Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

MODIFICATIONS À APPORTER À L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT DE L'AMÉLIORATION DU LIEN ROUTIER ENTRE LA ROUTE 216 ET ASCOT-CORNER

37B

470078

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

MODIFICATIONS À APPORTER À L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT DE L'AMÉLIORATION DU LIEN ROUTIER ENTRE LA ROUTE 216 ET ASCOT-CORNER

CANQ
TR
GE
EN
582
1986

PLURITEC LTÉE

JUILLET 1986

INTRODUCTION

Dans les semaines qui ont suivi le dépôt de l'étude environnementale du prolongement de l'autoroute 10 et du réaménagement de la route 112 entre Fleurimont et Ascot-Corner, une nouvelle composante du milieu humain susceptible d'être touchée fut identifiée et le tracé du chemin Duplessis a été sensiblement modifié par le Service des tracés du MTQ afin de permettre son redressement.

Le nouvel élément du milieu humain est un centre de ski de randonnée associé au camping Domaine Joly. Celui-ci utilise une grande partie du territoire circonscrit par les chemins Duplessis, Godard, Champigny et Lemire; à l'intérieur duquel on retrouve les deux variantes du prolongement de l'autoroute projetée.

Le second élément nouveau, le redressement du chemin Duplessis, est illustré à la figure 1. Le nouveau tracé de ce chemin débute à la limite des lots 24-E et 24E-4 pour se terminer à la limite des lots 25 et 26 B. Dans cette section réaménagée, l'emprise aura une largeur de 25 m sur la majorité du tracé. La construction du viaduc nécessitera cependant une emprise approximative de 60 m au niveau de la traversée de l'autoroute. Notons finalement que le redressement du chemin Duplessis est préconisé peu importe la variante choisie pour l'autoroute 10.

Le présent document constitue par conséquent un amendement à l'étude environnementale déposée au ministère de l'Environnement au cours du mois de novembre 1985.

Le lecteur trouvera dans les pages qui suivent les modifications qui doivent être apportées au rapport principal afin de tenir compte de ces éléments nouveaux.

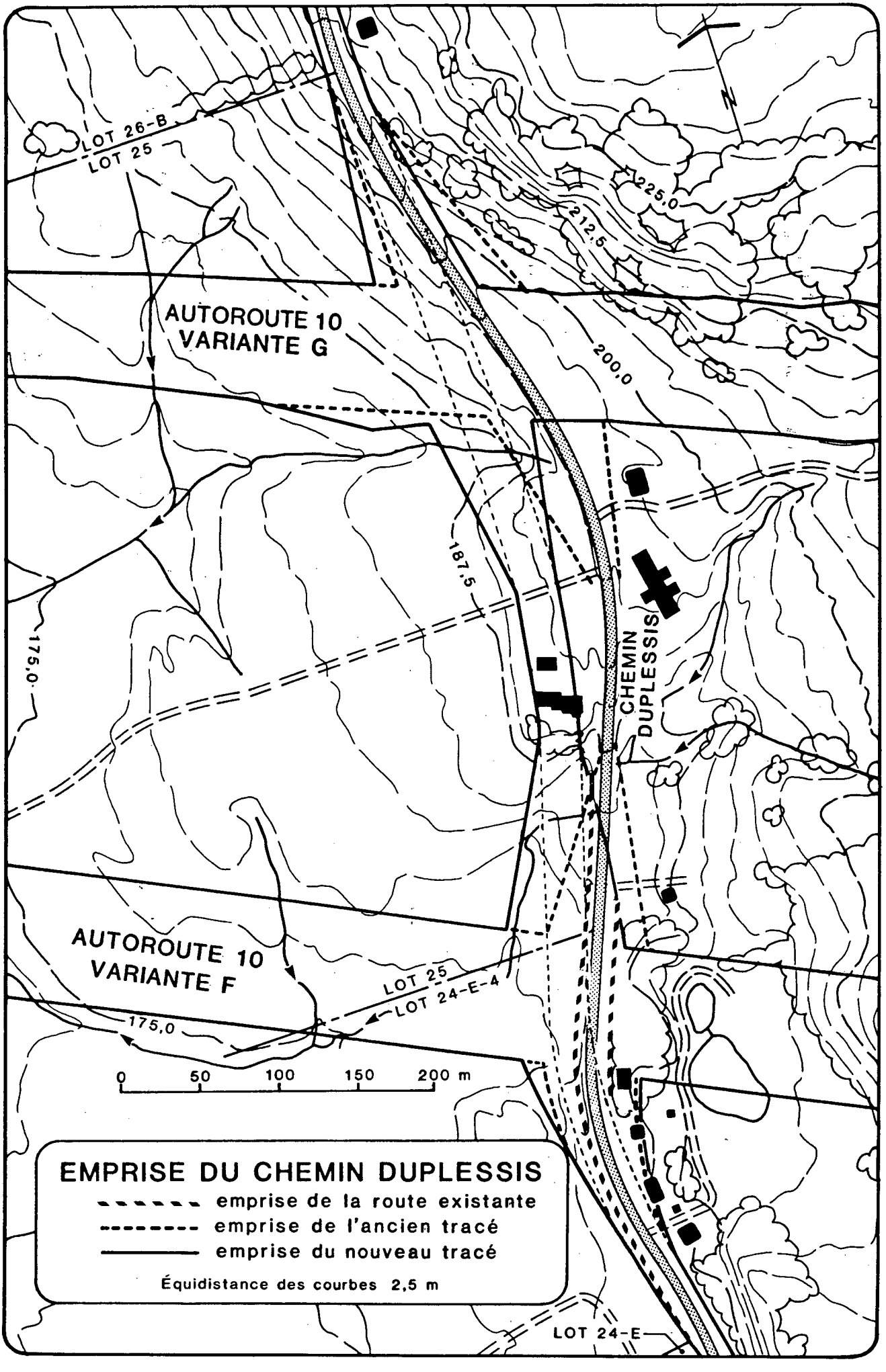

LOT 26-B
LOT 25
225,0
212,5
AUTOROUTE 10
VARIANTE G
200,0
187,5
175,0
CHEMIN
DUPLESSIS
AUTOROUTE 10
VARIANTE F
LOT 25
LOT 24-E-4
175,0
0 50 100 150 200 m
EMPRISE DU CHEMIN DUPLESSIS
emprise de la route existante
emprise de l'ancien tracé
emprise du nouveau tracé
Équidistance des courbes 2,5 m
LOT 24-E

Figure 1

LISTE DES MODIFICATIONS À APPORTER

DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR

- Milieu humain

L'ajout de la nouvelle composante implique des modifications à la description du milieu récepteur et à la détermination des zones de résistance pour l'aspect humain. Ainsi, des changements doivent être apportés aux sections 4.3.1.3 "utilisation du sol et des bâtiments" et 4.3.2.2 "zones de résistance du milieu humain" ainsi qu'aux cartes no. 3, no. 9 et no. 13.

p. 52, para. 4, l. 7;

> ... Lemire auquel est rattaché un centre de ski de randonnée, un développement résidentiel ...

p. 55, dernier paragraphe et p.56, premier paragraphe
sont remplacés par;

> Les zones de résistance supérieure sont constituées du milieu bâti structuré des municipalités de Sherbrooke et Fleurimont, des quatre périmètres d'urbanisation d'Ascot-Corner et des secteurs présentant un potentiel de développement à court terme. Ces derniers se concentrent le long des routes 112 et 216.
>
> De plus, trois éléments offrant une résistance très forte au passage d'une infrastructure autoroutière se retrouvent au centre du territoire susceptible d'être traversé par le prolongement de l'autoroute 10.
>
> Parmi ces trois éléments, deux sont des équipements ponctuels: l'aréna de Fleurimont et le camping Domaine Joly. Le dernier élément, le réseau de piste de ski de randonnée est un aménagement linéaire occupant un territoire relativement important. Celui-ci est circonscrit par les chemins Duplessis, Godard, Champigny et Lemire.

ANALYSE D'IMPACTS

■ Milieu biophysique

Le réalignement du chemin Duplessis implique la traversée d'un embranchement du ruisseau Dorman. Ce dernier est donc traversé à quatre reprises par la variante G et à cinq reprises par la variante F. Ainsi une légère modification est apportée au tableau 6.2.

■ Milieu humain

En ce qui a trait au milieu humain, la nouvelle emprise du chemin Duplessis, pour les deux variantes envisagées, empiète sur une résidence permanente qui subissait un rapprochement important (100 m ou moins de la nouvelle emprise) dans le cas de l'ancien tracé. De plus, suite à cette modification de tracé, les résidents d'un bâtiment principal subissant un rapprochement excessif, dans le cas de la variante G, ont maintenant accès à leur propriété, l'impact résiduel diminue donc de moyen à mineur. Ainsi, des changements sont apportés au tableau 6.4 et à la section 6.1.1.2. Le premier paragraphe de la page 155 devra se lire comme suit:

> Ainsi le tracé F affecterait au total cinq résidences permanentes ou secondaires de plus que le tracé G. Parmi celles-ci, trois devraient obligatoirement être expropriées puisqu'elles se retrouvent à l'intérieur de l'emprise projetée, deux autres seraient affectées par un rapprochement excessif impliquant une perte d'accès causée par le non-accès imposé le long du viaduc enjambant l'autoroute projetée. Pour les résidences subissant un empiétement ou celles affectées par un rapprochement excessif impliquant une perte d'accès, la mesure de mitigation proposée est un dédommagement permettant de pallier aux inconvénients engendrés par la mise en place de l'autoroute. En ce qui concerne les résidences subissant un rapprochement important (100 m ou moins de la nouvelle emprise), la situation est équivalente pour les deux variantes; cinq résidences affectées par chacune. Afin de mitiger l'impact de ces rapprochements, la mise en ...

TABLEAU 6.2: ÉLÉMENTS AFFECTÉS PAR LA MISE EN PLACE DE L'AUTOROUTE 10 POUR LES VARIANTES ENVISAGÉES - MILIEU BIOPHYSIQUE

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	APPRÉCIATION GLOBALE DE L'IMPACT	IMPACT RÉSIDUEL	VARIANTE F		VARIANTE G		BILAN
			NOMBRE	LONGUEUR	NOMBRE	LONGUEUR	
Traverse de ruisseau	Mineur	Mineur	5	_	4	_	G préférable
Boisé de valeur écologique moyenne	Mineur	Mineur	2	580 m	4	440 m	G préférable
Affleurements rocheux	Mineur	Mineur	2	1080 m	2	2020 m	F préférable

Conclusion: globalement la solution F serait préférable puisque la différence au niveau des affleurements rocheux est très importante.

L'ajout de la nouvelle composante du milieu humain, le centre de ski de randonnée du Domaine Joly, nécessite des modifications à la section 6.1.1.2 et aux tableaux 6.3 et 6.4

p. 155, le deuxième paragraphe est remplacé par ce texte;

> Pour le tracé F, deux éléments significatifs militeraient en faveur de son choix. Ce dernier tracé, contrairement au tracé G, n'empiète pas sur l'aire de protection de 300 m d'une source d'eau potable et ne constitue pas une entrave majeure pour le centre de ski de randonnée. La variante F ne recoupe qu'une très petite section d'une piste tandis que le tracé G isole le bâtiment d'accueil/refuge de l'ensemble des pistes. Néanmoins, ces impacts dans le cas du tracé G peuvent être atténués par certaines mesures d'insertion.

p. 155, para. 3, l. 2;

> ... au paragraphe suivant permettrait de réduire les risques ...

p. 155, nouveau paragraphe à la suite du paragraphe 4;

> En ce qui concerne le centre de ski de randonnée, la mise en place d'un passage sous l'autoroute directement au nord du camping Domaine Joly assurerait un lien entre le réseau des pistes et le bâtiment d'accueil/refuge. Quant aux sections de pistes recoupées par l'autoroute, un dédommagement permettrait de les relocaliser.

TABLEAU 6.3: GRILLE D'ÉVALUATION D'IMPACTS POUR CHAQUE ÉLÉMENT AFFECTÉ PAR LA MISE EN PLACE DE L'AUTOROUTE 10 - MILIEU HUMAIN

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	NATURE	DURÉE	IMPORTANCE	INTENSITÉ	APPRÉCIATION GLOBALE	ATTÉNUATION POSSIBLE	MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
Résidence permanente	Empiétement total ou partiel de la nouvelle emprise	Permanente	Ponctuelle	Très forte	Majeur	Partielle	Dédommagement	Moyen
	Rapprochement excessif impliquant une perte d'accès à la propriété	Permanente	Ponctuelle	Très forte	Majeur	Partielle	Dédommagement	Moyen
	Rapprochement important, 100 m ou moins de la nouvelle emprise	Permanente	Ponctuelle	Forte	Moyen	Partielle	Mise en place d'un écran composé d'un talus et d'une plantation avec ensemencement	Mineur
	Altération de la qualité de vie des résidents situés à proximité lors de la construction de l'autoroute	Temporaire	Locale	Moyenne	Mineur	Partielle	Epandage d'abat-poussière	Mineur lors de la période de construction Nul après la construction
Bâtiment ou terrain commercial	Empiétement total de la nouvelle emprise	Permanente	Ponctuelle	Très forte	Majeur	Partielle	Dédommagement	Moyen
Résidence secondaire	Rapprochement excessif impliquant une perte d'accès à la propriété	Permanente	Ponctuelle	Forte	Moyen	Partielle	Dédommagement	Mineur
Bâtiment accessoire								
- grange-étable non-utilisée	Rapprochement important 100 m ou moins de la nouvelle emprise	Permanente	Ponctuelle	Faible	Mineur	Nulle	Aucune	Mineur
- remise (agricole)	Empiétement total de la nouvelle emprise	Permanente	Ponctuelle	Faible	Mineur	Complète	Dédommagement	Nul
Rue locale	Rue recoupée par la nouvelle emprise	Permanente	Locale	Moyenne	Moyen	Partielle	Dédommagement (propriétaire de la rue)	Mineur
Terrain de camping	Empiétement partiel de la nouvelle emprise	Permanente	Locale	Forte	Majeur	Partielle	Dédommagement	Moyen
Piste de ski de randonnée	Piste recoupée par la nouvelle emprise	Permanente	Locale	Moyenne	Moyen	Partielle	Dédommagement	Mineur
	Isolement des pistes par rapport au bâtiment d'accueil/refuge	Permanente	Locale	Forte	Majeur	Partielle	Aménagement d'un passage sous l'autoroute	Moyen

TABLEAU 6.3: GRILLE D'ÉVALUATION D'IMPACTS POUR CHAQUE ÉLÉMENT AFFECTÉ PAR LA MISE EN PLACE DE L'AUTOROUTE 10 - MILIEU HUMAIN (suite)

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	NATURE	DURÉE	IMPORTANCE	INTENSITÉ	APPRÉCIATION GLOBALE	ATTÉNUATION POSSIBLE	MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
Collecteur égout sanitaire (projeté) régional	Interception de l'égout collecteur régional projeté par la nouvelle emprise	Permanente	Régionale	Forte	Majeur	Complète	Contacter les autorités municipales concernées afin de bien localiser l'égout collecteur (s'il est construit avant l'autoroute) et vérifier l'assise du collecteur avant la construction de l'autoroute	Nul
Aire de protection d'une source d'approvisionnement en eau (300 m)	Risque de contamination par les déglaçants	Permanente	Locale	Très forte	Majeur	Partielle	Mise sur pied d'un programme de surveillance afin d'évaluer les capacités de renouvellement des eaux et le niveau de salinité des eaux	Moyen

TABLEAU 6.4: ÉLÉMENTS AFFECTÉS PAR LA MISE EN PLACE DE L'AUTOROUTE 10 POUR LES VARIANTES ENVISAGÉES - MILIEU HUMAIN

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	NATURE	APPRÉCIATION GLOBALE	IMPACT RÉSIDUEL	VARIANTE F	VARIANTE G	BILAN
Résidence permanente	Empiétement total ou partiel de la nouvelle emprise	Majeur	Moyen	15	12	G préférable
	Rapprochement excessif impliquant une perte d'accès à la propriété	Majeur	Moyen	5	4	G préférable
	Rapprochement important, 100 m ou moins de la nouvelle emprise	Moyen	Mineur	5	5	Non-discriminant
	Altération de la qualité de vie des résidents situés à proximité lors de la construction de l'autoroute	Mineur	Mineur durant la construction. Nul après la construction	Résidents situés sur le chemin Duplessis et les routes 112 et 216	Résidents situés sur le chemin Duplessis les routes 112 et 216	Non-discriminant
Bâtiment ou terrain commercial	Empiétement total de la nouvelle emprise	Majeur	Moyen	3	3	Non-discriminant
Résidence secondaire	Rapprochement excessif impliquant une perte d'accès à la propriété	Moyen	Mineur	1	0	G préférable

TABLEAU 6.4: ÉLÉMENTS AFFECTÉS PAR LA MISE EN PLACE DE L'AUTOROUTE 10 POUR LES VARIANTES ENVISAGÉES - MILIEU HUMAIN (suite)

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	NATURE	APPRÉCIATION GLOBALE	IMPACT RÉSIDUEL	VARIANTE F	VARIANTE G	BILAN
Bâtiment accessoire						
- grange-étable non-utilisée	Rapprochement important, 100 m ou moins de la nouvelle emprise	Mineur	Mineur	0	1	F préférable
- remise (agricole)	Empiétement total de la nouvelle emprise	Mineur	Nul	1	1	Non discriminant
Rue locale	Rue recoupée par la nouvelle emprise	Moyen	Mineur	1	0	G préférable
Terrain de camping	Empiétement partiel de la nouvelle emprise	Majeur	Moyen	1	0	G préférable
Piste de ski de randonnée	Piste recoupée par la nouvelle emprise	Moyen	Mineur	1 piste	4 pistes	F préférable
	Isolement des pistes par rapport au bâtiment d'accueil/refuge	Majeur	Moyen	0	1	F préférable
Collecteur égout sanitaire (projeté) régional	Interception de l'égout collecteur régional projeté par la nouvelle emprise	Majeur	Nul	2	0	G préférable
Aire de protection d'une source d'approvisionnement en eau (300 m)	Risque de contamination par les déglaçants	Majeur	Moyen	0	Empiétement d'environ 165 m sur la zone de protection	F préférable

Conclusion: Le tracé G est préférable. Il n'entre pas en contact avec le terrain de camping et le tracé projeté de l'égout collecteur régional. Il présente également certains avantages quant au nombre de bâtiments affectés.

■ Milieu agro-forestier

□ Aspect agricole

Suite au réalignement du chemin Duplessis, la superficie totale immobilisée par l'emprise de la variante G pour l'exploitation laitière L-10 est maintenant de 11,9 ha soit une augmentation de 0,9 ha par rapport au tracé antérieur et de 6,7 ha pour la variante F, soit une augmentation de 2,7 ha. De plus, la nouvelle emprise du chemin Duplessis pour la variante G empiète sur une faible superficie (0,3 ha) d'une exploitation bovine (B-11) et de 1,7 ha pour la variante F, comparativement à 1,2 ha pour l'ancien tracé. Ainsi, des corrections doivent être effectuées aux tableaux 6.5 et 6.6 ainsi qu'à la fiche d'impact de l'exploitation L-10. Une nouvelle fiche d'impact (dossier no B-11) doit être également ajoutée. Ces corrections nous amènent à modifier les superficies mentionnées à la page 156, paragraphe 3, lignes 2 et 3.

> ... mineur 8,7 ha et d'impact résiduel moyen 3,3 ha, tandis que la variante G affecte 20,2 ha d'un impact résiduel mineur.

■ Patrimoine bâti

Le réalignement du chemin Duplessis implique l'expropriation d'un ensemble de bâtiments à très forte valeur patrimoniale situé dans l'emprise. Ainsi, des modifications sont apportées aux tableaux 6.9 et 6.10 de même qu'à la section 6.1.1.4. Vu l'importance des corrections à apporter au texte, cette section a été réécrite.

TABLEAU 6.5: GRILLE D'ÉVALUATION D'IMPACTS POUR CHAQUE ÉLÉMENT AFFECTÉ PAR LA MISE EN PLACE DE L'AUTOROUTE 10
MILIEU AGRO-FORESTIER ASPECT AGRICOLE

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	NATURE DES IMPACTS	MITIGATION	EXPLOITATION (no dossier)	LOCALISATION	SUPERFICIE
VARIANTE F:					
Superficies cultivées ou pacagées louées et éloignées du coeur de l'exploitation	Immobilisation par l'emprise	Mesure compensatoire pour trouver d'autres superficies à louer ou acheter des aliments pour le bétail	L-4	Lot 25e Rang VI	2 ha
	Durée : Permanente Etendue : Ponctuelle Intensité : Moyenne		L-10	Lot 25e Rang V	6,7 ha
	Appréciation globale: Moyen	Impact résiduel: Mineur			
Superficies cultivées ou pacagées contiguës au coeur de l'exploitation	Immobilisation par l'emprise de plus de 1 ha mais de moins de 10% des superficies cultivées ou pacagées de l'entreprise	Aucune	B-11	Lot 24e Rang V	1,7 ha
		Impact résiduel: Moyen	G-13	Lots 24a et 24b Rang V	1,6 ha
	Durée : Permanente Etendue : Ponctuelle Intensité : Moyenne				
	Appréciation globale: Moyen				

TABLEAU 6.5: GRILLE D'ÉVALUATION D'IMPACTS POUR CHAQUE ÉLÉMENT AFFECTÉ PAR LA MISE EN PLACE DE L'AUTOROUTE 10
MILIEU AGRO-FORESTIER ASPECT AGRICOLE (SUITE)

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	NATURE DES IMPACTS	MITIGATION	EXPLOITATION (no dossier)	LOCALISATION	SUPERFICIE
VARIANTE G:					
Superficies cultivées ou pacagées louées et éloignées du coeur de l'exploitation	Immobilisation par l'emprise	Mesure compensatoire pour trouver d'autres superficies à louer ou acheter des aliments pour le bétail	L-4	Lots P.25e P.26a P.26b rg VI	6 ha
			L-9	Lot P.26b rg V	2 ha
	Durée : Permanente Etendue : Ponctuelle Intensité : Moyenne		L-10	Lot P.25 rg V	11,9 ha
	Appréciation globale: Moyen	Impact résiduel: Mineur			
Superficies cultivées ou pacagées contiguës au coeur de l'exploitation	Immobilisation par l'emprise de moins de 1 ha des superficies cultivées ou pacagées de l'entreprise	Aucune	B-11	Lot 24e rg V	0,3 ha
	Durée : Permanente Etendue : Ponctuelle Intensité : Faible				
	Appréciation globale: Mineur	Impact résiduel: Mineur			

TABLEAU 6.6: SYNTHÈSE DES IMPACTS AGRICOLES POUR L'AUTOROUTE 10

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	NATURE DES IMPACTS	APPRÉCIATION GLOBALE DE L'IMPACT	IMPACT RÉSIDUEL	VARIANTE F	VARIANTE G	BILAN
Superficies cultivées ou pacagées louées et éloignées du coeur de l'exploitation	Immobilisation par l'emprise	Moyen	Mineur	2 fermes laitières (8,7 ha)	3 fermes laitières (19,9 ha)	F préférable
Superficies cultivées ou pacagées contiguës au coeur de l'exploitation	Immobilisation par l'emprise de plus de 1 ha mais de moins de 10% des superficies cultivées ou pacagées de l'entreprise	Moyen	Moyen	1 ferme bovine 1 ferme de grandes cultures (3,3 ha)	0	G préférable
Superficies cultivées ou pacagées contiguës au coeur de l'exploitation	Immobilisation par l'emprise de moins de 1 ha des superficies cultivées ou pacagées de l'entreprise	Mineur	Mineur	0	1 ferme bovine (0,3 ha)	F préférable

Conclusion: non-discriminant.

DOSSIER NO: L-10

FICHE D'IMPACT AGRICOLE (Autoroute 10)

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	LOCALISATION	CÔTÉ DE L'EMPRISE	NOMBRE OU SUPERFICIE	APPRÉCIATION GLOBALE	IMPACT RÉSIDUEL
Superficies cultivées ou pacagées louées et éloignées du coeur de l'exploitation immobilisées par l'emprise	Lot P.25 rg V	-	11,9 ha	Moyen	Mineur

IMPACT RÉSIDUEL CUMULATIF: Mineur

DOSSIER NO: B-11

FICHE D'IMPACT AGRICOLE (Autoroute 10)

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	LOCALISATION	CÔTÉ DE L'EMPRISE	NOMBRE OU SUPERFICIE	APPRÉCIATION GLOBALE	IMPACT RÉSIDUEL
Superficies cultivées ou pacagées au coeur de l'exploitation immobilisées par l'emprise	Lot P.24e rg V	-	0,3 ha	Mineur	Mineur

IMPACT RÉSIDUEL CUMULATIF: Mineur

p. 161, para. 1, l. 1;

L'appréciation de l'impact pour chaque élément affecté par l'une ou l'autre des variantes de tracé est présentée au tableau 6.9.

Les variantes F et G de l'autoroute 10 passent au niveau d'une agglomération de bâtiments à valeur patrimoniale certaine situés le long du chemin Duplessis. Ces bâtiments présentent un intérêt patrimonial variant de moyen à très fort.

Quelle que soit la variante envisagée, l'emprise du chemin Duplessis affecte une résidence présentant une très forte valeur patrimoniale (fiche 21). Construite vers la fin du XIX^{e} siècle, cette résidence doit son intérêt à sa représentativité sur le plan de l'architecture régionale de l'époque (charpente de bois, chemin d'entrée en forme de "U"). Au niveau stylistique, elle revêt une authenticité remarquable: présence de galbes au carré principal et à la cuisine d'été, fenestration symétrique, galerie couverte avec balustres d'époque sur trois des quatre façades du carré principal, matériaux de revêtement, portes et fenêtres d'origine. Le plan de construction est intéressant; on note l'adjonction au carré principal d'une cuisine d'été qui respecte le caractère architectural du bâtiment. Cette résidence s'insère dans un ensemble à vocation agricole. L'environnement paysager est remarquable; cet ensemble de bâtiments se situe dans un rang, sur un plateau avec vue panoramique sur Sherbrooke et à proximité d'un cours d'eau.

Cette résidence est donc très fortement résistante à l'implantation d'un nouveau lien routier; l'impact sur le patrimoine bâti de la région est majeur (tableau 6.9). La destruction de la résidence est à éviter. À la limite, elle peut être relocalisée à proximité des autres bâtiments à valeur patrimoniale et dans un environnement paysager facilitant également sa mise en valeur. Il ne fait nul doute cependant que l'impact demeure majeur.

La variante F touche pour sa part, en plus du précédent bâtiment, un bâtiment (fiche 22) de moindre valeur patrimoniale. Ce bâtiment, au quotient patrimonial toutefois moyen, est une ancienne école de rang; il revêt donc un caractère institutionnel pour cette petite communauté. La mesure de mitigation proposée est une relocalisation de l'école à proximité des autres bâtiments à valeur patrimoniale et ce, dans un environnement paysager facilitant sa mise en valeur.

TABLEAU 6.9: GRILLE D'ÉVALUATION D'IMPACTS POUR CHAQUE ÉLÉMENT AFFECTÉ PAR LA MISE EN PLACE DE L'AUTOROUTE 10 - PATRIMOINE BÂTI

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	NATURE DES IMPACTS	DURÉE	IMPORTANCE	INTENSITÉ	APPRÉCIATION GLOBALE	ATTÉNUATION POSSIBLE	MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
Bâtiments se distinguant de leur environnement par leurs caractéristiques architecturales particulières								
- Intérêt patrimonial								
Très fort	Rapprochement excessif ou localisation dans l'emprise	Permanente	Régionale	Très forte	Majeur	Partielle	Relocalisation des bâtiments	Majeur
Moyen	Rapprochement excessif ou localisation dans l'emprise	Permanente	Locale	Moyenne	Moyen	Partielle	Relocalisation des bâtiments	Moyen
Faible	Rapprochement excessif ou localisation dans l'emprise	Permanente	Ponctuelle	Faible	Mineur	Nulle	Dédommagement	Mineur

Idéalement, la cassure de cet ensemble patrimonial situé le long du chemin Duplessis serait à éviter.

À la jonction de l'autoroute 10 et de la route 112, l'emprise de l'autoroute empiète sur un bâtiment au quotient patrimonial faible (fiche 28). Ce bâtiment ne saurait constituer un véritable obstacle à la mise en place d'un nouveau lien routier. Un montant forfaitaire pourrait être accordé suite à l'expropriation.

En définitive la variante G est considérée comme la meilleure du fait qu'un bâtiment à valeur patrimoniale moyenne n'est pas touché directement par le prolongement de l'autoroute (tableau 6.10) selon cette alternative.

■ Synthèse

Ces différentes modifications impliquent des changements au niveau de la section 6.1.2 (Synthèse).

p. 173, para. 3;

Dans l'ensemble, la variante G se démarque donc assez nettement de la variante F. Parmi les impacts résiduels qui la caractérisent, certains demeurent majeurs. C'est le cas, de la traversée de deux unités de paysage de résistance forte sur une longueur totale de 2 000 m et de l'empiétement par l'emprise d'un ensemble de bâtiments à très forte valeur patrimoniale. Les éléments affectés d'un impact résiduel moyen sont les suivants: douze résidences permanentes et trois commerces situés dans l'emprise, quatre résidences permanentes subissant un rapprochement excessif impliquant une perte d'accès à la propriété, une aire de protection d'une source d'approvisionnement en eau potable, le centre de ski de randonnée du Domaine Joly et finalement, deux unités de paysage de résistance moyenne traversées par l'emprise sur une longueur totale de 150 m (carte 15).

TABLEAU 6.10: ÉLÉMENTS AFFECTÉS PAR LA MISE EN PLACE DE L'AUTOROUTE 10 POUR LES VARIANTES ENVISAGÉES - PÂTRIMOINE BÂTI

ÉLÉMENTS AFFECTÉS	IMPACT GLOBAL	IMPACT RÉSIDUEL	NOMBRE DE BÂTIMENTS AFFECTÉS VARIANTE F	VARIANTE G	BILAN
Bâtiments se distinguant de leur environnement par leurs caractéristiques architecturales particulières					
- Intérêt patrimonial					
Très fort	Majeur	Majeur	1 résidence (friche 21)	1 résidence (fiche 21)	Non-discriminant
Moyen	Moyen	Moyen	1 résidence (fiche 22)	0	G préférable
Faible	Mineur	Mineur	1 résidence (fiche 28)	1 résidence (fiche 28)	Non-discriminant

Conclusion: La variante G serait préférable du fait qu'aucun bâtiment d'intérêt patrimonial moyen n'est affecté.

SYNTHÈSE DES IMPACTS

De légères modifications doivent être apportées à la carte 15 et au chapitre 7 "SYNTHÈSE DES IMPACTS". En voici la liste:

p. 215, para. 1, l. 1;

Le tracé de l'autoroute ... franchit à quatre reprises le ruisseau Dorman ...

p. 215, para. 4, l. 1;

Quatre exploitations agricoles sont également traversées par le tracé de l'autoroute 10 totalisant une superficie de 20,2 ha ...

p. 216, para. 2, l. 1;

Parmi les bâtiments touchés par la mise en place de l'autoroute 10, douze résidences permanentes dont une à très forte et une autre à faible valeur patrimoniale ... se situent en totalité ou en partie dans l'emprise ...

p. 216, para. 2, l. 12, (nouvelle phrase);

Quant à la résidence affichant une très forte valeur patrimoniale, sa destruction est à éviter. À la limite, elle pourrait être relocalisée à proximité des autres bâtiments à valeur patrimoniale et dans un environnement paysager facilitant sa mise en valeur.

p. 216, para. 3, l. 1;

Quatre résidences permanentes subissent un rapprochement excessif impliquant une perte d'accès à la propriété ...

p. 216, para. 3, l. 5;

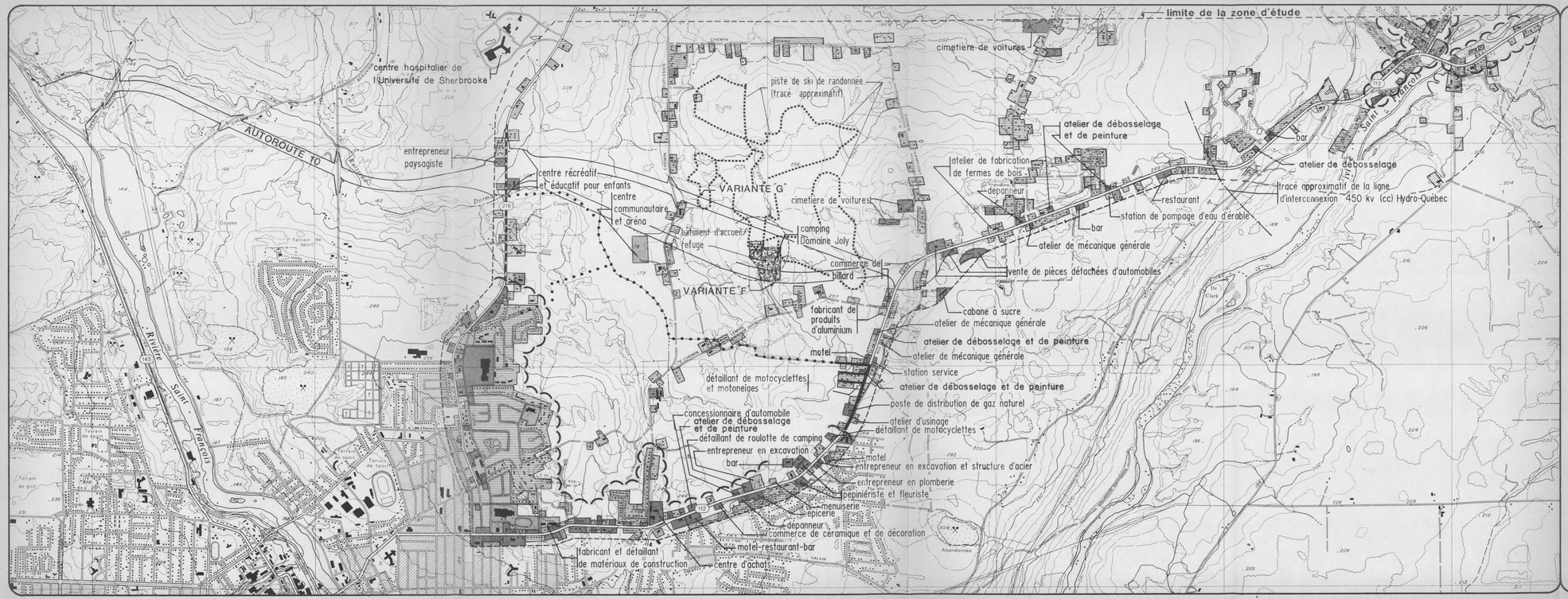
... Cinq autres résidences permanentes seront soumises à un rapprochement important par rapport à la nouvelle emprise ...

p. 217, para. 1, l. 1;

L'autoroute 10 empiète sur ...

p. 217, nouveau paragraphe à la suite du premier paragraphe;

Finalement, le futur lien autoroutier séparera la pistes de ski de randonnée du Domaine Joly et le bâtiment d'acceuil/ refuge. Cette situation est considérée comme un impact majeur. Cependant, la mise en place d'un passage sous l'autoroute permettra à cette activité de se poursuivre et par le fait même réduira l'impact à un niveau moyen (carte 15).



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

AMÉLIORATION DU LIEN ROUTIER ENTRE LA ROUTE 216 ET ASCOT-CORNER

MILIEU HUMAIN

INVENTAIRE

UTILISATION DU SOL

- résidentielle
- commerciale
- industrielle
- publique ou institutionnelle
- agricole
- villégiature
- bâtiment accessoire et/ou inoccupé

SERVICE MUNICIPAL

- secteur desservi par l'aqueduc et l'égout
- réseau d'aqueduc
- réseau d'égout
- égout collecteur projeté

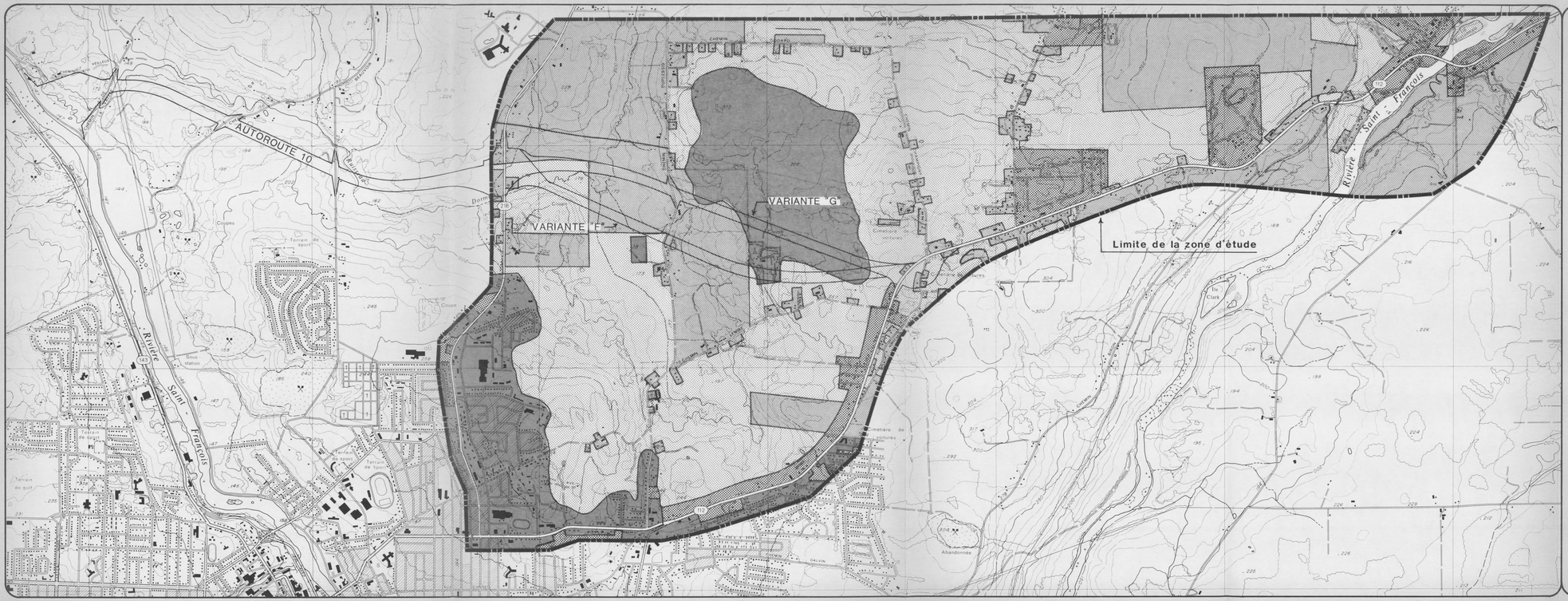
- puits d'eau potable et aire de protection de 300 m

Base topographique et planimétrique : Ministère de l'Énergie et des Ressources du Québec, à l'échelle du 1/20 000,1978

Gouvernement du Québec
Ministère des transports
Service de l'Environnement

PLURITEC ltée

ÉCHELLE : 1/20 000 Date : Novembre 1985 Nº : 3



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

AMÉLIORATION DU LIEN ROUTIER ENTRE LA ROUTE 216 ET ASCOT-CORNER

MILIEU HUMAIN

RÉSISTANCE

- très forte
- forte
- moyenne
- faible

-Base topographique et planimétrique : Ministère de l'Énergie et des Ressources du Québec, à l'échelle du 1/20 000,1978

Gouvernement du Québec
Ministère des transports
Service de l'Environnement

PLURITEC ltée

ÉCHELLE : 1/20 000 Date : Novembre 1985 Nº : 9

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

AMÉLIORATION DU LIEN ROUTIER ENTRE LA ROUTE 216 ET ASCOT-CORNER

SYNTHÈSE DES RÉSISTANCES

RÉSISTANCE

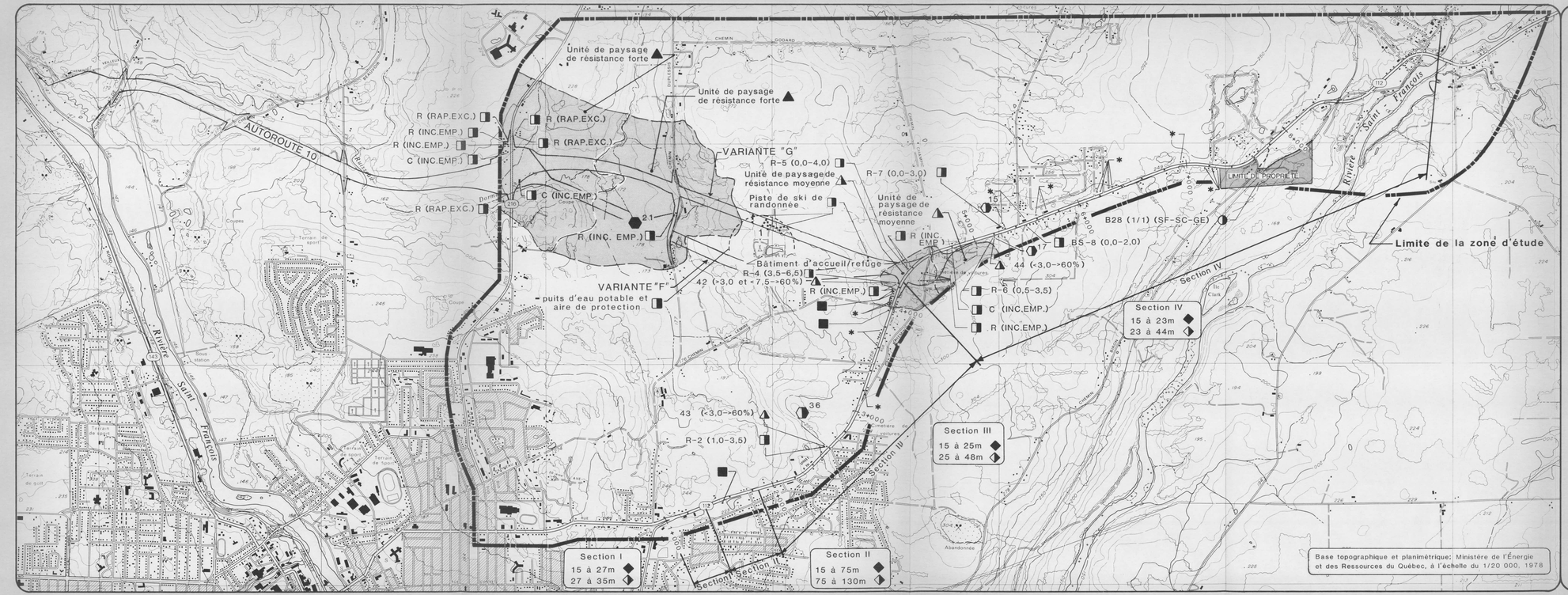
- très forte
- forte
- moyenne

- Base topographique et planimétrique : Ministère de l'Énergie et des Ressources du Québec, à l'échelle du 1/20 000,1978

Gouvernement du Québec
Ministère des transports
Service de l'Environnement

PLURITEC ltée

ÉCHELLE : 1/20 000 Date : Novembre 1985 NO : 13



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

AMÉLIORATION DU LIEN ROUTIER ENTRE LA ROUTE 216 ET ASCOT-CORNER

LOCALISATION DES IMPACTS RÉSIDUELS

MILIEU HUMAIN

–VOLET ENVIRONNEMENTAL ◑ moyen

ROUTE 112

R-4 (0,0-3,0)
- empiètement en mètre
- marge résiduelle en mètre
- numéro de dossier

R: résidence BS: bâtiment de service

AUTOROUTE 10

R (Inc. Emp.-Rap. Exc.)
- résidence subissant un rapprochement excessif
- résidence incluse dans l'emprise

R: résidence C: commerce, bâtiment, terrain

–VOLET LÉGAL ■ majeur

* bâtiment devenant dérogatoire

MILIEU AGRO-FORESTIER ◑ moyen

B28 (1/1) (SF-SC-GE)
- ELEMENTS AFFECTES: SF: superficie en friche; SC: superficie cultivée ou pâturée; GE: grange-étable
- nombre d'unités de terrain constituant l'exploitation
- numéro de l'unité de terrain

NUMÉRO DE DOSSIER: B: bovins de boucherie

MILIEU VISUEL ▲ majeur ◭ moyen

27 (<3,0->60%)
- pourcentage de réduction de la marge avant
- marge résiduelle en mètre
- numéro du bâtiment

MILIEU SONORE ◆ majeur ◈ moyen

15 à 27m ◇
- impact sonore
- distance entre le bâtiment et le centre de la route 112

PATRIMOINE BÂTI ⬢ majeur ◑ moyen

36 — numéro du bâtiment

puits comportant des risques possibles de contamination s'il y a dynamitage à proximité

I . . . I kilométrage

Gouvernement du Québec
Ministère des transports
Service de l'Environnement

PLURITEC ltée

ÉCHELLE: 1/20 000 Date: Janvier 1986 Nº: 15