



Etude d'impact sur l'environnement
Prolongement de l'autoroute 73 (Beauce)
Tronçon Sainte-Marie Saint-Joseph

Justification de l'emprise

CANQ
TR
GE
EN
174

Février 1985

TABLE DES MATIERES

	Page
1.0 INTRODUCTION	1
2.0 LARGEUR D'EMPRISE EXPROPRIEE	1
2.1 Contraintes techniques	1
2.2 Raisons liées à l'historique et à la protection du milieu et de l'emprise	2
3.0 IMPLICATIONS DE LA REDUCTION DE L'EMPRISE	3
3.1 Réduction de la bande centrale	3
3.1.1 1er tronçon : Sté-Marie - Vallée Jonction	3
3.1.2 2e tronçon : Vallée Jonction - St-Joseph	4
3.2 Diminution de la berge	7
4.0 SYNTHESE ET CONCLUSION	8
FIGURE 1 : Equilibre des remblais-déblais selon la distance entre les chaussées	6
TABLEAU 1: Eléments de justification de l'emprise expropriée	9

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST.
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

L'EMPRISE DE L'AUTOROUTE 73 SUD
TRONCON STE-MARIE - ST-JOSEPH

1.0 INTRODUCTION

Le présent document répond à la demande de la Commission de protection du territoire agricole concernant les largeurs d'emprise de l'autoroute 73 Sud - Beauce.

Dans un premier temps, seront discutées les raisons à l'origine de la largeur de l'emprise prévue. Dans un deuxième temps, seront discutées les implications techniques et économiques que pourrait avoir la réduction de l'emprise.

2.0 LARGEUR D'EMPRISE EXPROPRIÉE

Le tableau 1 joint explique secteur par secteur, les différents éléments déterminant l'emprise de l'autoroute.

La largeur totale de l'emprise y est présentée en fonction de ses trois composantes que constituent la distance entre les lignes médianes des deux chaussées et les distances entre la ligne médiane et la clôture, chaussée ouest et chaussée est.

On y présente également la nature du milieu traversé et les principaux éléments déterminant la section retenue, tout en comparant les parties d'emprises à la norme applicable actuellement. La norme actuelle pour l'emprise nominale est de 90 m pour une autoroute en milieu rural. Celle-ci se répartit comme suit:

clôture est / ligne médiane chaussée est : 28,35 m

ligne médiane chaussée est / ligne médiane chaussée ouest : 33,3 m

ligne médiane chaussée ouest / clôture ouest : 28,35 m

Tel qu'explicité dans le tableau 1, les raisons justifiant l'emprise demandée supérieure à la norme actuelle sont de trois ordres: techniques, deuxièmement historiques, et enfin protection du milieu et de l'intégrité de l'emprise.

2.1 Contraintes techniques

Du point de vue technique, la distance entre les chaussées du chafnage 0 + 000 à 1 + 600 s'explique par l'écartement et les remblais requis pour atteindre les structures enjambant la route Carter dans le tronçon précédant déjà construit.

Entre les chaînages 4 + 350 et 5 + 200 (1er tronçon), la distance entre la ligne médiane et la clôture est justifiée par le milieu traversé, soit une tourbière. Pour augmenter la capacité portante du sol, on doit éloigner les fossés de l'infrastructure de la route et donc élargir en conséquence l'emprise.

Enfin, entre les chaînages 5 + 200 et 5 + 525 (1er tronçon), 0 + 900 et 1 + 350, et 5 + 700 et 6 + 200 (2e tronçon), la largeur entre les chaussées et les clôtures est plus grande en raison des remblais requis pour la traversée de cours d'eau importants (rivières Bélair, Morency, St-Joseph).

2.2 Raisons liées à l'historique et à la protection du milieu et de l'emprise

Du point de vue historique, il convient de rappeler que ce projet, qui a déjà fait l'objet d'accord des municipalités, de l'Union des producteurs agricoles et du Bureau régional du ministère de l'Agriculture, a été conçu au début des années 70.

Les normes en vigueur étaient alors différentes des normes actuelles au niveau de l'écartement entre les chaussées. Ainsi, plutôt que 33,3 m cette largeur était de 42,672 m (140 pieds).

En outre, l'ensemble du projet a été conçu dans la foulée des principales constructions autoroutières alors qu'il était de mise d'inclure et protéger des boisés à l'intérieur de la bande centrale, comme ce fut le cas pour l'autoroute 40, l'autoroute 20 est et la première partie de l'autoroute 73 sud, conçues et construites avant l'entrée en vigueur de la Loi sur la protection du territoire agricole.

Sur ces autoroutes, contrairement à ce que l'on retrouve sur l'autoroute 20 entre Québec et Montréal, on a tenté d'intégrer, lorsque possible, des aménagements rehaussant la qualité visuelle de l'autoroute, diminuant l'emprise du vent, faisant écran entre les voies contre l'éblouissement des phares, et formant écran visuel et sonore par rapport aux terrains bordant l'autoroute.

C'est pour ces raisons qu'originellement une bande de 7,6 m (25 pieds) a été incluse en bordure d'emprise pour y permettre le maintien ou l'implantation d'une bande boisée. Dans les grands secteurs forestiers, une bande boisée centrale était également incluse. Celle-ci devait être assez large pour assurer, suite à la construction, la survie du boisé malgré les changements dus aux vents, lumières, drainage, sel. Les expertises réalisées à cette époque suggéraient dans ces cas une largeur minimale de 91,5 m (300 pieds).

Cependant, pour certains secteurs, ces optiques originales (maintien des bandes boisées et normes d'éloignement des chaussées) ont été modifiées, suite à l'étude d'impact réalisée en 1978-79 et aux consultations du milieu, afin de réduire les impacts sur les terres en culture et les érablières (1er tronçon, 0 + 000 à 6 + 000).

Ailleurs, les faibles impacts anticipés comparativement aux avantages escomptés (écrans visuels, sonores, brise-vent) ne motivaient pas la reprise des travaux d'arpentage et d'élaboration de plans alors en cours.

3.0 IMPLICATIONS DE LA REDUCTION DE L'EMPRISE

En plus de la perte des avantages liés au maintien des bandes boisées tels que précédemment décrits, la remise en question de l'emprise pose des difficultés techniques et implique des retards et coûts importants qu'il convient d'identifier et de comparer aux bénéfices escomptés.

Dans la mesure où l'on accepte que les contraintes techniques déjà identifiées ne peuvent être contournées, les seules possibilités d'intervention pour réduire l'emprise seraient d'éliminer toute bande boisée et ramener l'emprise à sa plus simple expression. A cet effet, on pourrait envisager de ramener à 33,3 m la distance entre les lignes médianes des chaussées, autant où celle-ci est de 42,67 m qu'aux endroits où elle atteint 97 m. Il convient d'étudier secteur par secteur les implications d'une telle réduction. Par la suite seront étudiées les implications de la réduction de la berge(1).

3.1 Réduction de la bande centrale

3.1.1 1er tronçon: Ste-Marie - Vallée Jonction

- 6 + 000 à 8 + 200

Dans ce secteur, on pourrait envisager de réduire de 9,3 m la distance entre les lignes médianes, soit de 42,67 m à 33,3 m. A cet endroit, l'autoroute est bordée de deux voies de service. Celle à l'ouest, constituée du rang St-Gabriel actuel, est séparée de l'emprise par une bande résiduelle d'une trentaine de mètres.

(1) La berge est la partie de l'emprise située entre la limite externe du fossé et la clôture.

Compte tenu de cette donnée, il serait préférable de rapprocher la voie est que de déplacer la voie ouest dont la construction par surcroît est prévue en première phase et dont les plans sont complétés. Afin de ne pas former de résidus enclavés, il faudrait également déplacer le chemin de service est dont la construction est également prévue en première phase. Par conséquent, il faudrait reporter les travaux de la première phase d'au moins une année afin de permettre l'élaboration d'un nouveau plan pour le chemin de service et éventuellement reprendre l'arpentage pour la chaussée est. La construction de celle-ci pourrait alors être plus compliquée et donc plus coûteuse compte tenu que le changement de tracé pourrait modifier les déblais-remblais originalement balancés avec ceux de la voie ouest.

Il faudra de plus entreprendre les démarches pour revendre aux propriétaires riverains les terres ainsi libérées.

Les coûts impliqués pour la reprise de l'arpentage et des plans de la voie de service sont estimés à \$100 000,00 alors que les gains se limitent à 2 hectares de boisés de faible qualité.

3.1.2 2e tronçon: Vallée Jonction - St-Joseph

- 0 + 900 à 1 + 350

Dans ce secteur, on peut également envisager de réduire de 9,3 m la distance entre les lignes médianes, soit 42,67 m à 33,3 m.

A cet effet, afin d'éviter de reprendre les plans de la chaussée ouest, il serait préférable de rapprocher la voie est. Les travaux d'arpentage devront être repris au coût approximatif de \$35 000,00 et les procédures de rétrocession entreprises. Les superficies sauvées seraient inférieures à 0,5 hectare de boisés de faible qualité.

- 1 + 350 à 4 + 900

Dans ce secteur, la bande boisée centrale atteint 97,54 m. Compte tenu de la disposition des lots, il serait préférable de déplacer la chaussée ouest plutôt que la chaussée est, afin de diminuer les résidus. Le projet devrait alors être reporté, d'autant plus que la reprise des plans des deux chaussées, et peut être même du chemin de service, deviendrait nécessaire pour éviter une dénivellation trop grande entre les chaussées.

En effet, dans ce secteur où la pente est perpendiculaire à l'auto-
route, les profils des chaussées ont été conçus en cherchant à équi-
librer remblais-déblais sur chaque chaussée indépendamment. Ceci
est rendu possible par la grande distance entre les chaussées (voir
croquis A en page 6).

Cependant, au fur et à mesure que l'on rapproche les chaussées,
celles-ci deviennent dépendantes au niveau des profils. L'équili-
bre remblais-déblais, chaussée par chaussée, n'est plus suffisant
puisque'il causerait une différence de hauteur trop importante entre
les chaussées (voir croquis B). Un automobiliste qui quitterait la
chaussée supérieure pourrait se retrouver en bas de pente sur la
chaussée inférieure. Ainsi, le rapprochement des chaussées force-
rait à reconsidérer les profils des deux chaussées de façon à les
ramener à des niveaux équivalents (voir croquis C). Considérant
que la réalisation de la deuxième chaussée n'est pas prévue à court
terme, la construction de la première phase est d'autant plus com-
pliquée que des matériaux seront manquants ou en surplus dépendant
de la chaussée choisie.

Outre le report du projet d'au moins deux ans, la réfection des
plans coûterait quelques \$300 000,00 et il faudrait également en-
treprendre les procédures pour rétrocéder les terrains acquis en
trop (plans, avis, négociations, enregistrement). Le déplacement
de la chaussée est aurait les mêmes implications.

Les gains possibles sont de 28 hectares de boisés de résineux de
qualité variable.

- 4 + 900 à 5 + 700

La largeur de l'emprise dans ce secteur a été ramenée à 112 m pour
la traversée de la route Maheux. On y retrouve une voie de service
et l'intersection de celle-ci avec la route Maheux à l'est de l'em-
prise. Afin d'éviter la formation de résidus inaccessibles entre
la voie de service et l'autoroute, c'est la chaussée ouest qui devrait
être déplacée pour réduire l'emprise ou bien la voie de service et
la chaussée est. Les plans devront être repris et les travaux re-
portés de deux ans. De plus, les pylones électriques au chaînage
5 + 600 poseraient de sérieux problèmes. Les coûts estimés de la
reprise des plans sont de \$70 000,00.

Les gains en superficie seraient de 0,8 hectare (champ et boisé de
résineux).

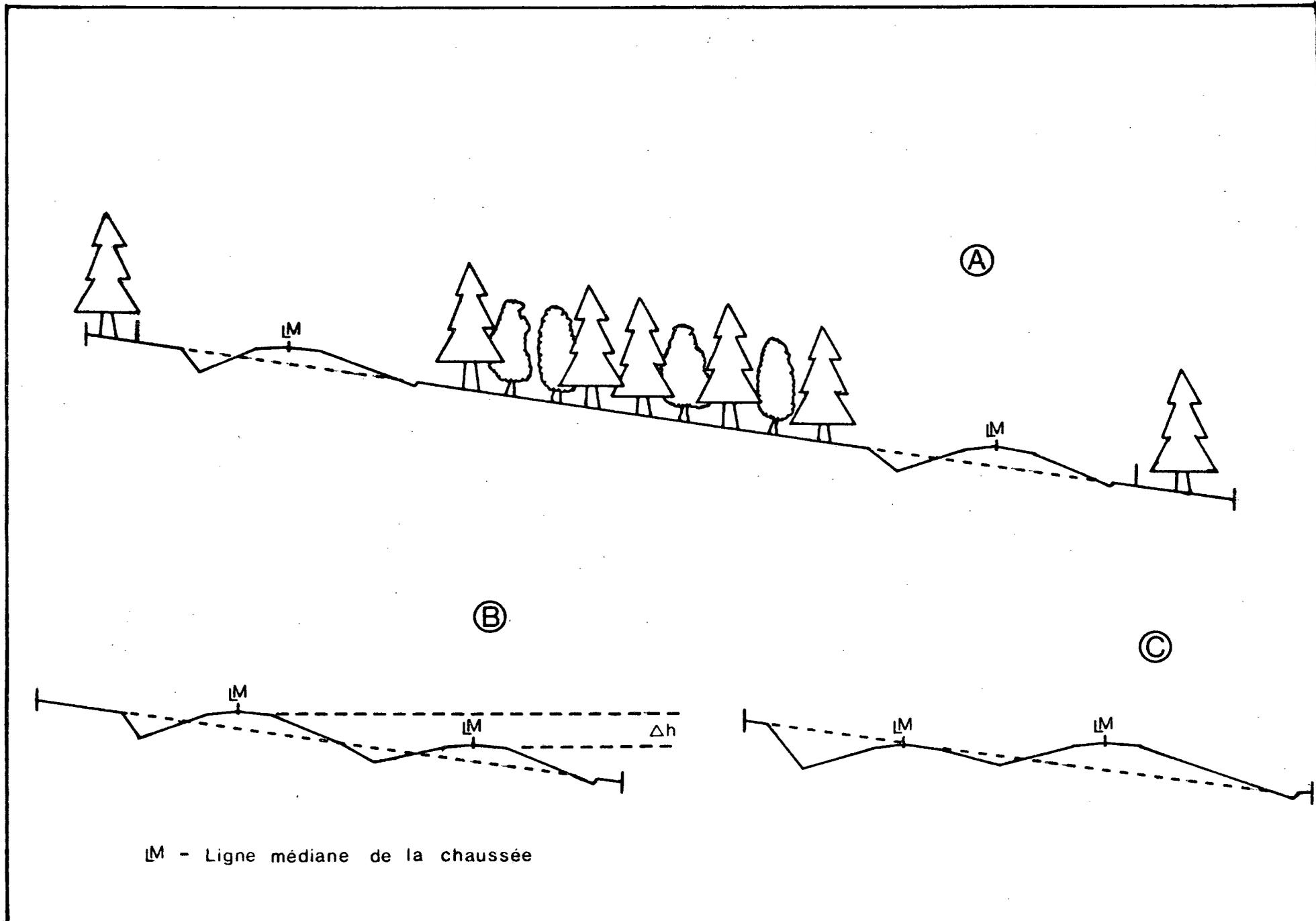


Figure 1 : Equilibre des remblais-déblais selon la distance entre les chaussées

- 5 + 700 à 6 + 900

Pour se conformer aux normes actuelles, la distance entre les lignes médianes devrait être réduite de 9,3 m (42,67 m à 33,3 m) permettant d'épargner 1,14 hectare en partie cultivé. Compte tenu du secteur précédant, la chaussée ouest devrait être déplacée nécessitant la reprise des plans et le report du projet.

Les coûts directs estimés sont de \$100 000,00.

- 6 + 900 à 8 + 800

Dans ce secteur, l'emprise atteint 167 m et inclut une bande centrale de 91 m. Pour réduire celle-ci aux normes actuelles, tel que discuté pour le tronçon 1 + 350 à 4 + 900, les plans devront être refaits au complet, le projet reporté et le processus d'expropriation remis en marche pour la rétrocession des terres. Les coûts directs impliqués sont d'environ \$170 000,00 pour sauver 17 hectares de boisés de faible qualité.

3.2 Diminution de la berge

La deuxième étape requise pour diminuer l'emprise à la norme actuelle impliquerait de raccourcir la distance entre d'une part, les lignes médianes des chaussées est et ouest et d'autre part, les clôtures de façon à la ramener de 35,052 m à 28,35 m. Par ailleurs, cette mesure serait superflue vis-à-vis les échangeurs où l'emprise est déterminée par la géométrie des voies d'accès et où les gains seraient inutilisables.

Du point de vue technique, cette éventualité pose moins de problèmes que le rapprochement des voies, sauf dans les secteurs où des voies de service longent l'emprise. Dans ces secteurs, pour rendre l'intervention intéressante et éviter de former de minuscules résidus enclavés entre la clôture et la voie de service, celle-ci devra être relocalisée en bordure de la nouvelle emprise. Le report du projet et la reprise des plans seraient alors requis de même que des démarches de rétrocession.

Les coûts de la reprise des plans sont estimés à \$100 000,00 alors que les gains en surface maximum seraient alors de 12,5 hectares.

Dans la mesure où la clôture ne serait déplacée que dans les secteurs où il n'y a pas de voie de service, les gains potentiels seraient de 8,5 hectares. Les coûts directs impliqués pour les enregistrements des rétrocessions sont estimés à \$25 000,00.

4.0 SYNTHESE ET CONCLUSION

Tel que discuté précédemment, l'emprise expropriée se justifie par des raisons techniques, historiques et de protection de l'intégrité de l'emprise et du milieu.

Une des différences de la section type utilisée par rapport à la norme actuelle se situe au niveau de la distance entre les voies. Pour la plus grande partie du secteur Vallée Jonction / St-Joseph, l'espacement minimal est celui de la norme au moment de l'élaboration du projet. A cette différence s'ajoute par secteur le maintien de bandes boisées tant entre les chaussées qu'entre les clôtures et les chaussées. De telles bandes boisées rehaussent la qualité visuelle pour l'utilisateur et créent des variations dans le paysage contribuant au maintien de l'attention et donc à la sécurité de l'utilisateur. De plus, elles contribuent à diminuer l'emprise du vent, ce qui est particulièrement important pour cette autoroute orientée de façon perpendiculaire aux vents dominants. La bande centrale fait également écran entre les chaussées empêchant l'éblouissement par les phares des utilisateurs de la chaussée en sens inverse. Ces objectifs initiaux, qui sont à l'origine de l'emprise déterminée avant l'entrée en vigueur de la Loi sur la protection du territoire agricole, n'avaient été remis en question que dans les secteurs cultivés et dans les érablières. Ailleurs, les avantages escomptés compensaient largement les faibles impacts causés.

La deuxième partie de notre discussion nous a permis de constater que, pour réduire l'emprise à la norme actuelle, des coûts directs minimums de près d'un million de dollars (\$875 000,00) seraient encourus pour la réfection des plans sans compter que les travaux de construction seraient retardés d'au moins deux ans et que des dépenses additionnelles tout aussi, sinon plus importantes seraient faites pour les démarches légales de remise des terrains.

En contre-partie, cet important investissement ne permettrait de protéger que 62 hectares, en plus grande partie boisés de résineux de faible valeur, répartis entre quelques 200 propriétaires.

Aussi, considérant que l'expropriation est complétée, que les plans de la première phase sont terminés, que le projet a déjà été accepté tel quel par les principaux intervenants (municipalités, U.P.A. et M.A.P.A.Q., région de la Beauce), que des réductions ont déjà été faites dans les secteurs utilisés pour l'agriculture, que les coûts associés à la réduction de l'emprise sont sans proportion par rapport aux avantages escomptés et qu'une telle réduction pourrait diminuer la qualité d'exploitation de l'infrastructure prévue, il n'apparaît pas justifié de diminuer l'emprise expropriée.

TABLEAU 1 - ELEMENTS DE JUSTIFICATION DE L'EMPRISE EXPROPRIEE

CHAINAGE	LARGEUR TOTALE D'EMPRISE	DISTANCE LIGNE MEDIANE @ LIGNE MEDIANE	DISTANCE LIGNE MEDIANE @ CLOTURE EST	DISTANCE LIGNE MEDIANE @ CLOTURE OUEST	MILIEU TRAVERSE	JUSTIFICATION DE L'EMPRISE
<u>TRONCON STE-MARIE / VALLEE JONCTION</u>						
0 + 000 à 1 + 600	160 m diminuant progressivement à 97 m	81,5 m à 33,3 m	35,05 m	28,35 m	0 + 000 à 0 + 200 : champs en culture 0 + 200 à 1 + 250 : boisé de conifères 1 + 250 à 1 + 450 : cultures 1 + 450 à 1 + 550 : côté est, boisé (bétulaie; côté ouest, cultures	0 + 000 à 0 + 500 : la présence d'une voie de service requiert 20 à 24 m du côté est La distance entre la ligne médiane et la clôture du côté ouest est conforme aux normes actuelles. La distance entre la ligne médiane et la clôture du côté est est de 7,6 m supérieure aux normes actuelles afin de laisser ou permettre l'implantation d'une bande boisée sur la berge (brise vent et protection environnement). L'espacement entre les voies est déterminé au nord par le tronçon actuel qui mène aux structures (remblais) enjambant la route Carter; au sud la distance est conforme aux normes actuelles.
1 + 600 à 2 + 300	97 m	33,3 m	35,05 m	28,35 m	1 + 600 à 1 + 800 : cultures 1 + 800 à 2 + 300 : boisés de conifères à prédominance de sapins	Les distances entre les lignes médianes et entre la ligne médiane et la clôture de la chaussée ouest sont conformes aux normes actuelles, ces distances avaient été réduites pour minimiser les impacts sur l'agriculture. La distance entre la ligne médiane et la clôture de la chaussée est est de 7,6 m supérieure aux normes afin de conserver une bande boisée (brise vent, protection environnement).
2 + 300 à 4 + 350	90 m	33,3 m	28,35 m	28,35 m	2 + 300 à 3 + 600 : cultures 3 + 600 à 4 + 350 : boisé d'érables	Conforme aux normes actuelles. La largeur de l'emprise a été réduite pour minimiser les impacts sur l'agriculture suite à l'étude d'impact réalisée en 1978-1979.

TABLEAU 1 - ELEMENTS DE JUSTIFICATION DE L'EMPRISE EXPROPRIEE (SUITE)

CHAINAGE	LARGEUR TOTALE D'EMPRISE	DISTANCE LIGNE MEDIANE @ LIGNE MEDIANE	DISTANCE LIGNE MEDIANE @ CLOTURE EST	DISTANCE LIGNE MEDIANE @ CLOTURE OUEST	MILIEU TRAVERSE	JUSTIFICATION DE L'EMPRISE
4 + 350 à 5 + 200	103 m	33,3 m	35,05 m	35,05 m	Boisé de conifères	La distance entre les lignes médianes est conforme aux normes actuelles. La distance entre les lignes médianes et les clôtures est de 7,6 m supérieure à la norme habituelle afin d'éloigner le fossé de la structure de la chaussée. Cette technique de construction est requise compte tenu du milieu traversé (savane).
5 + 200 à 5 + 525	120 m				Rivière Bélair	La largeur de l'emprise est déterminée par les remblais requis pour la traversée de la rivière Bélair.
5 + 525 à 6 + 000	120 m à 150 m	33,3 m	35,05 m	35,05	Complexe: friche et secteur habité et boisé	La distance entre les lignes médianes et les chaussées est conforme aux normes actuelles. On retrouve une, puis deux voies de service requérant 46 m d'emprise. La distance entre les lignes médianes et les clôtures, de 7,6 m supérieure à la norme actuelle, est en conformité avec les sections précédentes et suivantes, et également déterminée par les accidents topographiques.
6 + 000 à 8 + 200	137 m	42,672 m	35,052 m	35,052 m	Boisé de résineux à prédominance de sapins. Faible superficie de coupe totale et de bé-tulaire jaune à rési-neux.	L'emprise inclut quelques 25 m pour un chemin de service du côté est. La distance entre les lignes médiane est d'environ 10 m supérieure à la norme actuelle et correspond à la norme (140 pieds) au moment de l'élaboration du projet. Les distances entre les lignes médiane et les clô-tures sont de 7,6 m supérieures aux normes actuelles afin de préserver des bandes boisées (protection en-vironnement, écran contre la neige).
8 + 200 à 9 + 372						Echangeur avec la route 112, Vallée Jonction.

TABLEAU 1 - ELEMENTS DE JUSTIFICATION DE L'EMPRISE EXPROPRIEE (SUITE)

CHAINAGE	LARGEUR TOTALE D'EMPRISE	DISTANCE LIGNE MEDIANE @ LIGNE MEDIANE	DISTANCE LIGNE MEDIANE @ CLOTURE EST	DISTANCE LIGNE MEDIANE @ CLOTURE OUEST	MILIEU TRAVERSE	JUSTIFICATION DE L'EMPRISE
<u>TRONCON VALLEE JONCTION / ST-JOSEPH</u>						
0 + 900 à 1 + 350	112 m à 163,6 m	42,67 m	35 à 60 m	35 à 60 m	Rivière Morency Feuillus intolérants avec résineux	La distance entre les lignes médianes est conforme aux normes au moment de l'élaboration des plans. La distance minimale (35 m) entre les lignes médianes et les clôtures est de 7,6 m supérieure à la norme actuelle pour préserver une bande boisée sur la berge (brise-vent et protection environnement). La longueur maximale est déterminée par les remblais requis pour traverser la rivière.
1 + 350 à 4 + 020	167,5 m puis 188 m (3 + 600 à 4 + 020)	97,54 m	35 m	35 m	Boisé : sapinière alternant avec des friches et boisé en régénération (mixtes et résineux)	La distance entre les lignes médianes et les clôtures est de 7,6 m supérieure à la norme actuelle pour préserver une bande boisée sur la berge. La distance entre les lignes médianes est de 64,25 m supérieure à la norme actuelle pour préserver une bande boisée viable entre les chaussées (aménagement visuel). Du chaînage 3 + 600 à 4 + 020, 21 m sont requis du côté est pour la construction d'un chemin de service.
4 + 020 à 4 + 900	188 à 132 m	97,54 à 42,67 m	35 m	35 m	Erablière résineuse, tendance résineuse, pâturages, friches	Secteur de transition incluant une voie de service du côté est (emprise 20 m).

TABLEAU 1 - ELEMENTS DE JUSTIFICATION DE L'EMPRISE EXPROPRIEE (SUITE)

CHAINAGE	LARGEUR TOTALE D'EMPRISE	DISTANCE LIGNE MEDIANE @ LIGNE MEDIANE	DISTANCE LIGNE MEDIANE @ CLOTURE EST	DISTANCE LIGNE MEDIANE @ CLOTURE OUEST	MILIEU TRAVERSE	JUSTIFICATION DE L'EMPRISE
4 + 900 à 5 + 700	112 m puis 132 m (5 + 400 à 5 + 700)	42,67 m	35 m	35 m	Sapinière, champs cultivés	Traverse de la route Baptiste Maheux. La bande centrale est conforme aux normes au moment de la conception alors que des bandes boisées sont conservées de chaque côté (7,6 m). De 5 + 400 à 5 + 700, 20 m sont requis pour le chemin de service.
5 + 700 à 6 + 200	112 à 160 m	42,67 m	35 à 60 m	35 à 60 m	Rivière St-Joseph secteur cultivé	La distance entre les lignes médianes est conforme aux normes au moment de l'élaboration du projet. La distance entre les lignes médiane et les clôtures est justifiée par les remblais requis pour la traversée de la rivière St-Joseph.
6 + 200 à 6 + 900	112 m	42,67 m	35 m	35 m	6 + 200 à 6 + 550 : champs cultivés 6 + 550 à 6 + 900 : sapinière et secteur de coupe en régénération	La distance entre les lignes médianes est conforme aux normes au moment de l'élaboration du projet. La distance entre les lignes médianes et les clôtures est de 7,6 m supérieure à la norme actuelle pour conserver une bande boisée (écran à neige et protection environnement).
6 + 900 à 8 + 800	167,7 m	97,54 m	35 m	35 m	6 + 900 à 7 + 300 : coupe en régénération 7 + 300 à 7 + 600 : feuillus intolérants à résineux (mixte) 7 + 600 à 7 + 900 : éablière à résineux, coupe partielle.	L'emprise permet la conservation de bandes boisées entre les chaussées et sur la berge.

TABLEAU 1 - ELEMENTS DE JUSTIFICATION DE L'EMPRISE EXPROPRIEE (SUITE)

CHAINAGE	LARGEUR TOTALE D'EMPRISE	DISTANCE LIGNE MEDIANE @ LIGNE MEDIANE	DISTANCE LIGNE MEDIANE @ CLOTURE EST	DISTANCE LIGNE MEDIANE @ CLOTURE OUEST	MILIEU TRAVERSE	JUSTIFICATION DE L'EMPRISE
6 + 900 à 8 + 800 (suite)					7 + 900 à 8 + 800 : forêt de groupements divers à prédominance de résineux ou mixte à l'exception d'un peuplement d'érablière à tendance résineuse	Echangeur avec la route 276.
8 + 800 à 9 + 800						

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 074 687