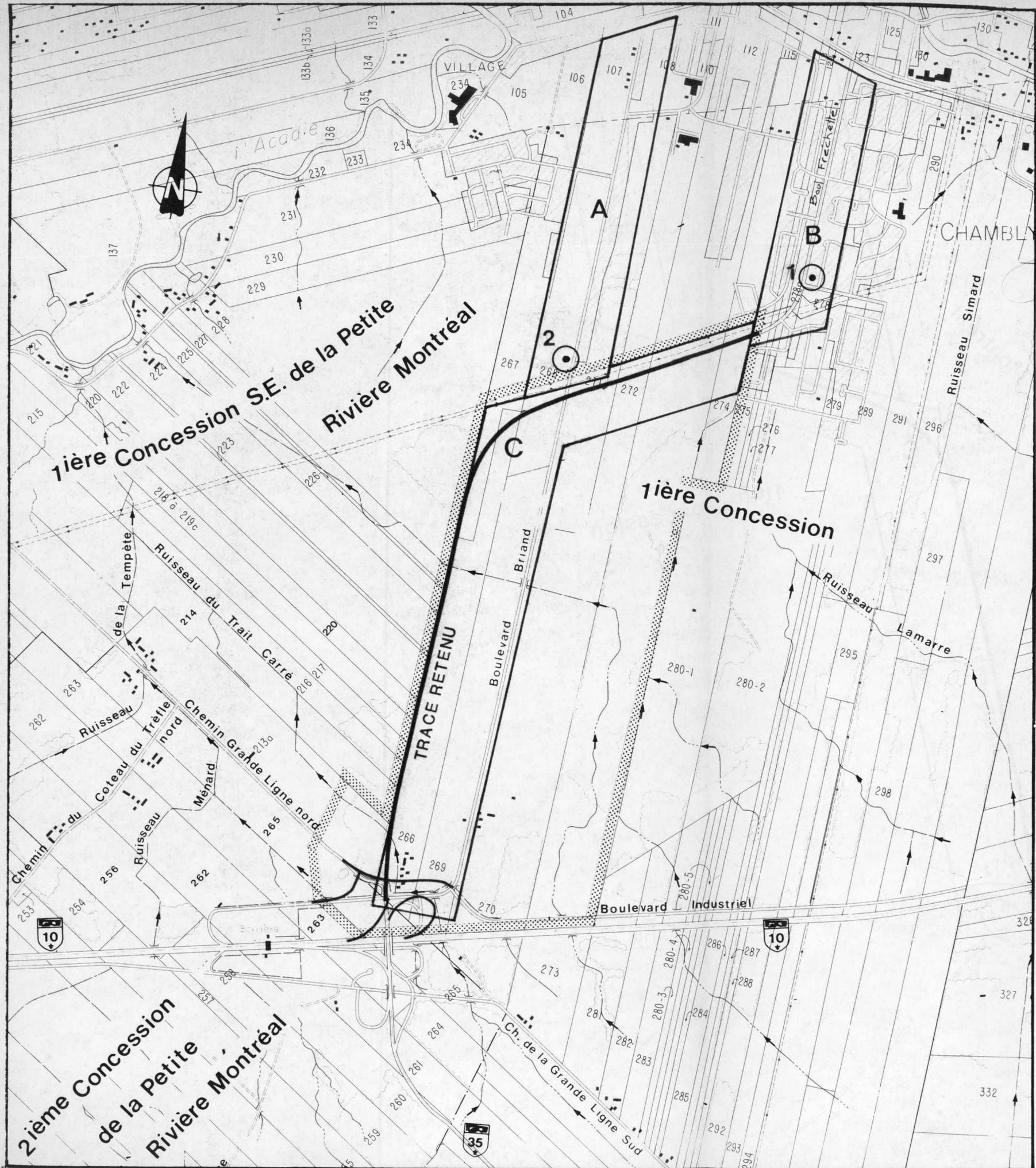
Enfin, comme il reste 6 et 7 mètres de marge de recul effective, le rapprochement n'est pas jugé excessif. L'impact est faible.

D'autre part, à l'intérieur de la zone d'étude, hormis le lot 274, il est fort peu probable que le tracé engendre des pressions de développement en bordure de la nouvelle route, puisque le territoire en question se localise en zone agricole permanente. Le lot 274 comporte déjà plusieurs subdivisions et quelques résidences y sont déjà implantées. La poursuite du boulevard Fréchette ne fera probablement qu'accentuer la tendance du développement observé en ce milieu.

Par ailleurs, lorsque la municipalité aura raccordé le boulevard Brassard au boulevard Fréchette, il est assuré que la zone au sud du secteur bâti entourant le boulevard Brassard connaîtra un développement domiciliaire. Cette assertion est appuyée par le fait que ce milieu constitue la portion de l'espace municipal vers laquelle le développement domiciliaire sera vraisemblablement orienté.

9.3.2 LE NIVEAU SONORE

Le tracé, en terme de niveau sonore, engendre des modifications dans le milieu, qui débordent de la zone d'étude. En conséquence, l'évaluation de l'impact sonore réfère aux secteurs, au nombre de trois, compris à la figure 15.



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

RACCORDEMENT DU BOUL. FRÉCHETTE
AUX AUTOROUTES 10 ET 35

LOCALISATION DES SECTEURS A
L'ÉTUDE ET DES RELEVÉS SONORES

Localisation du relevé sonore

Limite des secteurs

A Secteur bâti du boul. Briand

B Secteur bâti du boul. Fréchette

C Secteur non-développé du projet
de raccordement

Zone d'étude

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien : J.A.B. - H.K.

Chargé de projet :

Approuvé par le chef de service :

Échelle: 1:20,000. Date: 83-11-29. No: 15

SECTEUR A

Ce secteur, compris entre le chemin Salaberry et la ligne de haute tension, couvre une bande de 150 mètres de chaque côté du boulevard Briand. Ce boulevard est bordé de maisons individuelles généralement à un seul étage.

SECTEUR B

Ce secteur, compris entre le boulevard Périgny (route 112) et un peu au-delà de la ligne à haute tension, couvre également une bande de 150 mètres de chaque côté du boulevard Fréchette. Ce boulevard est une artère dont les résidences individuelles à un ou deux étages offrent leur façade sur des rues parallèles et, comme mentionné antérieurement, ce sont les cours arrières qui donnent sur le boulevard.

SECTEUR C

Ce dernier secteur est non développé et couvre les 150 mètres de chaque côté du projet de raccordement entre la ligne de haute tension et l'autoroute 10.

9.3.2.1 Climat sonore actuel

Pour déterminer le climat sonore avant le réaménagement du boulevard Fréchette, nous avons effectué des relevés sonores le long du boulevard Fréchette dans le secteur résidentiel ainsi qu'en bordure du boulevard Briand. Les relevés sonores ont été effectués à l'aide d'appareils de la compagnie Bruël and Kjaer dont: l'analyseur statistique modèle 4426 et l'imprimante alphanumérique modèle 2312.

Le premier des deux relevés a enregistré le niveau sonore équivalent sur une base horaire pendant 24 heures d'affilées au 1431, boulevard Briand à Chambly. Ce site a été choisi en raison de sa proximité du projet et de la vocation actuelle du boulevard Briand qui sert de voie d'accès vers l'autoroute 10. Le deuxième relevé sonore a enregistré le Leq horaire pendant 3 heures dans la cour arrière du 1306, rue Berthier, qui donne sur le boulevard Fréchette. La figure 15 indique la localisation des relevés sonores.

L'annexe 6 dresse la liste complète des résultats sur le bruit, mais en résumé on obtient un Leq de 57 dB(A) sur la période de 24 heures au site numéro 1 sur le boulevard Briand et un Leq maximal de 55 dB(A) au site numéro 2 situé le long du boulevard Fréchette.

9.3.2.2 Prévion du niveau sonore - 1984,1999 -

Les prévisions du niveau sonore sont effectuées à l'aide d'un abaque dont les principaux paramètres sont les débits de circulation, exprimés en nombre de véhicules par heure, et la vitesse à laquelle doivent rouler les véhicules, en km/h. Les résultats sont exprimés en niveau sonore équivalent sur une période de 24 heures, Leq (24h). Les prévisions sont faites pour l'année prévue d'entrée en opération et pour la quinzième année d'utilisation. Les résultats de ces prévisions nous aideront plus loin à faire des comparaisons avec le climat sonore actuel.

Méthodologie

Pour déterminer la position des courbes isophones Leq sur 24 heures de 55, 60 et 65 dB(A), l'abaque de prévision du bruit de la circulation routière du Federal Highway Administration (soft site), tiré du volume FHWA-RD-77-108, est utilisé.

Le débit jour moyen annuel (D.J.M.A.) prévu pour la nouvelle route était de 6 000 véhicules pour 1981. En supposant une augmentation annuelle de 2,5%, le débit en 1984 serait de 6 461 véhicules par jour et celui en 1999 serait de 9 357 véhicules par jour. Le débit horaire moyen est calculé en se basant sur l'hypothèse que le débit journalier de véhicules est réparti à 100 pour cent sur les 24 heures de la journée. On retrouve au tableau 5 les débits utilisés pour les prévisions du bruit de la circulation.

TABLEAU 5 - DEBITS DE CIRCULATION UTILISES POUR LES PREVISIONS DE NIVEAUX SONORES

	1981	1984	1999
J.M.A.	6 000	6 461	9 357
Débit horaire moyen	250	269	390

La circulation des véhicules lourds est interdite par réglementation municipale sur le boulevard Fréchette. La vitesse indiquée des véhicules est de 70 km/h.

Résultats des simulations

Selon l'abaque, la disposition des courbes isophones du niveau équivalent sur 24 heures pour les années 1984 et 1999 est présentée au tableau 6.

TABLEAU 6 - DISTANCES ENTRE LE CENTRE LINEAIRE ET LES COURBES ISOPHONES

	Niveau sonore Leq (24h) *		
	55 dB(A)	60 dB(A)	65 dB(A)
1984	30 m	15 m	< 10 m
1999	40 m	20 m	10 m

* La vitesse utilisée avec l'abaque est de 70 km/h.

9.3.2.3 Critères d'évaluation de l'impact

L'évaluation de l'impact généré par le bruit de la circulation routière se fait en fonction de deux critères: soit en fixant un plancher sonore minimum de Leq de 55 dB(A) sur une période de 24 heures, celui-ci considéré comme le seuil d'un impact sonore faible. Ce premier critère permet une pondération des impacts de la façon suivante:

55 dB(A) ≤	niveau sonore	< 60 dB(A)	=	faible
60 dB(A) <	niveau sonore	< 65 dB(A)	=	moyen
65 dB(A) <	niveau sonore		=	fort

Le deuxième critère tient compte d'une augmentation du niveau sonore existant dont on évalue l'impact comme étant faible, moyen ou fort.

9.3.2.4 Evaluation et analyse des impacts

TABLEAU 7 - RESULTATS OBTENUS VIS-A-VIS LA PREMIERE RANGEE DE MAISONS POUR LES SECTEURS BATIS

	Leq (24h) en dB(A)		
	1983 [*]	1984 ^{**}	1999 ^{**}
site du relevé no 1 (boul. Briand)	57	55	55
site du relevé no 2 (boul. Fréchette)	55	57	58

* obtenus par relevé sonore

** obtenus par abaque

A l'aide du tableau 7, l'on peut effectuer l'évaluation des impacts dans les secteurs bâtis à deux niveaux, soit par la pondération de l'impact, en raison du niveau sonore lui-même, soit par la pondération de l'impact dû à l'augmentation du niveau sonore après le réaménagement.

L'impact du niveau sonore lui-même dans le secteur bâti du boulevard Fréchette peut être qualifié de faible puisque la courbe isophone de 55 dB(A) se trouverait en 1999 à proximité de la première rangée de maisons, alors que les courbes isophones de 60 et 65 dB(A) se trouveraient respectivement aux limites et à l'intérieur des limites du 40 mètres d'emprise.

L'impact dû à l'augmentation du niveau sonore le long du boulevard Fréchette (voir tableau 7) peut être qualifié de faible également, puisqu'il passe de 55 dB(A) à 57 dB(A) lors du début de l'utilisation et gagne un décibel au cours des années subséquentes.

Pour ce qui est du secteur bâti du boulevard Briand, le changement de vocation de ce boulevard entraîne la réduction du niveau sonore et l'implantation du projet de raccordement ne contribue nullement à influencer le climat sonore prévu pour ce secteur à cause de son éloignement.

Quant au secteur non bâti, qui recevra le raccordement comme tel, l'on ne peut parler d'impact, mais il faut reconnaître que le projet créera un niveau sonore équivalent sur 24 heures de 55 dB(A) à une distance de 40 mètres du centre linéaire du projet en 1999.

9.3.3 NIVEAU SONORE DURANT LA CONSTRUCTION

Les impacts créés par les travaux connexes et de construction sont principalement concentrés sur l'accroissement du bruit occasionné par l'équipement lourd. La perturbation d'une durée temporaire et les caractéristiques du milieu où se feront les travaux en font un impact faible.

9.3.4 PUIITS

Le modèle empirique utilisé*, pour prévoir les impacts occasionnés par l'entretien d'une voie routière réfère à la profondeur du puits, la distance entre celui-ci et la route et la longueur de la chaussée qui se draine dans le sens du puits. Le résultat obtenu pour le puits localisé au sud du lot 266 est le suivant:

**PPMS = 12

**PPMwt = 0,15

Lorsque le résultat en PPMwt est entre 0 et 50, il est considéré que le puits est probablement hors de tout danger. L'impact est négligeable.

* Federal Highway Administration; Economic impact of highway snow and ice control, final report, FHWA-RD-77-95.

** PPMS constitue un indice de la concentration de chlorure en surface exprimé en mg/litre ou en partie par million (PPM).

** PPMwt indique un indice de la concentration du chlorure de la nappe phréatique exprimé en mg/litre ou en partie par million (PPM).

9.4 MILIEU AGRICOLE

En empruntant les lots 271 et 272, le tracé choisi retire 1,6 hectare de terre en culture. Or, les lots 271 et 272 contiennent 27,6 hectares et la perte de superficie n'est que de 5%. Par conséquent, la perte économique anticipée de ces deux lots est également de 5% et ne saurait compromettre leur rentabilité. D'une durée permanente et d'une faible intensité, l'impact est faible (voir figure 16).

La perte de terres en friche (6 hectares) du lot 266 constitue également un impact moyen.

D'autre part, la construction de ponceaux sur la servitude de drainage traversant les lots 269 et 270, risque de provoquer le refoulement des eaux sur les terres avoisinantes, si elle est réalisée au cours du printemps. Ce phénomène aurait comme conséquence d'engorger les terres et de retarder les semis, peut-être même de les empêcher. Etant donné que cet impact peut compromettre la production annuelle sur un ou plusieurs lots, l'impact créé serait fort pour cette année là.

Il est à souligner que la Commission de protection du territoire agricole a autorisé, dans sa décision datant du 29 décembre 1981, que notre Ministère utilise à une fin autre qu'agricole les lots ou parties de lots requis pour la construction de la route et compris dans la zone agricole permanente (voir annexe 7).

9.5 EFFETS SUR LA CIRCULATION A L'INTERIEUR DES SECTEURS RESIDENTIELS

Les principales conséquences sur le réseau actuel de Chambly seront:

- dans une première étape, la continuité du boulevard Briand sera coupée afin que le tronçon situé dans la zone agricole ne serve que de desserte agricole. A la phase finale, le tronçon situé au nord se terminera en cul-de-sac. Ceci aura pour conséquence de réduire le flot de circulation sur ce tronçon mais, par contre, fera augmenter le trafic sur le boulevard Brassard, dont la capacité est plus élevée;

- le prolongement du boulevard Fréchette fera augmenter la circulation sur le tronçon déjà construit mais, par contre, la circulation diminuera sur les rues résidentielles Barré, Lapalme, Cartier et Gentilly qui, présentement, parce que le boulevard Fréchette se termine en cul-de-sac, doivent servir de lien pour rejoindre les autoroutes 10 et 35 (voir figure 4).
-

MESURES DE MITIGATION, RECOMMANDATIONS
ET IMPACTS RESIDUELS

10 — MESURES DE MITIGATION, RECOMMANDATIONS ET IMPACTS RESIDUELS

10.1 MILIEU NATUREL

Il est recommandé de porter une attention spéciale à la bordure de chênes à gros glands des lots 213a et 214 situés à la limite extérieure de l'emprise.

- 1^o- lors des travaux, afin qu'ils ne soient pas endommagés par la machinerie tant au niveau des racines que du tronc;
- 2^o- suite aux travaux et surtout à cause de la présence du fossé de drainage; qu'ils ne soient pas asséchés par un fossé trop près ou trop profond.

Il est recommandé aussi de limiter au maximum le déboisement sur le lot 213a du côté du chemin de la Grande Ligne nord au delà de la lisière de trembles.

A l'aide de techniques adéquates, il faut empêcher l'érosion des pentes situées de part et d'autre de l'entrée et de la sortie des ponceaux. De plus, il faut également empêcher l'érosion du lit du cours d'eau à la sortie des ponceaux. L'impact résiduel est nul.

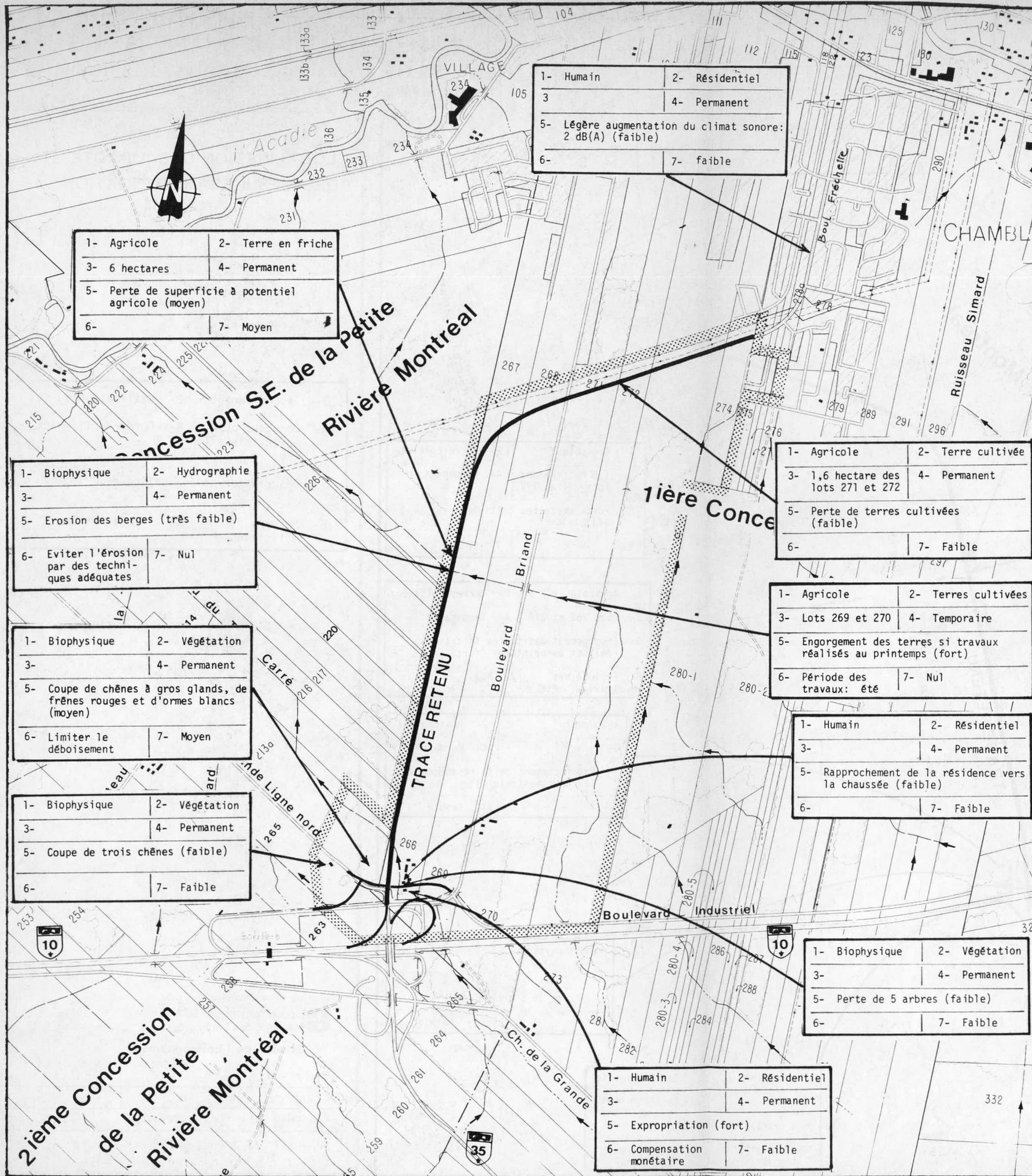
Dans l'ensemble, les impacts sur le milieu biophysique sont principalement faibles ou nuls.

10.2 MILIEU HUMAIN

Le domaine bâti

Une compensation monétaire est donnée au propriétaire de la résidence expropriée (sud du lot 266). L'impact résiduel est faible. L'impact sur le rapprochement de la résidence au sud du lot 266 étant faible, les impacts sur le domaine bâti sont tous faibles.

LOCALISATION DES IMPACTS ET
DES MESURES DE MITIGATION



1- Humain	2- Résidentiel
3-	4- Permanent
5- Légère augmentation du climat sonore: 2 dB(A) (faible)	
6-	7- faible

1- Agricole	2- Terre en friche
3- 6 hectares	4- Permanent
5- Perte de superficie à potentiel agricole (moyen)	
6-	7- Moyen

1- Biophysique	2- Hydrographie
3-	4- Permanent
5- Erosion des berges (très faible)	
6- Eviter l'érosion par des techniques adéquates	7- Nul

1- Biophysique	2- Végétation
3-	4- Permanent
5- Coupe de chênes à gros glands, de frênes rouges et d'ormes blancs (moyen)	
6- Limiter le déboisement	7- Moyen

1- Biophysique	2- Végétation
3-	4- Permanent
5- Coupe de trois chênes (faible)	
6-	7- Faible

1- Agricole	2- Terre cultivée
3- 1,6 hectare des lots 271 et 272	4- Permanent
5- Perte de terres cultivées (faible)	
6-	7- Faible

1- Agricole	2- Terres cultivées
3- Lots 269 et 270	4- Temporaire
5- Engorgement des terres si travaux réalisés au printemps (fort)	
6- Période des travaux: été	7- Nul

1- Humain	2- Résidentiel
3-	4- Permanent
5- Rapprochement de la résidence vers la chaussée (faible)	
6-	7- Faible

1- Biophysique	2- Végétation
3-	4- Permanent
5- Perte de 5 arbres (faible)	
6-	7- Faible

1- Humain	2- Résidentiel
3-	4- Permanent
5- Expropriation (fort)	
6- Compensation monétaire	7- Faible

1- Type d'impact	2- Utilisation du sol
3- Longueur ou superficie affectée	4- Durée de l'impact
5- Description et évaluation de l'impact	
6- Mesures de mitigation	7- Impact résiduel

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien : H. Kh.

Chargé de projet :

Approuvé par le chef de service :

Échelle: 1:20.000. Date: 03.12.12. N°: 16

Le niveau sonore

Compte tenu de l'absence d'impact fort (Leq (24h) de 65 dB(A) et plus), il n'y a pas de mesures de mitigation envisagées le long du boulevard Fréchette dans le secteur bâti. Cependant, nous tenons à informer les autorités concernées que l'isophone d'impact faible, c'est-à-dire Leq (24h) de 55 dB(A), sera à une distance de 40 mètres du centre linéaire du projet de raccordement du boulevard Fréchette aux autoroutes 10 et 35, et qu'en conséquence, s'il y a utilisation du sol dans l'avenir, à des fins résidentielles et/ou récréatives, entre la courbe isophone de 55 dB(A) et l'emprise de la route, les résidents et/ou les utilisateurs peuvent s'attendre à subir une certaine gêne causée par le bruit de la circulation routière.

D'autre part, il est à souligner que le ministère des Transports du Québec respectera, lors de la période de construction de ce projet, les normes du règlement municipal no 34, de même que le no 78-235 concernant le bruit dans les limites de la municipalité de Chambly (voir annexe 9).

10.3 MILIEU AGRICOLE

Les travaux de construction devraient être effectués en période estivale alors que le niveau d'eau est moins élevé dans ces fossés. Cette mesure a comme but d'empêcher l'engorgement des terres et une perte de production. L'impact résiduel s'avère faible.

A la phase deux du projet, afin de permettre au lot 266 de profiter des mêmes avantages que lors de la phase un, il est recommandé que le système de drainage du boulevard permette de conserver, à l'aide de techniques adéquates, la qualité de drainage équivalente à la phase un.

Enfin, le sol arable enlevé lors de la construction de la route devrait être mis de côté et réutilisé pour l'aménagement paysager des talus. Afin de stabiliser ces talus, l'engazonnement est requis. Seule une graminée appropriée et compatible au milieu agricole devra être utilisée. L'entretien annuel de ces talus devra prévoir l'application de techniques appropriées afin d'empêcher l'implantation d'autres graminées et de plantes à feuilles larges dont la distribution serait indésirable dans les champs cultivés.

CHAPITRE 11

MESURES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

CONCLUSION

BIBLIOGRAPHIE

11. — MESURES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

L'ingénieur résident en charge du projet pour le ministère des Transports voit à ce que toutes les mesures environnementales prévues dans l'étude d'impact soient respectées.

CONCLUSION

Le projet de raccordement du boulevard Fréchette aux autoroutes 10 et 35, à l'intérieur de la municipalité de Chambly, répond à un besoin du milieu prévalant depuis de nombreuses années. Contrairement à la situation actuelle, le projet offre, aux résidents de Chambly et des environs, un lien convenable et sécuritaire aux autoroutes 10 et 35.

Le tracé empruntant la partie ouest du lot 266 de la première Concession, dans le prolongement de l'autoroute 35 (tracé A), constitue, parmi les différentes solutions envisagées, celui affectant le moins la composante structurante du milieu récepteur, soit l'agriculture. De plus, ce tracé occasionne peu d'impacts sur les milieux humain et naturel.

Apparaissant comme le tracé de moindre impact environnemental, le tracé "A" possède également l'avantage de comprendre un tronçon rectiligne d'une longueur appréciable près de l'intersection et de l'échangeur; ce qui signifie un niveau de sécurité adéquat et nettement supérieur à celui pouvant être constaté dans les autres tracés.

En somme, le raccordement du boulevard Fréchette aux autoroutes 10 et 35 dans l'axe du tracé A, représente le tracé de moindre impact environnemental, tout en offrant un niveau de sécurité approprié.

BIBLIOGRAPHIE

Carignan (Ville de), Plan et règlement de zonage. Federal highway administration; Economic impact of highway snow and ice control, final report, FHWA-RD-77-95.

Chambly (Cité de). Plan et règlement de zonage.

Ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche du Québec, Service de l'aménagement et de l'exploitation de la faune, Schéma d'aménagement régional, Région administrative de Montréal, secteur faune. Montréal, septembre 1979, 172 p.

Ministère de l'Expansion Economique Regionale. Possibilités agricoles des sols, carte 31H.

Ministère de l'Expansion Economique Regionale. Possibilités des terres pour la récréation, carte 31H.

Ministère de l'Expansion Economique Regionale. Possibilités des terres pour la faune ongulée, carte 31H.

Ministère de l'Expansion Economique Regionale. Possibilités des terres pour la faune sauvage, carte 31H.

Ministère de l'Agriculture du Québec, Service de la grande culture, carte des sols, comté de Chambly, 1942.

Ministère des Affaires culturelles du Québec. Consultations auprès du Service des études et inventaires, ainsi qu'une consultation des archives archéologiques.

Municipalité régionale de comté de la vallée du Richelieu.
Règlement de contrôle intérimaire, 1983.

Ministère de l'Environnement du Québec, Environnement Canada.
Carte du risque d'inondation, rivière Richelieu.
Chambly (31 H 06-100-5107), 1979.

Ministère des Terres et Forêts du Québec, Service de l'inventaire
forestier, carte forestière (31H/6 N.O.).

ANNEXES

ANNEXE 1

PROFIL EN TRAVERS, ROUTES NUMEROTEES
EN MILIEU RURAL (TYPE B) D-2301
ETAPE FINALE



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

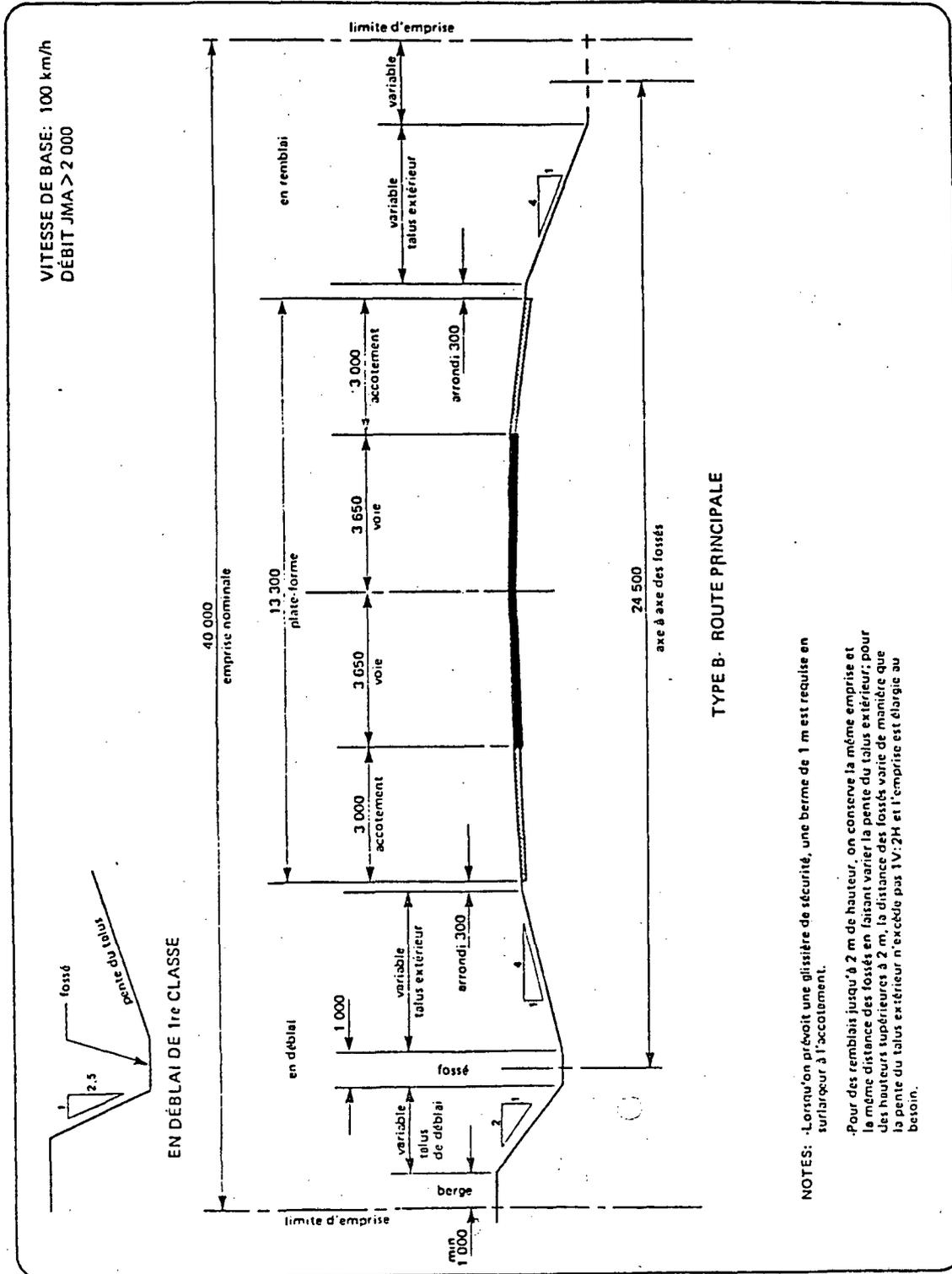
PROFIL EN TRAVERS
ROUTES NUMÉROTÉES
EN MILIEU RURAL (TYPE B)

D-2301

2.3.2

80-06-01

NORMES



NOTES: -Lorsqu'on prévoit une glissière de sécurité, une berme de 1 m est requise en surplomb à l'accotement.

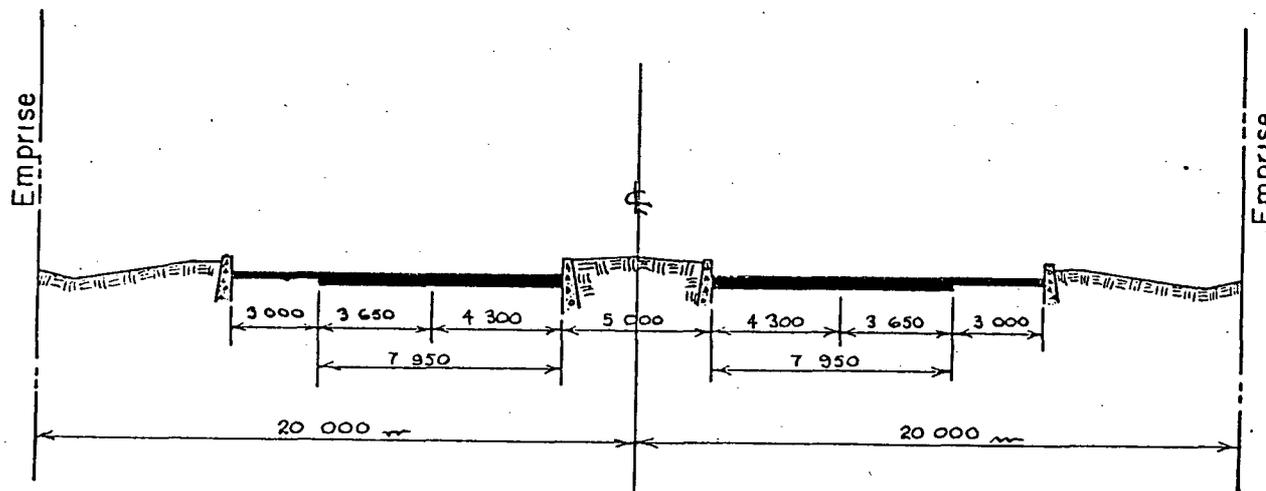
-Pour des remblais jusqu'à 2 m de hauteur, on conserve la même emprise et la même distance des fossés en faisant varier la pente du talus extérieur; pour des hauteurs supérieures à 2 m, la distance des fossés varie de manière que la pente du talus extérieur n'exécède pas 1V:2H et l'emprise est élargie au besoin.

ANNEXE 2
PROFIL EN TRAVERS
ETAPE FINALE

PROFIL EN TRAVERS

RACCORDEMENT DU BOUL. FRÉCHETTE A L'AUTOROUTE N° 10

ÉTAPE FINALE




GOVERNEMENT
DU QUÉBEC
MINISTÈRE
DES TRANSPORTS
DIRECTION GÉNÉRALE
DU GÉNIE
DIRECTION DES TRACES
ET PROJETS

DIVISION CIRCULATION
ET AMÉNAGEMENTS

ANNEXE 3
NORME D-2400

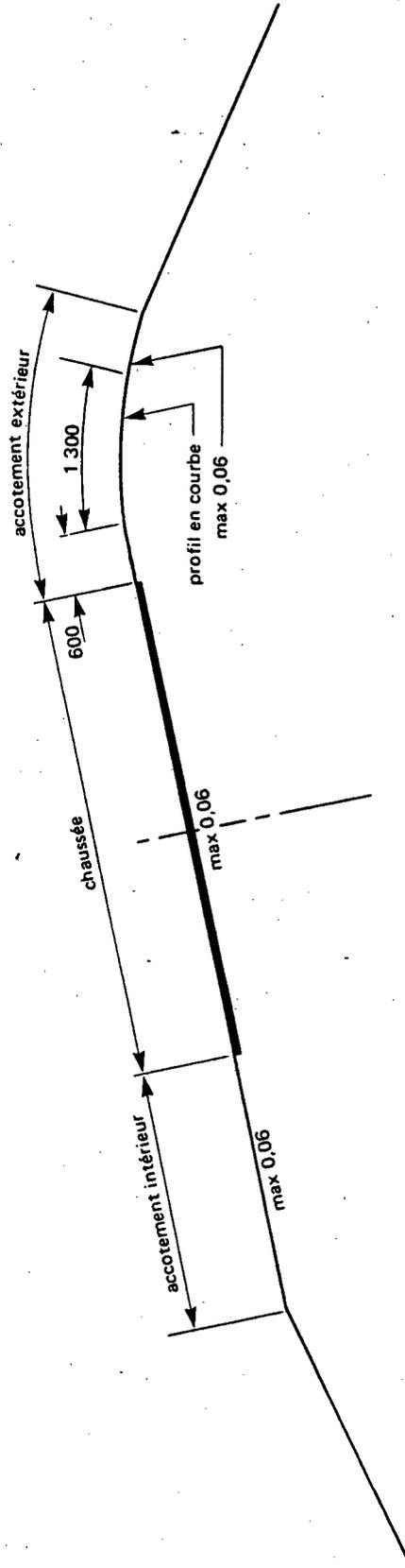


CHEMINEMENT D'UN DOSSIER D'EXPROPRIATION AU MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

Voici énumérées dans l'ordre chronologique les différentes étapes que traverse un dossier d'expropriation depuis le moment où la Direction des Acquisitions reçoit de la Direction générale de la Construction la demande d'acquisition jusqu'à la phase finale, soit le paiement de l'indemnité et des intérêts qui s'en suivent.

- 1- Réception d'une demande d'acquisition dûment autorisée.
- 2- Réception du plan d'expropriation.
- 3- Demande de Décret.
- 4- Réception du Décret approuvé.
- 5- Ouverture des dossiers individuels pour chacun des propriétaires, des titulaires de droits réels et locataires.
- 6- Désignation et mandat au notaire.
- 7- Préparation du rapport général et évaluation individuelle des propriétés affectées.
- 8- Réception de l'étude des titres préparée par le notaire désigné.

NORMES



APPLICATION DU DÉVERS À L'ACCOTEMENT

ANNEXE 4
CHEMINEMENT DES EXPROPRIATIONS

Ici, se situe le début proprement dit du processus de l'expropriation.

- 9- Désignation du huissier.
- 10- Préparation et expédition de l'avis d'expropriation.
- 11- Préparation et expédition de l'offre détaillée.
- 12- Retour du rapport de signification par l'huissier.
- 13- Expédition au bureau d'enregistrement de l'avis d'expropriation dûment signifié, la loi ayant prévu un délai maximum de quinze (15) jours entre la signification de l'avis et son enregistrement.
- 14- Au retour de l'enregistrement, ouverture du dossier au Tribunal de l'Expropriation. Un délai maximum de quinze (15) jours doit être respecté entre l'enregistrement et l'ouverture de ce dossier au Tribunal.
- 15- Début des négociations à partir des rapports d'évaluation qui ont été préparés.
- 16- Simultanément, recommandation au service comptable d'une indemnité provisionnelle représentant 70% de l'offre détaillée ou de l'évaluation municipale, la plus élevée des deux. S'il y a déplacement de bâtiment (s), 50% du coût estimé du déplacement doit être versé à l'exproprié avant le début des travaux.
- 17- Réception et expédition du chèque d'indemnité provisionnelle au notaire mandaté pour remise à l'exproprié.
- 18- Réception de la quittance partielle.

- 19- Expédition des avis de prise de possession une fois tous les pré-requis prévus par la loi respectés.
- 20- Prise de possession. Quatre-vingt-dix (90) jours au moins doivent s'être écoulés depuis la signification de l'avis d'expropriation.
- 21- Libération des emprises pour début des travaux.
- 22- Si les négociations aboutissent à un règlement à l'amiable, recommandation au service comptable du paiement final et préparation de la déclaration de règlement hors le tribunal à être déposée au greffe.
- 23- Réception et expédition du chèque de l'indemnité finale au notaire mandaté.
- 24- Signature de la quittance finale chez le notaire et remise du chèque à l'exproprié.
- 25- Sur réception de la quittance finale, calcul et paiement des intérêts.
- 26- S'il n'y a pas entente, inscription au rôle du Tribunal de l'Expropriation.
- 27- A la demande d'une des deux parties, le Tribunal peut tenir une conférence préparatoire pour concilier les deux parties.
- 28- Si le geste précédent ne donne pas de résultat, enquête et audition devant le Tribunal de l'Expropriation.
- 29- Sur réception de l'ordonnance et du jugement en homologation, recommandation du paiement de l'indemnité finale au service comptable.
- 30- Réception et expédition du chèque au notaire mandaté.

31- Signature de la quittance finale et remis du chèque à l'exproprié.

32- Sur réception de la quittance finale, calcul et paiement des intérêts.

Ceci complète les étapes et la procédure en vigueur à la Direction des Acquisitions pour tous les dossiers sous la nouvelle loi. Toutefois, il faut se rappeler que l'exproprié peut contester le bien-fondé de l'expropriation, le montant de l'indemnité provisionnelle, la date de prise de possession ou peut demander que la prise de possession soit différée.

Evidemment, devant une telle éventualité, si elle s'applique, des délais importants peuvent être envisagés.

Il est bon ici d'ajouter que la loi de la Voirie, chapitre 133, article 21, paragraphe 6, permet au Ministre des Transports, lorsque la construction ou la reconstruction d'une route a été ordonnée par décret du lieutenant-gouverneur en conseil, d'acquérir également à l'amiable tout immeuble jugé nécessaire à ces fins. Ceci veut donc dire que, pour des raisons d'urgence, le ministère procède également par acquisition à l'amiable.

Voici donc, lorsque cela se produit, les étapes parcourues.

A partir de la réception de la demande d'acquisition dûment autorisée, la même procédure s'applique que précédemment décrite dans les articles 1 à 8 inclusivement.

9- Réception.

10- S'il y a entente, recommandation au service comptable pour le paiement du coût d'acquisition et libération de l'emprise.

11- Réception et expédition du chèque ou notaire mandaté.

12- Signature de l'acte de vente et remise du chèque à l'exproprié.

13- Sur réception de l'acte de vente, calcul et paiement des intérêts.

Il faut comprendre que, si un ou des propriétaires s'objectent sur un projet donné à cette acquisition de gré à gré, il faut alors procéder par expropriation, tel qu'il a été décrit précédemment.

Il faut également ajouter que ces acquisitions de gré à gré se limitent habituellement aux projets secondaires et de moindre importance.

ANNEXE 5
LISTE DES PROPRIETAIRES EXPROPRIES

Plan d'expropriation no. 622-78-02-162 Date 79-01-18
 Plan de réserve no. Date
 Si revision page Date
 Plan préparé par Paul-André Villeneuve, a.g.
 Dossier général no. 623-0-79-0028
 Route Autoroute No 35
 Tronçon no. 02 Section no.
 Chaînage 10+27,26 à 103+49,50 longueur en milles 2,7 milles
 120+29,15 à 143+31,56
 plus servitudes de drainage

Cadastre Paroisse de Saint-Joseph-de-Chambly
 Municipalités Ville de Carignan & Cité de Chambly
 Circonscription électorale Chambly
 Comté municipal Inexistant
 Division d'enregistrement Chambly
 Région no. 6-2 District no. 56
 Code géographique 56-02-02 & 56-05-02 Coût estimé du projet
 Page G.G.T. \$

DOSSIER	PARCELLE	PROPRIETAIRE	LOT NO	RANG	SUPERFICIE	PAGE	ENR. NO.	NOTAIRE
<u>MUNICIPALITE DE LA VILLE DE CARIGNAN</u>								
623-5-79-00079-5	1	La Société d'Entreprises Foncières Ltée	P.213A		50 381 pi.car.	1	239 853	
623-5-79-00079-5	2	La Société d'Entreprises Foncières Ltée	P.213A		3 447 pi.car.	1	239 853	
623-5-79-00079-5	3	La Société d'Entreprises Foncières Ltée	P.213A (servitude perpétuelle de drainage)		30 000 pi.car.	2	239 853	
623-5-79-00079-5	4	La Société d'Entreprises Foncières Ltée	P.227 (servitude perpétuelle de drainage)		30 000 pi.car.	3	241 248	
623-5-79-00080-3	5	Shoreview Development Corp.	P.228 (servitude perpétuelle de drainage)		30 000 pi.car.	3	189 799	
623-5-79-00081-1	6	Commission Scolaire de Montfort	P.263-268		275 pi.car.	1	1 680	
623-5-79-00081-1	7	Commission Scolaire de Montfort	P.263-269		2 051 pi.car.	1	1 680	
623-5-79-00081-1	8	Commission Scolaire de Montfort	P.263-270		22 pi.car.	1	1 680	
623-5-79-00082-9	9	Terrace Richelieu Inc.	P.263-386 rue		7 pi.car.	1	217 457	

Dossier	parcelle	Propriétaire	Lot no	Rang	Superficie	Pago	Enr. no	Notaire
É23-5-79-00083-7	10	Alfred Benoit	P.265		170 805 pi.car.	1	186 490	
É23-5-79-00084-5	11	Marcel Leclair	P.265-1		5 915 pi.car.	1	293 730	
É23-5-79-00084-5	12	Marcel Leclair	P.265-6		59 077 pi.car.	1	472 852	
<u>Servitude de non-accès à imposer</u>								
Une servitude de non-accès, avec interdiction de pratiquer aucune ouverture à travers les lignes indiquées par les points 1-2-3-4-5, 6-7-8, 9-10-11-12-13-14-15-16 et 1-42 affectera les parties des lots ci-après énumérées:								
É23-5-79-00079-5		La Société d'Entreprises Foncières Ltée	P.213A P.214			1& 2 2	239 853 241 119	
"		"	P.216,P.217, P.218,P.218A, P.219,P.219A, P.219B,P.219C P.220,P.222, P.223,P.224			2& 3	239 852 238 756 238 756 238 756 238 756 238 756	
"		"	P.225,P.226, P.227			3	241 248	
É23-5-79-00080-3		Shoreview Development Corp.	P.228			3& 4	189 799	
É23-5-79-00085-2		Kirgar Inv. Ltd	P.228			4	182 017	

Dossier	parcelle	Propriétaire	Lot no	Rang	Superficie	Pago	Enr. no	Notaire
623-5-79-00081-1		Commission Scolaire de Montfort	P.263-268			1	1 680	
623-5-79-00081-1		Commission Scolaire de Montfort	P.263-269			1	1 680	
623-5-79-00082-9		Terrace Richelieu Inc.	P.263-386 rue			1	217 457	
623-5-79-00083-7		Alfred Benoit	P.265			1	186 490	
623-5-79-00084-5		Marcel Leclair	P.265-6			1	472 852	
623-5-79-00086-0		Ville de Carignan	P.Chemin Grande Ligne Nord (sans désignation cadastrale)			1		
623-5-79-00100-9		Office des Autoroutes du Québec	P.213A, P.265			1		
<u>MUNICIPALITE DE LA CITE DE CHAMBLY</u>								
623-5-79-00087-8	13	Narcisse Lague	P.266		8 322 pi.car.	1	169 673	
623-5-79-00087-8	14	Narcisse Lague	P.266		816 pi.car.	1	356 155	
623-5-79-00087-8	15	Narcisse Lague	P.266 (terrain requis pour serv. perpétuelle de drainage)		6 972 pi.car.	1	169 673	
623-5-79-00088-6	16	Succ. Ida Dobrinsky	P.266		4 253 pi.car.	1	416 275	
623-5-79-00088-6	17	Succ. Ida Dobrinsky	P.266		14 904 pi.car.	1	416 275	
623-5-79-00088-6	18	Succ. Ida Dobrinsky	P.266 (terrain requis pour serv. perpétuelle de drainage)		19 064 pi.car.	1	416 275	
623-5-79-00088-6	19	Succ. Ida Dobrinsky	P.266 (terrain requis pour serv. perpétuelle de drainage)		16 pi.car.	1	416 275	
623-5-79-00088-6	20	Succ. Ida Dobrinsky	P.266		1 057 879 pi.car. 2 & 3	3	416 275	
623-5-79-00088-6	21	Succ. Ida Dobrinsky	P.266		70 480 pi.car.	4	416 275	
623-5-79-00088-6	22	Succ. Ida Dobrinsky	P.266 (servitude perpé- tuelle de drainage)		23 452 pi.car.	3	416 275	
623-5-79-00089-4	23	Terrace Salaberry Inc.	P.267		308 344 pi.car.	4	236 614	
623-5-79-00089-4	24	Terrace Salaberry Inc.	P.267		18 324 pi.car.	4	236 614	

Dossier	parcelle	Propriétaire	Lot no	Rang	Superficie	Pago	Enr. no	Notaire
23-5-79-00090-2	25	Chambly Plaza Inc.	P.268 (servitude en faveur de l'Hydro-Québec)		4 387 pi.car.	4	198 221	
623-5-79-00091-0	26	Cité de Chambly	268-253		2 775 pi.car.	4	2 345	
623-5-79-00091-0	27	Cité de Chambly	268-256		6 000 pi.car.	4	2 345	
623-5-79-00091-0	28	Cité de Chambly	268-257		6 000 pi.car.	4	2 345	
623-5-79-00091-0	29	Cité de Chambly	268-258		6 000 pi.car.	4	2 345	
623-5-79-00091-0	30	Cité de Chambly	P.271-198		5 443 pi.car.	4	423 132	
623-5-79-00092-8	31	Henry J. Duhamel	268-254		6 000 pi.car.	4	218 008	
623-5-79-00092-8	32	Henry J. Duhamel	268-255		6 000 pi.car.	4	218 008	
623-5-79-00092-8	33	Henry J. Duhamel	P.268-271		737 pi.car.	4	242 530	
623-5-79-00092-8	34	Henry J. Duhamel	P.268-272		314 pi.car.	4	242 530	
623-5-79-00093-6	35	Alsin Iglesias	268-259		6 000 pi.car.	4	250 411	
623-5-79-00094-4	36	Miss Euline Arthur et Miss Olga Arthur	268-260		6 000 pi.car.	4	228 225	
623-5-79-00095-1	37	Jean-Marc Vigneault	268-261		6 000 pi.car.	4	464 041	
623-5-79-00095-1	38	Jean-Marc Vigneault	268-262		9 515 pi.car.	4	464 041	
623-5-79-00096-9	39	Mme Vve Félix Liiv (Alma Pilt)	P.268-263		179 pi.car.	4	224 550	
623-5-79-00097-7	40	Frédéric Adams	P.268-270		37 pi.car.	4	262 280	
623-5-79-00098-5	41	Roger Perreault et Al	P.269		47 947 pi.car.	1	247 796	
623-5-79-00098-5	42	Roger Perreault et Al	P.269 (terrain requis pour serv. perpétuelle de drainage)		19 446 pi.car.	1	247 796	
623-5-79-00098-5	43	Roger Perreault et Al	P.269 (servitude perpétuelle de drainage)		34 570 pi.car.	3	247 796	
623-5-79-00099-3	44	Alpha Realities (Chambly) Inc.	P.271 (servitude de droit de passage en faveur de l'Hydro-Québec)		4 389 pi.car.	4	195 502	
623-5-79-00099-3	45	Alpha Realities (Chambly) Inc.	P.271-187 rue		1 845 pi.car.	4	195 502	
623-5-79-00099-3	46	Alpha Realities (Chambly) Inc.	P.271-199		8 101 pi.car.	4	195 502	

Dossier	parcelle	Propriétaire	Lot no	Rang	Superficie	Pago	Enr. no	Notaire
<u>Servitude de non-accès à imposer</u>								
Une servitude de non-accès, avec interdiction de pratiquer aucune ouverture à travers les lignes indiquées par les points 14-15-16, 17-18-18A-19-20, 21-22, 23-24, 25-26-27-28-29-30-31-32-33, 34-35, 36-37 et 38-39-40-41-42, affectera les parties des lots ci-après énumérées:								
623-5-79-00087-8		Narcisse Lague	P.266			1	169 673	
623-5-79-00088-6		Succ. Ida Dobrinsky	P.266			1, 2, 3, 4	416 275	
623-5-79-00089-4		Terrace Salaberry Inc.	P.267			4	236 614	
623-5-79-00090-2		Chambly Plaza Inc.	P.268			4	198 221	
623-5-79-00096-9		Mme Vve Félix Liiv (Alma Pilt)	P.268-263			4	224 550	
623-5-79-00097-7		Frédéric Adams	P.268-270			4	262 280	
623-5-79-00092-8		Henry J. Duhamel	P.268-271 & P.268-272			4	242 530	
623-5-79-00091-0		Cité de Chambly	P.268-340 rue, P.268-344 rue & P.Chemin Grande Ligne Nord (s.d.c.)			4, 1		
623-5-79-00100-9		Office des Autoroutes	P.269			1		
623-5-79-00098-5		Roger Perreault et Al	P.269			1	247 796	
623-5-79-00101-7		Montreal Chambly Development Ltée	P.270			1	188 110	
623-5-79-00099-3		Alpha Realities (Chambly) Inc.	P.271, P.271-187 rue & P.271-199			4	195 502	

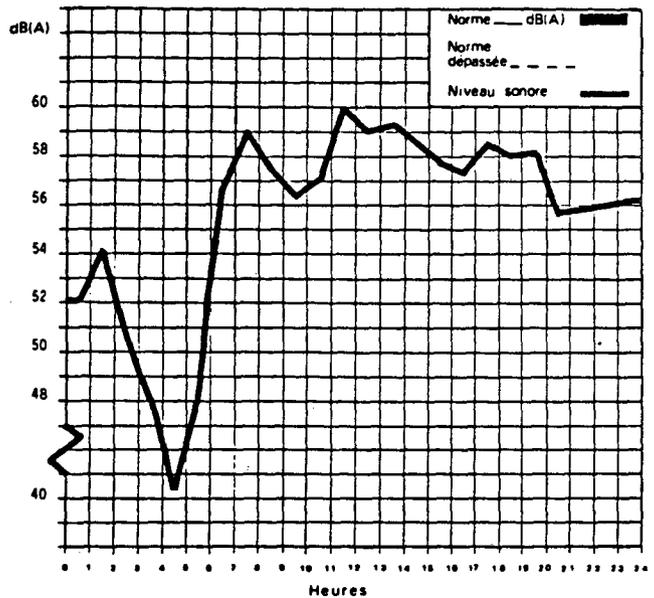
ANNEXE 6
RESULTATS DES RELEVES SONORES

RELEVÉ no: 1
 DATE: 27 juillet 1983
 PÉRIODE: 0h - 24 h.

LIEU: A-35 Chambly
 LOCALISATION: 1431, boulevard Briand

PÉRIODE	$L_{eq}(h)$	$L_1(h)$	$L_{10}(h)$	$L_{50}(h)$	$L_{95}(h)$
0:00 à 1:00	52,1	67,0	54,5	35,3	30,8
1:00 à 2:00	54,2	70,3	48,0	30,3	28,5
2:00 à 3:00	50,7	63,0	41,8	29,5	27,0
3:00 à 4:00	48,0	59,3	37,3	29,5	27,0
4:00 à 5:00	40,4	44,0	33,8	29,3	26,5
5:00 à 6:00	48,2	63,8	43,8	34,0	30,5
6:00 à 7:00	56,7	69,0	58,3	42,3	34,5
7:00 à 8:00	59,0	69,8	63,5	49,3	41,0
8:00 à 9:00	57,6	68,8	62,5	47,8	40,8
9:00 à 10:00	56,4	68,3	60,5	45,5	38,5
10:00 à 11:00	57,1	68,3	61,5	47,8	37,5
11:00 à 12:00	60,0	69,8	62,8	48,0	37,3
12:00 à 13:00	59,0	70,0	62,5	48,8	38,0
13:00 à 14:00	59,3	69,8	63,5	51,8	42,8
14:00 à 15:00	58,7	69,3	63,5	50,5	40,0
15:00 à 16:00	57,8	68,5	62,3	49,3	38,5
16:00 à 17:00	57,3	68,0	62,0	49,8	40,0
17:00 à 18:00	58,6	69,0	63,5	50,3	38,0
18:00 à 19:00	58,0	70,0	62,5	47,8	36,8
19:00 à 20:00	58,2	68,8	62,3	49,8	36,5
20:00 à 21:00	55,8	67,0	60,5	47,0	34,8
21:00 à 22:00	55,9	66,5	60,5	48,0	36,0
22:00 à 23:00	56,0	67,8	59,5	43,3	34,3
23:00 à 24:00	56,3	66,0	59,0	47,5	35,0

Représentation graphique du niveau sonore L_{eq}



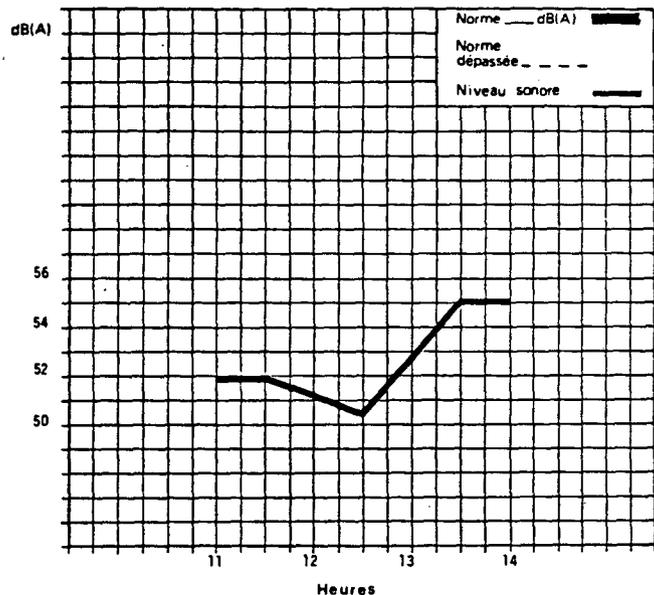
Lieu: A-35 Chambly Relevé no: 1
 Localisation: 1431, boulevard Briand
 Date: 27 juillet 1983 Heures: 0 - 24h.
 Appareil: 4426-2312

RELEVÉ no: 2
 DATE: 28 juillet 1983
 PÉRIODE: 3h.

LIEU: A-35 Chambly
 LOCALISATION: A l'arrière du 1306, Bertier

PÉRIODE	$L_{eq}(h)$	$L_1(h)$	$L_{10}(h)$	$L_{50}(h)$	$L_{95}(h)$
0:00 à 1:00					
1:00 à 2:00					
2:00 à 3:00					
3:00 à 4:00					
4:00 à 5:00					
5:00 à 6:00					
6:00 à 7:00					
7:00 à 8:00					
8:00 à 9:00					
9:00 à 10:00					
10:00 à 11:00					
11:00 à 12:00	51,9	62,3	53,8	45,0	40,8
12:00 à 13:00	50,4	60,0	53,8	43,3	40,0
13:00 à 14:00	55,1	67,3	57,0	48,3	40,8
14:00 à 15:00					
15:00 à 16:00					
16:00 à 17:00					
17:00 à 18:00					
18:00 à 19:00					
19:00 à 20:00					
20:00 à 21:00					
21:00 à 22:00					
22:00 à 23:00					
23:00 à 24:00					

Représentation graphique du niveau sonore L_{eq}



Lieu: A-35 Chambly Relevé no: 2
 Localisation: A l'arrière du 1306 Bertier
 Date: 28 juillet 1983 Heures: 11h.22 - 14h.00
 Appareil: 4426-2312

ANNEXE 7

AUTORISATION DE LA COMMISSION DE LA
PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE

PROVINCE DE QUEBEC

DOSSIER NUMERO: 5605D - 043448

LONGUEUIL, 1e 1982 JAN 28

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUEBEC

(SIEGEANT EN DIVISION)

MINISTERE DES TRANSPORTS
Service de l'Environnement
a/s Daniel Waltz
255, boul. Crémazie est 9e
Montréal (Québec)
H2M 1L5

Dossier: 6.6.0/0035-02-06

Demandeur

- et -

M. DOCTOR NICHOLAS KARAYANNIS
6756, Market St.
Upper Darby
Pa. U.S.A.

M. GEORGE FLAMOS & AL
521, Broadview Rd
Philadel. 19082

M. & MME STRAVROS LIAPPIS
7001 Lianfair Road
Upper Darby
Pa. 19082

M. PANAGIS MITOULIS & AL
601 Revere ave.
Linwood
New Jersey 08221

M. GUS ELEFTHERAKIS
205, Brookthorpe Circle
Broomal
Pa. 19008

M. THOMAI KONSTANTOS
30 Milbourne ave.
Upper Darby
Pa. 19082

M. GEORGE WILLIAM GEORGES
2812 North Kent Road
Broomal, Pa. 19008

MISS VASSILIKI VAVVIDE
6950 Bloomfield, apt. 2
Outremont (Québec)

M. FANOURIOUS LENTZAKIS
8559, Outremont
Ch. 3
Montréal (Québec)

M. JEAN ALLAIRE
520 Epernay St
Duvernay (LAVAL)
H7G 4A4

MME ANTOINETTE LAMARRE
120 rang St-Claude
St-Bernard-de-Lacolle
J0J 1V0

MME ROLLANDE G. CHENIER
1546, boul. Clémenceau
Verdun (Québec)
H4H 2R1

BETH REALTIES CHAMBLY INC.
5150, MacDonald St.
Apt. 1002
Montréal (Québec)
H3X 2V7

ALPHA REALTIES
5150, MacDonald St.
Apt. 1012
Montréal (Québec)
H3X 2V7

M. JOHN KATSIS
2690, Marlborough Court
Montréal (Québec)
H4K 1M1

M. STEPHEN WANDRACSEK

MME FRANCES FREI
812 Burnhaptorpe #2004
Etobicoke
Ontario
M9C 2Z3

M. MICHEL TREVOR GRAY
P.O. Box 13
St-Johnbury
Vermont 05819

MME SARANTIA KARSARAS
6017, Park ave.
Montréal (Québec)
H2V 4H4

M. WILLIAM KLUG
13012-6th St. S.W.
Calgary
T2W 2M8

LA CORPORATION MUNICIPALE
DE LA VILLE DE CHAMBLY
C.P. 60
Chambly (Québec)
J3L 4B2

M. DENIS BESSETTE
367, Vincent Massé
Beloeil (Québec)

Mis-en-cause

ETAIENT PRESENTS:

M. LAUREAN TARDIF, Vice-président
MME HELENE THIBAUT, Commissaire

DECISION SUR UNE DEMANDE EN RECTIFICATION
D'UNE DECISION RENDUE LE 29 DECEMBRE 1981

Le 29 décembre 1981, la Commission a rendu dans le présent dossier une décision aux termes de laquelle elle autorisait le demandeur à utiliser à une fin autre que l'agriculture, soit pour les fins spécifiques de la construction d'une route, sur une superficie de 2,17 hectares étant des subdivisions des lots 271, 272, 273 et 274 du cadastre officiel de la paroisse de Saint-Joseph-de-Chambly, division d'enregistrement de Chambly. Dans l'énumération des subdivisions de lots autorisées, une est manquante. En effet, le mandataire du demandeur, M. Daniel Waltz, par une correspondance datée du 6 janvier 1982, informait la Commission que la subdivision 2237 du lot originaire 273 est visée par la demande,

tel que montré au plan soumis avec celle-ci.

CONSIDERANT la requête du demandeur;

CONSIDERANT la décision rendue le 29 décembre 1981 autorisant en totalité la demande déposée;

CONSIDERANT qu'une décision entachée d'erreurs d'écriture, de calcul ou de quelque autre erreur de forme, peut être rectifiée par la Commission, conformément au second alinéa de l'article 18 de la Loi;

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

RECTIFIE sa décision rendue le 29 décembre 1981, afin qu'elle se lise dorénavant comme suit:

PROVINCE DE QUEBEC

DOSSIER NUMERO: 5605D - 043448

LONGUEUIL, le 29 décembre 1981

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUEBEC

(SIEGEANT EN DIVISION)

MINISTERE DES TRANSPORTS
Service de l'Environnement
a/s Daniel Waltz
255, boul. Crémazie est 9e
Montréal (Québec)
H2M 1L5

Demandeur

- et -

M. DOCTOR NICHOLAS KARAYANNIS
6756, Market St.
Upper Darby
Pa. U.S.A.

M. GEORGE FLAMOS & AL
521, Broadview Rd.
Philadel. 19082

M. & MME STRAVROS LIAPPIS
7001. Lianfair Road
Upper Darby, Pa. 19082 ... /5

M. PANAGIS MITOULIS & AL.
601, Revere ave.
Linwood
New Jersey, 08221

M. GUS ELEFTHERAKIS
205 Brookthorpe Circle
Broomal
Pa. 19008

M. THOMAI KONSTANTOS
30, Milbourne ave
Upper Darby
Pa. 19082

M. GEORGE WILLIAM GEORGES
2812, North Kent Road
Broomal, Pa. 19008

MISS VASSILIKI VAVVIDE
6950 Blomfield, apt. 2
Outremont (Québec)

M. FANOURIOUS LENTZAKIS
8559, Outremont
Ch. 3
Montréal (Québec)

M. JEAN ALLAIRE
520, Epernay St.
Duvernay (LAVAL)
H7G 4A4

MME ANTOINETTE LAMARRE
120 rang St-Claude
St-Bernard-de-Lacolle
J0J 1V0

MME ROLLANDE G. CHENIER
1546, boul. Clémenceau
Verdun (Québec)
H4H 2R1

BETH REALTIES CHAMBLY INC.
5150, MacDonald St.
Apt. 1002
Montréal (Québec)
H3X 2V7

ALPHA REALTIES
5150, MacDonald St.
Apt. 1012
Montréal (Québec) H3X 2V7

M. JOHN KATSIS
2690, Marlborough Court
Montréal (Québec)
H4K 1M1

M. STEPHEN WANDRACSEK

MME FRANCES FREI
812, Burnhaptorpe
Apt. 2004
Etobicoke (ONTARIO)
M9C 2Z3

M. MICHEL TREVOR GRAY
P.O. Box 13
St-Johnbury
Vermont
05819

MME SARANTIA KATSARAS
6017, Park ave.
Montréal (Québec)
H2V 4H4

M. WILLIAM KLUG
13012-6th St. S.W.
Calgary
T2W 2M8

CORPORATION MUNICIPALE
DE LA VILLE DE CHAMBLY
Case postale 60
Chambly (Québec)
J3L 4B2

M. DENIS BESSETTE
367, Vincent Massey
Beloeil (Québec)

Mis-en-cause

ETAIENT PRESENTS:

M. LAUREAN TARDIF, Vice-président
MME HELENE THIBAUT, Commissaire

D E C I S I O N

Le demandeur s'adresse à la Commission afin d'obtenir l'autorisation de poursuivre la construction de l'autoroute 35 sur une partie des lots 271, 272, 273 et 274 ainsi que sur les subdivisions desdits lots situées dans le cadastre officiel de la paroisse de Saint-Joseph-de-Chambly, division d'enregistrement de Chambly. La demande vise une superficie totale approximative de 2,17 hectares. Il s'agit en fait d'une bande de 40 mètres de large longeant la servitude de l'Hydro-Québec.

Déjà dans le dossier 11339, la Commission a donné les autorisations nécessaires à la réalisation du segment de la route 35 entre l'autoroute des Cantons de l'Est et le boulevard Briand.

CONSIDERANT que la Commission a communiqué avec les mis-en-cause et que ces derniers n'ont pas fait valoir d'objection;

CONSIDERANT que l'inconvénient en fait de superficie est minime;

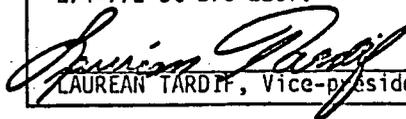
CONSIDERANT que le préjudice à l'agriculture est tolérable;

CONSIDERANT la recommandation favorable de la corporation municipale mise-en-cause;

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

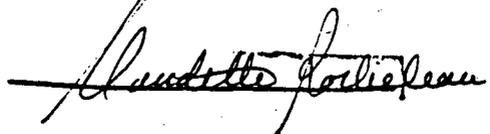
AUTORISE une utilisation à une fin autre que l'agriculture, soit pour les fins spécifiques de la construction d'une route sur l'emplacement suivant:

Un emplacement formé d'une partie des lots 271, 272, 273 et 274 ainsi que de ses subdivisions toutes du cadastre officiel de la paroisse de Saint-Joseph-de-Chambly, division d'enregistrement de Chambly et ayant une superficie totale approximative de 2,17 hectares. Ledit emplacement étant une bande de terrain d'une largeur de 40 mètres longeant et étant bornée au nord par la servitude de l'Hydro-Québec. Ledit emplacement inclus aussi les lots suivants: 271-198, 271-197, 271-196, 271-195, 271-194, 271-193, 271-192, 271-191, 271-190, 271-189, 271-188, 271-187, 272-34, 272-27, 272-26, 272-28, 272-29, 272-30, 272-31, 272-32, 272-33, 274-894, 273-2238, 274-893, 273-2239, 273-2240, 273-2241, 273-2146, 273-2145, 273-2144, 273-2143, 273-2142, 273-2141, 273-2140, 273-2139, 273-2138, 273-2137, 273-2136, 273-2135, 273-2134, 273-2133, 273-2132, 273-2131, 273-2130, 273-2129, 273-2124, 274-772 et 273-2237.


LAUREAN TARDIF, Vice-président


HELENE THIBAUT, Commissaire

Commission de Protection du
Territoire Agricole du Québec
Copie certifiée conforme par:



ANNEXE 8

REGLEMENTS MUNICIPAUX NO 34 ET 78-235
CONCERNANT LE BRUIT DANS LA MUNICIPALITE DE CHAMBLY

PROVINCE DE QUEBEC
CITE DE CHAMBLY

A V I S D E M O T I O N

EXTRAIT du procès-verbal de la troisième séance de l'assemblée régulière du mois de juillet du Conseil municipal de la Cité de Chambly, tenue à la Mairie de Chambly, lundi, le 24 juillet 1978, à 8h.30 p.m.

A laquelle assemblée sont présents les conseillers Gérard Mongeau, Normand Gauthier, Marie-Marthe Lévesque, Roger Viger, Hercule Coupal, formant quorum sous la présidence de Son Honneur le Maire, monsieur Gervais Désourdy.

Monsieur le conseiller Hercule Coupal donne avis de motion qu'à une assemblée subséquente, il proposera l'adoption d'un règlement amendant l'article 6 du règlement no 34, concernant les bruits.

R E G L E M E N T N O 78-235

REGLEMENT AMENDANT LE REGLEMENT NO 34,
ARTICLE 6, CONCERNANT LES BRUITS.

EXTRAIT du procès-verbal de la première séance de l'assemblée régulière du mois d'août du Conseil municipal de la Cité de Chambly, tenue à la Mairie de Chambly, lundi, le 7 août 1978, à 8h.30 p.m.

A laquelle assemblée sont présents les conseillers Gérard Mongeau, Normand Gauthier, Marie-Marthe Lévesque, Luc Tremblay, Roger Viger, Hercule Coupal, formant conseil au complet sous la présidence de Son Honneur le Maire, monsieur Gervais Désourdy.

PROPOSE par le conseiller Hercule Coupal

APPUYE par le conseiller Roger Viger

ET RESOLU: -

QU'IL SOIT STATUE ET ORDONNE PAR REGLEMENT DU
CONSEIL DE LA CITE DE CHAMBLY ET IL EST PAR LE PRESENT
REGLEMENT STATUE ET ORDONNE, SUJET A TOUTES LES APPRO-
BATIONS REQUISES PAR LA LOI, COMME SUIVIT:

ARTICLE 1. L'article 6 du règlement numéro 34 est
amendé en retranchant le dernier paragraphe dudit
article. L'article 6 du règlement 34 se lira doréna-
vant comme suit:

ARTICLE 1 Pour les fins du présent règlement le mot "bruit" signifie un son ou un ensemble de sons harmonieux ou non, perceptibles par l'ouïe.

ARTICLE 2 Toute personne, compagnie, société, raison sociale ou corporation qui, par ou à l'occasion de l'exploitation, de la conduite ou de l'exercice de son industrie, commerce, métier ou occupation quelconque, fera ou laissera faire un bruit excessif, et insolite, de nature à troubler la paix et la tranquillité du voisinage, encourra la peine prévue au présent règlement:

ARTICLE 3 Entre 11 heures du soir et 7 heures du matin, en aucun endroit de la Cité, situé à moins de 1,000 pieds d'une maison habitée, il est défendu d'exécuter, de faire exécuter des travaux de construction, de reconstruction, de modification ou de réparation d'un bâtiment ou d'une structure, d'un véhicule automobile, d'une chaudière à vapeur d'une machine mécanique, ou de toute autre machine, ou de faire ou de permettre qu'il soit fait des travaux d'excavation au moyen d'une pelle mécanique ou de tout autre appareil mécanique qui fait du bruit.

ARTICLE 4 Aucune personne, propriétaire, locataire ou occupant d'un édifice ou d'une partie quelconque d'un édifice, ou en ayant la charge, la surveillance ou la direction, ne permettra ou ne souffrira qu'il y soit fait usage d'un radio, d'un phonographe, ou d'un autre instrument ou appareil propre à produire ou à reproduire les sons, de façon à causer un bruit excessif ou insolite et à nuire au bien-être, au confort et au repos des personnes du voisinage.

"Article 6" Aucune personne, compagnie, société, raison sociale ou corporation ne doit faire ou permettre qu'il soit fait sur la propriété dont elle a la possession l'occupation ou la garde, aucun bruit susceptible d'être entendu sur une rue ou une ruelle ou dans une place publique, dans les limites de la Cité, au moyen de la voix, ou au moyen d'un marteau, d'un tambour, d'une corne, d'un porte-voix, d'un piano ou de tout autre instrument musical ou non, dans le but d'annoncer ses marchandises ou d'attirer l'attention ou de solliciter le patronage du public pour quoi que ce soit.

ARTICLE 2. Le présent règlement entrera en vigueur selon la loi.

(S) Gervais Désourdy

Maire de la Cité de Chambly

(S) Marthe E. Mongrain

Greffier de la Cité de Chambly

Copie Conforme

Marthe E. Mongrain
Marthe E. Mongrain (Mme)
Greffier

Les boîtes à musique (Juke-boxes) ou tout autre instrument musical fonctionnant au moyen de l'introduction d'une pièce de monnaie ou jeton ne devront être joués ou permis d'être joués entre minuit et 7 heures du matin.

ARTICLE 5 Aucun haut-parleur, microphone, amplificateur ou autre appareil transmetteur, relié à un radio, phonographe ou autre instrument ou appareil producteur de sons, ne devra être installé dans ou près des murs, portes ou fenêtres de l'édifice ou de partie de tel édifice où se trouve ledit appareil ou instrument, de façon à ce que les sons reproduits et transmis soient projetés à l'extérieur dudit édifice ou de partie d'icelui, vers les rues, ruelles ou places publiques de la Cité.

TOUTEFOIS, le présent article ne s'applique pas aux réunions publiques ou aux places d'amusement autorisées par le conseil.

ARTICLE 6 Aucune personne, compagnie, société, raison sociale ou corporation ne doit faire ou permettre qu'il soit fait sur la propriété dont elle a la possession l'occupation ou la garde, aucun bruit susceptible d'être entendu sur une rue ou une ruelle ou dans une place publique, dans les limites de la Cité, au moyen de la voix, ou au moyen d'un marteau, d'un tambour, d'une corne, d'un porte-voix, d'un piano ou de tout autre instrument musical, ou non dans le but d'annoncer ses marchandises ou d'attirer l'attention ou de solliciter le patronage du public pour quoi que ce soit.

Il est défendu de faire usage de tout instrument de musique de radio ou système de haut-parleurs sur tout

véhicule dans les rues ou ruelles de la Cité, sauf pour fins d'élection ou d'organisation sans but lucratif sur permission du conseil de la Cité.

ARTICLE 7 Il est défendu de se servir après 11 heures du soir et avant 7 heures du matin, d'une machine à coudre, à laver ou à repasser, ou de tout autre machine ou instrument muni ou non d'un moteur électrique ou à essence, de façon que le bruit soit entendu par les occupants des logements voisins.

ARTICLE 8 Le propriétaire ou la personne en charge d'un véhicule ne doit faire résonner ou permettre de faire résonner son avertisseur, que dans des cas urgents.

ARTICLE 9 Tout véhicule-automobile y compris les canots-automobiles, devront être continuellement pourvus d'un assourdisseur construit de manière à réduire autant que possible le bruit du moteur, l'usage d'un interrupteur "cut-outs" est prohibé.

ARTICLE 10 Il est défendu de faire fonctionner le moteur d'un véhicule-automobile stationnaire à une vitesse susceptible de causer un bruit de nature à nuire à la paix et à la tranquillité des occupants des maisons voisines.

ARTICLE 11 Les véhicules circulant dans la cité doivent être munis de freins silencieux et les véhicules hippomobiles dont les roues sont munies

véhicule dans les rues ou ruelles de la Cité, sauf pour fins d'élection ou d'organisation sans but lucratif sur permission du conseil de la Cité.

ARTICLE 7 Il est défendu de se servir après 11 heures du soir et avant 7 heures du matin, d'une machine à coudre, à laver ou à repasser, ou de tout autre machine ou instrument muni ou non d'un moteur électrique ou à essence, de façon que le bruit soit entendu par les occupants des logements voisins.

ARTICLE 8 Le propriétaire ou la personne en charge d'un véhicule ne doit faire résonner ou permettre de faire résonner son avertisseur, que dans des cas urgents.

ARTICLE 9 Tout véhicule-automobile y compris les canots-automobiles, devront être continuellement pourvus d'un assourdisseur construit de manière à réduire autant que possible le bruit du moteur, l'usage d'un interrupteur "cut-outs" est prohibé.

ARTICLE 10 Il est défendu de faire fonctionner le moteur d'un véhicule-automobile stationnaire à une vitesse susceptible de causer un bruit de nature à nuire à la paix et à la tranquillité des occupants des maisons voisines.

ARTICLE 11 Les véhicules circulant dans la cité doivent être munis de freins silencieux et les véhicules hippomobiles dont les roues sont munies

de bandages métalliques doivent être conduits au pas de cheval.

ARTICLE 12: Il est défendu à toute personne en charge de ou occupant une automobile ou tout autre véhicule muni d'un radio ou d'un autre instrument de musique de faire fonctionner ou permettre de faire fonctionner cet instrument, de façon à nuire à la paix et à la tranquillité publiques.

ARTICLE 13: L'usage d'une sirène est défendu, à moins que l'on ait obtenu de la Cité un permis à cet effet.

ARTICLE 14: Le Service de la Police est chargé de la mise en exécution du présent règlement.

ARTICLE 15: Quiconque contreviendra à aucune des dispositions du présent règlement sera passible d'une amende, avec ou sans frais, et à défaut du paiement immédiat de ladite amende ou de ladite amende et des frais, selon le cas, d'un emprisonnement, le montant de ladite amende et le terme de tel emprisonnement devant être fixés à la discrétion de la Cour de juridiction compétente, en vertu de la loi, qui entendra la cause; mais le montant de ladite amende n'excèdera pas cent dollars (\$100.00) et le terme d'emprisonnement ne sera pas plus de deux (2) mois de calendrier. Ledit emprisonnement, cependant, devra cesser en tout temps avant l'expiration du terme fixé par ladite cour, sur paiement de ladite amende, ou de ladite amende et des frais, selon le cas. Toute infraction continue d'aucune

disposition du présent règlement constituera, jour par jour, une offense séparée.

ARTICLE 16: Tous règlements antérieurs concernant le sujet règlementé ou défendu au présent règlement sont abrogés.

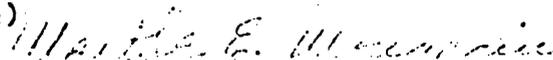
ARTICLE 17: Le présent règlement entrera en vigueur suivant la loi.

(signature)



MAIRE DE LA CITE DE CHAMBLY

(signature)



GREFFIER DE LA CITE DE CHAMBLY

Copie Conforme

Marthe E. Mongrain
Marthe E. Mongrain (Mme)
Greffier

ANNEXE 9
AVIS DE PROJET

IMPACT



Gouvernement du Québec
Ministère de l'Environnement
Service d'analyses
des études d'impact

Avis de projet

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

6. Description du projet
(phase préparatoire, phase construction, phase exploitation)

1re étape: Construction d'une route à deux voies de type rural (norme D-2301), et d'une longueur de 3,6 kilomètres, dans une emprise de 40 mètres.

2e étape: Elargissement de la chaussée de 2 voies à 4 voies séparées de type urbain (norme B-2311) dans la même emprise de 40 mètres.

7. Calendrier de réalisation du projet

1re étape: 2 voies
Expropriation: 1983-1984
Construction: 1984-1985

2e étape: 4 voies
Indéterminée

9. Remarques

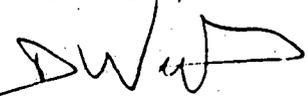
Tous les terrains appartiennent à des propriétaires privés; le plan d'expropriation n'étant pas déposé, aucune expropriation n'a été entreprise.

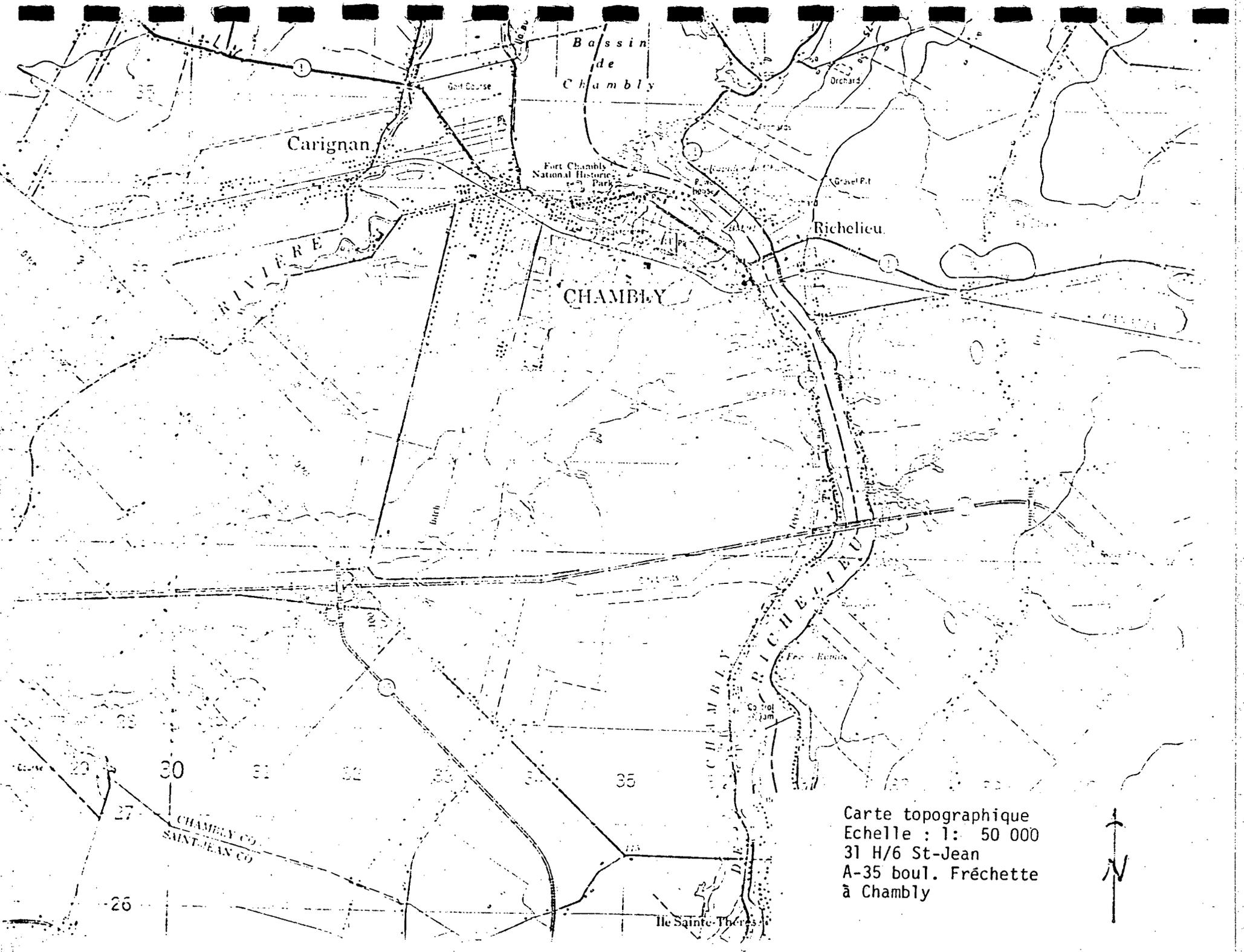
10. DESCRIPTION DU MILIEU

- Du boulevard Fréchette actuel au croisement du boulevard Briand, le tracé traverse une ancienne terre agricole actuellement en foin négligé. Les lots sont lotis pour le développement urbain mais sont exempts de tous services municipaux.
- Du boulevard Briand aux autoroutes 10 et 35 le milieu est actuellement caractérisé par des terres en friche abandonnées depuis plusieurs années.
- Le milieu affecté par le projet étant soumis à la loi de la Protection du Territoire Agricole, le M.T.O., après audiences, a obtenu de la C.P.T.A.O., le dézonage des terrains compris dans la section "boul. Briand aux autoroutes 10 - 35". Pour la section boul. Fréchette - boul. Briand, la C.P.T.A.O. étudie actuellement la demande soumise par le M.T.O.

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

Signé le 820121


Par Daniel Waltz, écologiste
Chef du service de l'Environnement



Bassin
de
Chamby

Carignan

Fort Chamby
National Historic
Park

Richelieu

CHAMBY

RIVIERE

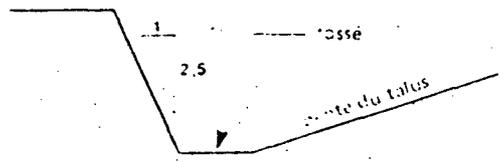
CHAMBY
RICHELIEU

CHAMBY CO.
SAINT-JEAN CO.

Carte topographique
Echelle : 1: 50 000
31 H/6 St-Jean
A-35 boul. Fréchette
à Chamby

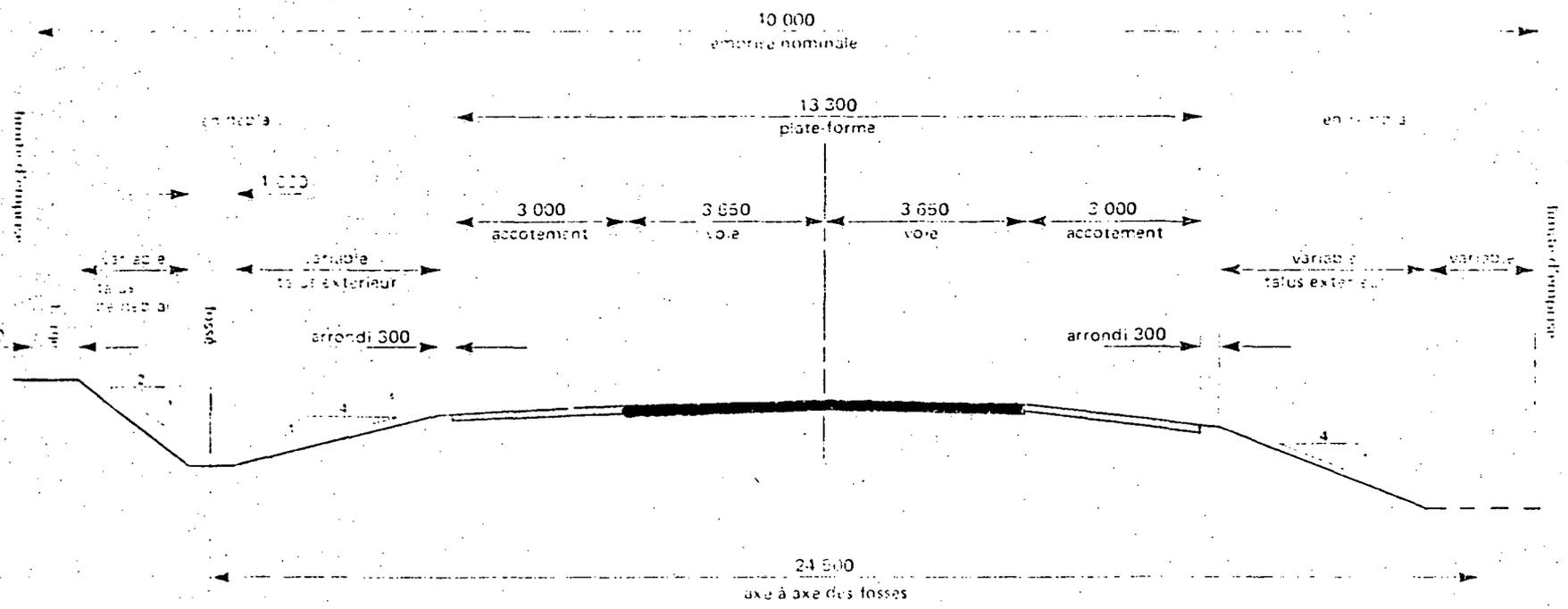


Ile Sainte-Thérèse



EN DÉBLAI DE 1^{re} CLASSE

VITESSE DE BASE: 100 km/h
DÉBIT JMA > 2 000



TYPE B- ROUTE PRINCIPALE

NOTES: Lorsque l'on prévoit une glissière de sécurité, une berme de 1 m est requise en sur largeur à l'accotement.

Pour des remblais jusqu'à 2 m de hauteur, on conserve la même emprise et la même distance des fossés en faisant varier la pente du talus extérieur; pour des hauteurs supérieures à 2 m, la distance des fossés varie de manière que la pente du talus extérieur n'excede pas 1V:2H et l'emprise est élargie au besoin.

ROUTE PRINCIPALE
 EN MILIEU RURAL (PEB)

2301
 2.32
 80.06.01

ANNEXE 10

DIRECTIVE DU MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC

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

Autoroute 35
(Prolongement du boulevard
Fréchette aux autoroutes 10 et 35)

Sainte-Foy, le 06 SEP. 1982

INTRODUCTION

La présente directive a pour but d'indiquer à l'initiateur du projet les éléments importants de l'étude d'impact à réaliser dans le cadre du projet de construction de l'autoroute 35 (prolongement du boulevard Fréchette aux autoroutes 10 et 35).

Le contenu de l'étude d'impact doit se conformer à la section III du Règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement (décret 3734-80, 3 décembre 1980). Elle doit être conçue de façon à être un véritable outil de planification de l'utilisation du territoire, préparée selon une méthode scientifique et satisfaire les besoins du réviseur, du public et du décideur. Tout au long de sa réalisation, l'initiateur doit porter une attention particulière aux informations et préoccupations émanant des municipalités (locales et régionales) et autres organismes du milieu touchés par le projet et, fournir en annexe la liste des organismes contactés.

Cette directive est divisée en deux chapitres. Le premier présente la démarche générale d'une étude d'impact traitant de la construction d'une nouvelle route alors que le second précise les éléments plus particuliers au présent projet.

CHAPITRE 1: DEMARCHE GENERALE

1. JUSTIFICATION DU PROJET ET SOLUTIONS PROPOSEES

Cette étape vise la présentation des éléments de justification de ce projet. Ces derniers doivent être de nature à expliciter le cheminement poursuivi pour en arriver au choix d'une solution, tout en démontrant l'opportunité de sa réalisation. Toutefois, le choix d'une solution n'implique pas une localisation précise des ouvrages.

1.1 Problématique

L'initiateur doit faire ressortir les raisons qui ont donné naissance au projet en présentant les conditions et problèmes identifiés dans le milieu. Dans ce contexte, la description du réseau routier actuel et l'identification des secteurs problématiques étayées sur la base de données relatives aux activités sises en bordure de la route et à la circulation (débit journalier, composition, origine, destination, sécurité et prévision...) doivent être effectuées.

Cet exposé des éléments problématiques conduit l'initiateur à identifier clairement ses objectifs en termes de circulation compte tenu des normes actuelles de conception routière, des secteurs à relier ou à desservir et de la clientèle visée. Il doit également mentionner tout autre objectif qu'il cherche à atteindre localement et/ou régionalement.

1.2 Analyse de solutions

Compte tenu des problèmes identifiés et des objectifs poursuivis, l'initiateur doit évaluer la nécessité de construire une nouvelle route comparativement aux possibilités d'amélioration du réseau routier existant.

Cette analyse doit s'effectuer en considérant les impacts environnementaux appréhendés, les aspects technico-économiques et l'atteinte des objectifs déjà identifiés. Ceci implique que l'on tienne compte de l'utilisation actuelle et prévisible du territoire, incluant les effets d'entraînement sur le réseau actuel et projeté.

Suite à cette analyse et sur la base de motifs suffisamment étayés, une sélection peut être effectuée. De plus, comme certaines contraintes (budgétaires, conjoncturelles...) peuvent éventuellement retarder la réalisation du projet, l'initiateur doit examiner les conséquences de son report.

1.3 Description technique de la ou des solution (s) retenue (s)

L'initiateur doit indiquer et illustrer les grandes caractéristiques techniques de la ou des solution (s) retenue (s) (largeur nominale de l'emprise, nombre de voies, présence de terre-plein...). De plus, il doit préciser les conditions d'accès et présenter les modalités de raccordement avec le réseau routier actuel ainsi que les améliorations à y apporter.

2. L'ANALYSE D'IMPACT

L'analyse d'impact vise à identifier la localisation optimale pour la réalisation du projet et à en déterminer l'acceptabilité environnementale. Cette analyse comporte plusieurs étapes, soit une connaissance adéquate du milieu, l'identification et l'évaluation des impacts, la proposition de mesures de mitigation et une analyse comparative des tracés.

2.1 Identification de la zone d'étude

Compte tenu des secteurs à relier, de la ou des solution (s) précédemment retenue (s) et des contraintes majeures sur les plans environnemental et technico-économique, l'initiateur doit identifier une zone d'étude et en justifier les limites. Cette zone doit permettre de cerner tant les effets directs qu'indirects du projet et être suffisamment vaste pour permettre l'élaboration de variantes de tracés.

2.2 Inventaire de la zone d'étude

L'initiateur doit présenter la description des composantes des milieux naturel et humain de la zone d'étude. Le choix des composantes et l'extension donnée à leur description doivent correspondre à leur degré d'affectation par le projet et leur importance dans la zone d'étude.

L'inventaire de la zone d'étude doit être relativement détaillé et la cartographie faite à grande échelle. La présentation de trois types de données doit être envisagée soit: 1) les informations actuellement disponibles sur les cartes conventionnelles et dans les agences gouvernementales ou autres; 2) des inventaires de potentiel pour des aspects particuliers lorsque les données ne sont pas disponibles et 3) des inventaires plus détaillés sur des parties de la zone d'étude touchées directement par le projet lorsque celles-ci présentent des potentiels particulièrement élevés ou lorsque certains impacts importants sont prévus.

2.3 Elaboration de tracés

A l'intérieur de la zone d'étude, l'initiateur doit identifier les résistances techniques et environnementales à la réalisation du projet routier. Ces résistances doivent être hiérarchisées et la pondération utilisée doit être clairement expliquée. Cet exercice doit permettre à l'initiateur de localiser des tracés tout en justifiant les points de chute de ces derniers.

2.4 Identification et évaluation des impacts

Compte tenu des caractéristiques du milieu et des travaux prévus, l'initiateur doit procéder à l'identification des impacts. Cet exercice le plus factuel possible, consiste à déterminer la nature et l'envergure des impacts engendrés par les tracés étudiés et leur raccordement au réseau actuel. Les principaux critères utilisés à cette étape sont l'intensité (aspect quantitatif), l'étendue (portée spatiale et systématique) et la durée (aspect temporel).

L'évaluation des impacts a pour objectif d'en déterminer l'importance. Il s'agit pour l'initiateur de porter un jugement de valeur sur les impacts identifiés pour chacun des tracés et ce, à l'aide de critères tels que la sensibilité, la rareté, l'irréversibilité, l'attitude ou la perception des gens du milieu...

2.5 Identification de mesures de mitigation

Pour chacun des tracés, l'initiateur doit identifier les mesures de mitigation qui sont importantes et/ou discriminantes pour effectuer une analyse comparative et évaluer les impacts résiduels.

2.6 Analyse comparative des tracés étudiés et choix du tracé préférentiel

L'initiateur doit procéder à une analyse comparative des tracés étudiés. Cette analyse doit s'appuyer sur l'évaluation des impacts environnementaux, les mesures de mitigation proposées et sur des critères technico-économiques. La méthode utilisée pour le choix du tracé préférentiel doit être clairement expliquée.

3. DESCRIPTION DU PROJET RETENU ET DE SES MODALITES DE REALISATION

Cette partie vise à décrire le projet retenu et ses modalités de réalisation ainsi qu'à préciser les éléments importants à inclure aux plans et devis.

3.1 Identification finale des mesures de mitigation pour le tracé retenu

L'initiateur doit identifier des mesures de mitigation sur l'ensemble du tracé retenu pour compléter ainsi celles qui avaient été présentées préalablement à l'analyse comparative des tracés et, s'il y a lieu, proposer des mesures destinées à compenser les impacts résiduels. Enfin, toutes ces mesures devront être inscrites ultérieurement aux plans et devis de construction.

De plus, au moment de l'élaboration des plans d'avant-projet (ou le cas échéant, des plans de construction), des modifications ponctuelles aux caractéristiques techniques initialement retenues peuvent être envisagées (diminution de largeur de l'emprise, léger déplacement de la ligne de centre, modification du type de drainage...).

3.2 Description du projet

L'initiateur doit décrire de façon détaillée le projet en reprenant les éléments énoncés lors de la description technique de la solution retenue et en y intégrant les éléments particuliers au tracé choisi. Cette description doit aussi inclure le nom des municipalités traversées de même que l'énumération de lots touchés.

Une description des principaux travaux de construction et des mesures de mitigation associées, doit également être fournie. L'initiateur doit de plus indiquer les dates de début et de fin des travaux ainsi que la séquence généralement suivie. Advenant que la réalisation complète du projet soit répartie en plusieurs phases, l'initiateur doit dans la mesure du possible, indiquer et justifier le calendrier qu'il compte suivre. L'initiateur doit indiquer s'il compte élargir l'emprise pour s'approvisionner en matériaux d'emprunt.

De plus, la procédure utilisée par le service des Expropriations et plus spécifiquement les normes régissant le déplacement des bâtiments, doivent être décrites de façon succinctes et vulgarisée en annexe.

3.3 Mesures de surveillance et de suivi

L'initiateur doit expliquer les mécanismes de surveillance qu'il entend mettre de l'avant pour s'assurer que les mesures de mitigation inscrites aux plans et devis soient respectées.

En outre, advenant l'identification d'impacts environnementaux particulièrement importants ou comportant des aspects de risque et d'incertitude, l'initiateur doit envisager un suivi. Ce suivi a pour objectif d'une part, de préciser la nature et l'envergure de ces impacts et d'autre part, de vérifier l'efficacité des mesures de mitigation préconisées et le cas échéant, de les remplacer par d'autres plus appropriées.

4. PRESENTATION DE L'ETUDE D'IMPACT

Les données de l'étude doivent être présentées de façon claire et concise. Ce qui peut être cartographié doit l'être et ce, à des échelles adéquates. Le ou les tracé (s) étudié (s) doivent figurer autant sur les cartes thématiques que sur les cartes synthèses et un plan d'avant-projet doit être fourni.

Toutes les sources de renseignements doivent être données en référence. De plus, les méthodes utilisées au cours de la réalisation de l'étude d'impact (inventaire, élaboration de tracé, analyse comparative...) doivent être présentées et explicitées. En outre, le nom, la profession et la fonction des personnes qui sont responsables de la réalisation de l'étude d'impact doivent être indiqués.

Considérant que l'étude d'impact doit être mise à la disposition du public pour information, l'initiateur doit fournir un résumé vulgarisé des éléments essentiels et des conclusions de ladite étude ainsi que tout autre document qu'il juge nécessaire pour la bonne compréhension du projet. Ce résumé, publié séparément, doit inclure une carte illustrant les tracés étudiés et décrivant pour le tracé retenu, les impacts et leurs mesures de mitigation.

Lors du dépôt officiel de l'étude d'impact au ministre, l'initiateur doit fournir trente (30) copies du dossier complet.

CHAPITRE II: LES ELEMENTS PLUS PARTICULIERS A ETRE ANALYSES COMPTE TENU DU PROJET ET DU MILIEU TRAVERSE

L'initiateur doit entre autres étudier les points suivants:

1.1 Problématique

L'initiateur doit préciser dans le contexte de ce projet, les mouvements pendulaires entre Chambly et Montréal, les besoins de desserte et les conditions d'accessibilité aux voies rapides existantes et projetées.

1.2 Analyse de solutions

Comme le présent projet prévoit la construction d'une nouvelle route entre la jonction des autoroutes 10 et 35 et l'agglomération de Chambly, l'initiateur doit aussi examiner les possibilités d'un réaménagement des boulevards Briand et Industriel. Cette comparaison des diverses solutions doit tenir compte des restrictions existantes à la circulation de trafic lourd dans Chambly ainsi que de l'augmentation prévisible des niveaux sonores.

Advenant le choix de la construction d'une nouvelle route reliant le boulevard Fréchette à la jonction des autoroutes 10 et 35, l'initiateur ne peut toutefois pas éliminer à ce stade de l'étude des tracés empruntant partiellement le boulevard Briand.

2.2 Inventaire de la zone d'étude

Lors de la description des composantes du milieu humain, l'initiateur doit porter une attention particulière aux éléments suivants:

- les orientations prévues à l'intérieur des plans et règlements d'urbanisme de la municipalité de Chambly, de même que les projets municipaux en voie de planification ou à l'état d'ébauche;
- les orientations prévues dans le schéma d'aménagement ou le règlement de contrôle intérimaire de la municipalité régionale de comté de la Vallée-du-Richelieu;
- l'occupation résidentielle de certains secteurs traversés par les boulevards Briand et Fréchette et le niveau sonore actuel;
- les activités commerciales et industrielles possiblement affectées;
- les activités agricoles (utilisation actuelle et potentielle des terres, drainage, dynamisme de l'activité agricole, structure cadastrale, territoire agricole protégé...);
- les éléments significatifs du patrimoine culturel incluant les paysages (composantes et points de vue exceptionnels) le bâti (ensembles et immeubles isolés) et les sites archéologiques connus;
- les sources d'approvisionnement en eau potable.

Au niveau du milieu naturel, une attention particulière doit être portée aux éléments suivants:

- le réseau hydrographique et les zones d'inondation;
- les boisés (types de peuplements et stades de développement);
- les habitats et les espèces fauniques d'intérêt spécial.

2.4 Identification et évaluation des impacts

L'initiateur doit entre autres considérer les aspects suivants:

- la perte de superficies affectées à l'agriculture et/ou leur sectionnement éventuel;
- l'augmentation de la circulation à l'intérieur ou à proximité de secteurs résidentiels (tel celui du boulevard Fréchette entre autres) et les effets associés au niveau du bruit et des risques d'accidents;
- les conséquences de ce projet sur le réseau routier de Chambly;
- l'augmentation éventuelle des pressions de développement en bordure de la nouvelle route en regard des mécanismes de contrôle inhérents aux réglementations de zonage actuellement en vigueur.

3.1 Identification finale des mesures de mitigation

L'initiateur doit, entre autres, procéder à une détermination théorique du potentiel archéologique sur le tracé retenu et lorsque connus, sur les bancs d'emprunt et leurs chemins d'accès. Cette démarche (étude de potentiel et vérification visuelle) doit permettre d'identifier dans l'étude d'impact et de localiser au plan d'avant-projet des zones où des sondages archéologiques, et le cas échéant, des fouilles, devront être effectuées préalablement aux travaux de construction.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
RÉGION DE QUÉBEC
BUREAU DE MONTRÉAL
1000, BOULEVARD DE LA GAZETTE
MONTRÉAL (QUÉBEC) H2Z 1B2
TÉLÉPHONE (514) 993-9311
FAX (514) 993-9312

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 113 931