



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

POUR CONSULTATION SEULEMENT

**L'AUTOROUTE 19
DE L'AUTOROUTE 440 AU BOULEVARD DAGENAIS
RAPPORT FINAL**

551350



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

**L'AUTOROUTE 19
DE L'AUTOROUTE 440 AU BOULEVARD DAGENAIS**

RAPPORT FINAL

MAI 1986

CANQ
TR
GE
PR
188

Cette étude a été réalisée par le personnel du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, sous la responsabilité de monsieur Daniel Waltz, écologiste.

EQUIPE DE TRAVAIL

Guy Verreault	agronome, rédacteur et chargé de projet
Gilles Fontaine	technicien agricole
Jacques Gagnon	urbaniste
Richard Laparé	technicien de la faune
Sous la supervision de:	
Andrée Lehmann	géomorphologue, Chef de la Division des études environnementales-ouest
Avec la collaboration de:	
Guy Canuel	ingénieur
Lucie D'Astous	ingénieur
Sous la supervision de:	
Claude Girard	urbaniste, Chef de la Division du contrôle de la pollution et recherche
Edition et graphisme:	
Michelle Joron	technicienne en arts graphiques et appliqués
Hrant Khandjian	technicien en arts graphiques et appliqués

TABLE DES MATIERES

EQUIPE DE TRAVAIL	i
LISTE DES TABLEAUX	vi
LISTE DES CARTES	vii
LISTE DES ANNEXES	ix
1 <u>OBJECTIFS DU PROJET</u>	2
2 <u>PROBLEMATIQUE</u>	4
2.1 Introduction	4
2.2 Les éléments de friction	4
2.2.1 Le goulot d'étranglement	5
2.3 Le trafic et les débits de circulation	5
2.3.1 Le trafic local	5
2.3.2 Le trafic régional	5
2.3.3 Les débits de circulation	5

2.4	L'analyse de solution	6
2.4.1	Les effets de l'élargissement du boulevard des Laurentides ou route 335, au nord de l'autoroute 440	6
2.4.2	Les résultats de l'enquête origine-destination (O.D.)	6
2.4.3	Le boulevard Laennec	8
2.4.4	L'aménagement du carrefour autoroute 440 et autoroute 19	9
2.5	Les impacts appréhendés sur le réseau routier existant	9
2.5.1	Avantages	11
2.5.2	Désavantages	11
3	<u>LA ZONE D'ETUDE ET L'ETUDE D'ALTERNATIVES</u>	12
3.1	La zone d'étude	12
3.2	L'étude d'alternatives	13
3.2.1	Les raccordements	13
4	<u>LE PROJET RETENU</u>	15
4.1	Les caractéristiques techniques du projet	17
5	<u>INVENTAIRES ET ANALYSE</u>	22
5.1	Description physique de la zone d'étude	22

5.1.1	L'utilisation du sol	22
5.1.2	Aperçu de la géomorphologie	22
5.1.3	Pédologie et potentiel agricole	24
5.1.4	Le climat	25
5.2	Le milieu agricole	26
5.2.1	Situation de l'agriculture à Laval	26
5.2.2	Les divisions cadastrales (carte 8)	28
5.2.3	L'agriculture dans la zone d'étude	28
5.2.3.1	Le zonage agricole	28
5.2.3.2	Les exploitations agricoles	28
5.2.3.3	Dynamisme agricole	29
5.3	Description de la végétation naturelle	31
5.4	Le milieu bâti	32
5.4.1	La M.R.C. de Laval et la région	32
5.4.2	La démographie	32
5.4.3	Situation actuelle du développement	33
5.4.4	Orientations du développement (carte 8)	33
5.4.5	Les bâtiments patrimoniaux (carte 11)	37
5.5	Elément d'intérêt visuel	37
6	<u>IDENTIFICATION , EVALUATION DES IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION</u>	40
6.1	Méthodologie	40
6.2	Rappel historique	41
6.3	Les impacts permanents (carte 17)	41
6.3.1	La perte de superficies en culture	41
6.3.2	La perte de bâtiments agricoles	42
6.4	Les impacts à court et à moyen terme	43
6.4.1	La relocalisation de la serre située sur le lot P498	43
6.4.2	La perte d'arbres ornementaux	43

6.5	Les impacts intermittents	44
6.5.1	L'augmentation du niveau sonore	44
6.5.1.1	La méthodologie d'évaluation	45
6.5.1.2	Le climat sonore actuel	45
6.5.1.3	Le climat sonore projeté	48
6.5.1.4	Impact du projet	51
7	CONCLUSION _____	54
	GLOSSAIRE _____	55

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1: Productions maraîchères: rendements. 30

TABLEAU 2: Evolution de la population
Secteur Vimont - Auteuil 34

LISTE DES CARTES

CARTE 1:	Localisation du projet	1
CARTE 2:	Photographie aérienne	3
CARTE 3:	Débits journaliers moyens annuels estimés 1983	7
CARTE 4:	Affectation de trafic 1983	10
CARTE 5:	Etapas de réalisation	16
CARTE 6:	Le réseau routier	20
CARTE 7:	Localisation du tracé	21
CARTE 8:	Les utilisations du sol	23
CARTE 9:	Le zonage	27
CARTE 10:	Aménagement proposé	36
CARTE 11:	Bâtiments à caractère patrimonial	38
CARTE 12:	Localisation des relevés sonores	46

CARTE 13: Situation actuelle (1983)	47
CARTE 14: Situation future (1998) - Scénario 1	49
CARTE 15: Situation future (1998) - Scénario 2	50
CARTE 16: Situation future (1998) - Scénario 2	52
CARTE 17: Impacts environnementaux	53

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1: Fiches des bâtiments patrimoniaux

Annexe 2: La liste des lots

Annexe 3: Décisions de la C.P.T.A.Q.

Annexe 4: Entente intervenue entre le gouvernement du Québec (Ministère des Transports du Québec) et Ville de Laval.

Annexe 5: Avis de projet

Annexe 6: Directive du Ministre de l'Environnement

Annexe 7: Conduite et surveillance des travaux

Annexe 8: Procédure d'expropriation

OBJECTIFS DU PROJET



MONTREAL
 Population: 2 725 000
 1:250 000

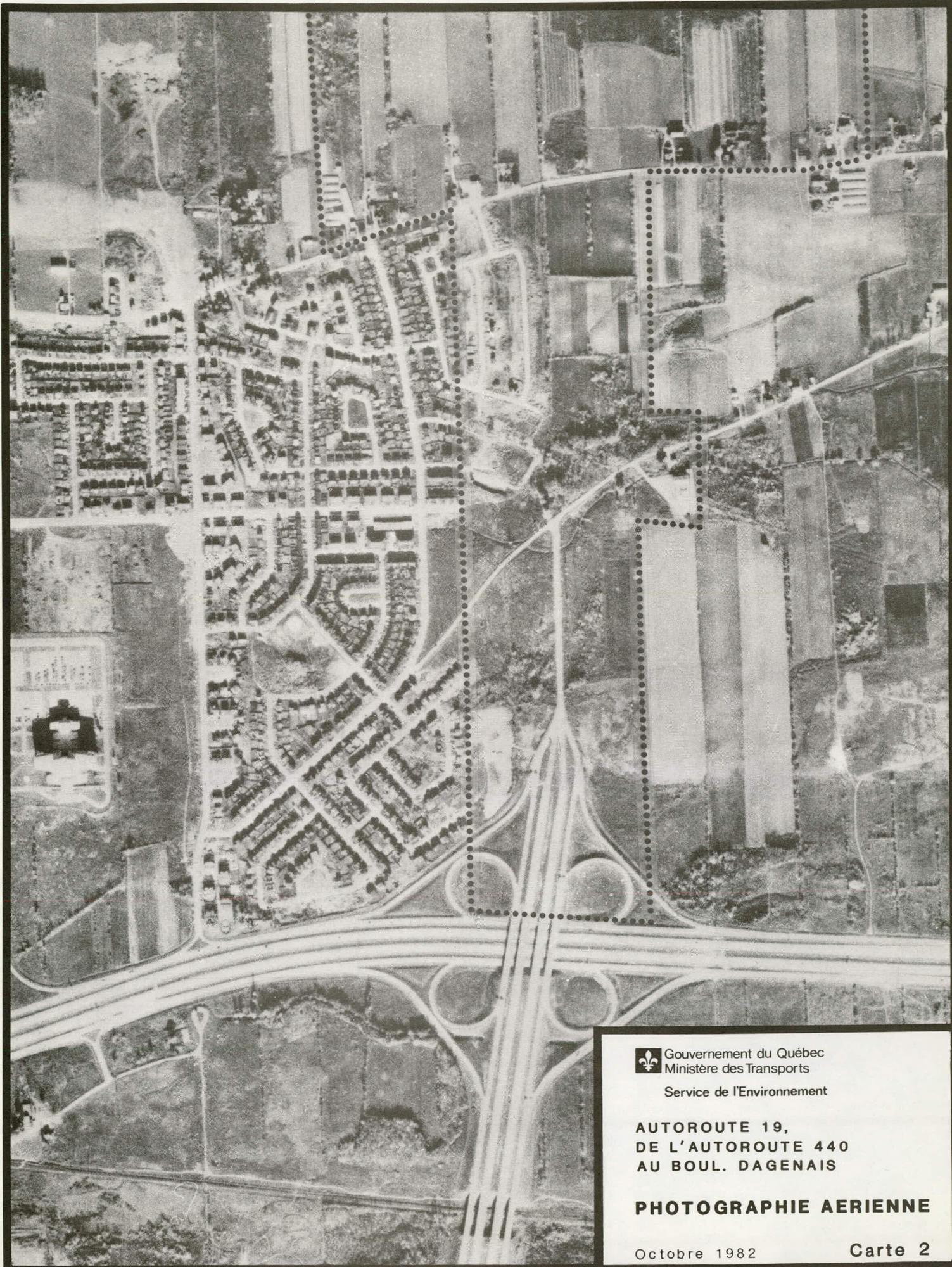
Source : CARTE ROUTIERE DU QUEBEC,
 1984

 **Gouvernement du Québec**
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement

**AUTOROUTE 19 DE L'AUTOROUTE 440
 AU BOUL. DAGENAIS**
LOCALISATION DU PROJET

1 OBJECTIFS DU PROJET

- Construire un lien routier efficace qui règle les problèmes de circulation rencontrés à l'échangeur des autoroutes 440 et 19.
 - Assurer un lien aux populations des quartiers Vimont et Auteuil à Laval et celles des municipalités situées plus au nord comme Bois-des-Filion, Lorraine, une partie de Rosemère et de St-Louis-de-Terrebonne avec la ville de Montréal au sud.
 - Rencontrer les besoins du trafic local qui s'est accru considérablement dans les quartiers de Vimont et d'Auteuil.
-



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

**AUTOROUTE 19,
DE L'AUTOROUTE 440
AU BOUL. DAGENAI**

PHOTOGRAPHIE AERIE

Octobre 1982

Carte 2

2 PROBLEMATIQUE

2.1 INTRODUCTION

La demande de prolongement de l'autoroute 19 jusqu'au boulevard Dagenais provient des autorités de ville de Laval qui ont exprimé au ministère des Transports en 1981 leur désir de voir réaliser ce projet, suite à leur intention de prolonger le boulevard Dagenais. Cette demande a fait l'objet de la résolution no CE-81/5696.

2.2 LES ELEMENTS DE FRICTION

Un sérieux problème de circulation existe présentement à l'échangeur des autoroutes 440 et 19, alors que la bretelle de sortie de l'autoroute 19 vers l'autoroute 440 a atteint sa pleine capacité.

Ceci s'explique par le fait que l'autoroute 19, bien qu'elle se poursuive jusqu'au rang St-François, est terminale à la hauteur de l'autoroute 440 pour 90% des usagers en direction nord. Ce qui représente à l'heure de pointe des débits de circulation de l'ordre de 2 000 véhicules sur sa bretelle de sortie vers l'autoroute 440. Techniquement parlant, la bretelle a atteint un niveau de service "E". Il s'ensuit occasionnellement un refoulement de la circulation sur l'autoroute 19 nord.

2.2.1 LE GOULOT D'ETRANGLEMENT (carte 2) _____

Rappelons que l'autoroute 19 se termine immédiatement au nord du viaduc construit au-dessus de l'autoroute 440. Donc, brusquement, sur une distance d'environ 180 mètres, les 6 voies divisées de l'autoroute 19, ajoutées aux quatre voies de service, aux deux bretelles reliant l'autoroute 440 "est" et l'autoroute 19 sont ramenées à deux voies contiguës jusqu'au rang St-François où le raccordement se fait suivant une intersection en "T".

Finalement, cette déficience de la géométrie de l'autoroute 19 se traduit par un niveau de sécurité moindre.

2.3 LE TRAFIC ET LES DEBITS DE CIRCULATION _____

2.3.1 LE TRAFIC LOCAL _____

Le trafic local très important est une conséquence de la croissance démographique que connaissent les quartiers de Vimont et d'Auteuil. Selon la municipalité, ce sont deux quartiers de Laval qui connaissent le plus fort taux d'accroissement de leur population.

2.3.2 LE TRAFIC REGIONAL _____

Le trafic régional origine en grande partie des municipalités de Bois-des-Filion, Lorraine et des parties est de Rosemère et ouest de St-Louis-de-Terrebonne.

2.3.3 LES DEBITS DE CIRCULATION _____

Afin d'illustrer la situation, nous référons le lecteur à la

carte 3 sur laquelle apparaissent les différents débits de circulation estimés pour l'année 1983. Ainsi les données révèlent que 33 500 véhicules emprunteraient le tronçon de l'autoroute 19 compris entre le boulevard St-Martin et l'autoroute 440. On ne retrouve que 5 500 véhicules sur l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et le rang St-François.

2.4 L'ANALYSE DE SOLUTIONS

2.4.1 LES EFFETS DE L'ELARGISSEMENT DU BOULEVARD DES LAURENTIDES OU ROUTE 335, AU NORD DE L'AUTOROUTE 440

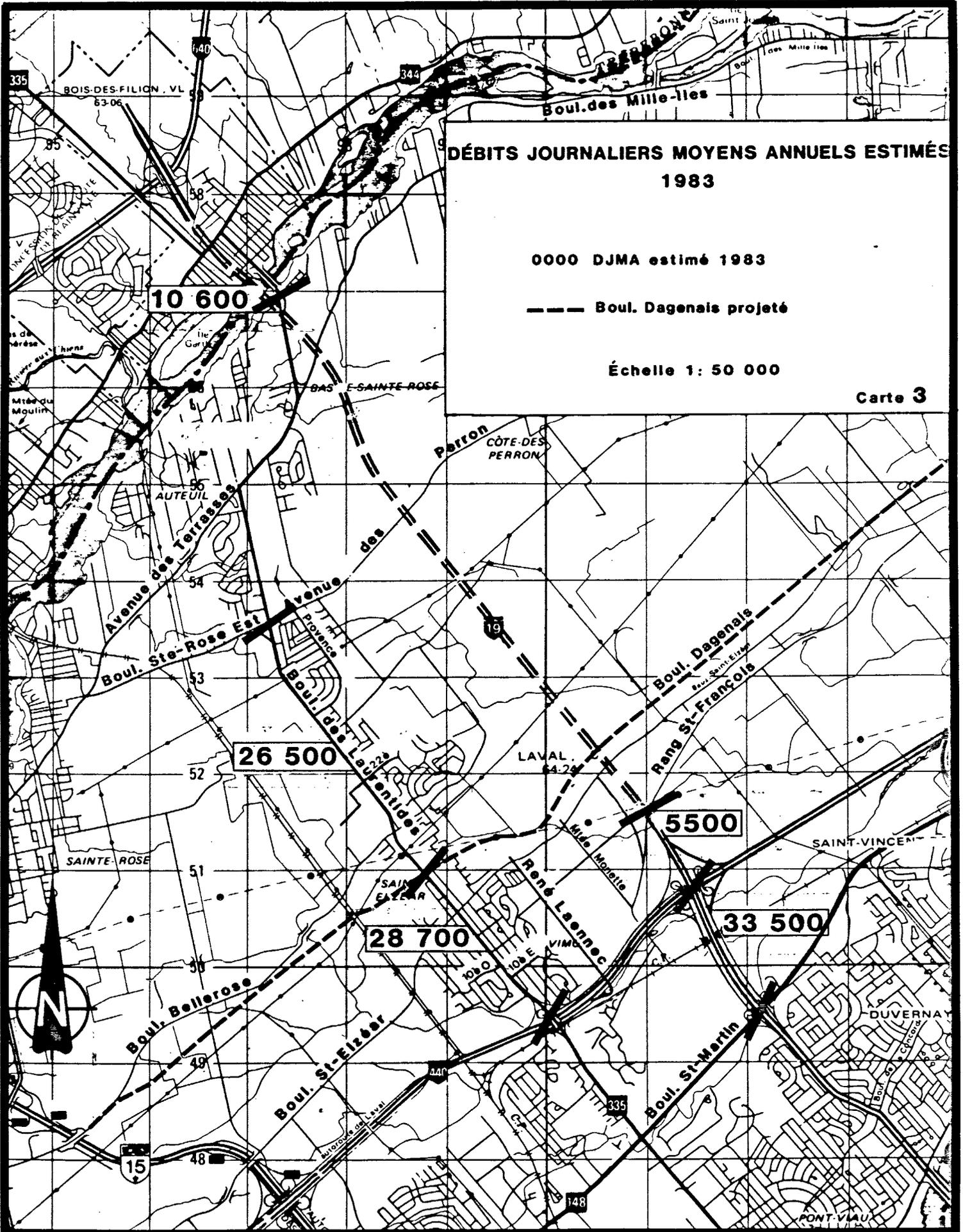
La section concernée est comprise entre l'autoroute 440 et l'avenue des Perron. La municipalité a entrepris d'élargir cette infrastructure et les travaux ont été complétés en 1983.

Les débits de circulation ont été étudiés en fonction de ce nouvel aménagement et tiennent compte du fait que la circulation est contrôlée à certaines intersections par des feux. Ces feux régissent en quelque sorte le flot de véhicules. Une étude de circulation⁽¹⁾ qui a tenu compte de la géométrie des intersections, du phasage des feux et des débits de circulation, a démontré que dans l'ensemble, les carrefours ainsi contrôlés et situés au sud du futur boulevard Dagenais, ce qui correspond à la partie la plus urbanisée de la route 335, atteindront le niveau "D" aux environs de 1990. Au nord du boulevard, le trafic étant moins dense, la congestion des carrefours se manifesterà quelques années plus tard. Donc les effets bénéfiques de l'élargissement de ce tronçon ne seront que temporaires.

2.4.2 LES RESULTATS DE L'ENQUETE ORIGINE-DESTINATION (O.D.)

Les commentaires qui suivent sont tirés de l'enquête réalisée par la C.T.C.U.M. en 1978 et de l'étude de COTREM intitulée "Assigination de la circulation - autoroute 13/50".

(1) Étude de circulation autoroute 19 projetée entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640, Ministère des Transports du Québec août 1983.



Précisons que les principales zones d'origine qui ont été retenues ont leur centroïde qui se situe approximativement au niveau des municipalités de Terrebonne, Bois-des-Filion, Lorraine, Rosemère, Ste-Thérèse et Blainville. Les centroïdes des zones de destination considérées sont concentrés sur l'île de Montréal et sa rive sud ainsi qu'à Laval au sud de l'autoroute 440.

Une des constatations principale de l'enquête O-D de la C.T.C.U.M. concerne le motif de déplacement. Ainsi, 66% des automobilistes qui circulent, le matin sur le boulevard des Laurentides, en direction sud, le font pour se rendre au travail, et selon le circuit le plus rapide, suivant leur destination.

En s'appuyant sur l'enquête origine-destination, la construction de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et le futur boulevard Dagenais soulagerait le boulevard des Laurentides de quelque 11 000 véhicules par jour (réf. cartes 3 et 4).

Des 5 500 véhicules par jour estimés sur le prolongement actuel de l'autoroute 19 entre le rang Saint-François et l'autoroute 440 (voir carte 3), 3 380 d'entre eux n'emprunteront plus ce chemin car, au plan final d'aménagement, le rang Saint-François ne communiquera plus avec l'autoroute 19. Ces 3 300 véhicules devront se rabattre sur le boulevard René Laennec pour aboutir à l'autoroute 440 et, ensuite, sur l'autoroute 19.

Ceci explique les 13 500 véhicules par jour affectés sur le tronçon de l'autoroute 19 entre le boulevard Dagenais et l'autoroute 440. (réf. carte 4).

Dans l'affectation de trafic, nous avons estimé que tous les véhicules se dirigeant vers les ponts Papineau et Pie IX à partir des secteurs sis au nord du futur boulevard Dagenais, utiliseront le trajet le plus direct, soit: Boulevard des Laurentides - boulevard Dagenais - boulevard René Laennec - autoroute 440 - autoroute 19 ou autoroute 25. (réf. carte 4)

2.4.3 LE BOULEVARD RENE LAENNEC

Bien que le boulevard René Laennec communique directement par un échangeur avec les voies de service de l'autoroute 440, la

vocation ultime de ce boulevard, au plan d'aménagement de la Ville de Laval, en est une de voie collectrice urbaine. Or, les collectrices urbaines ont pour fonction de recueillir le trafic des rues locales pour le distribuer aux artères, et de permettre l'accès aux propriétés riveraines.

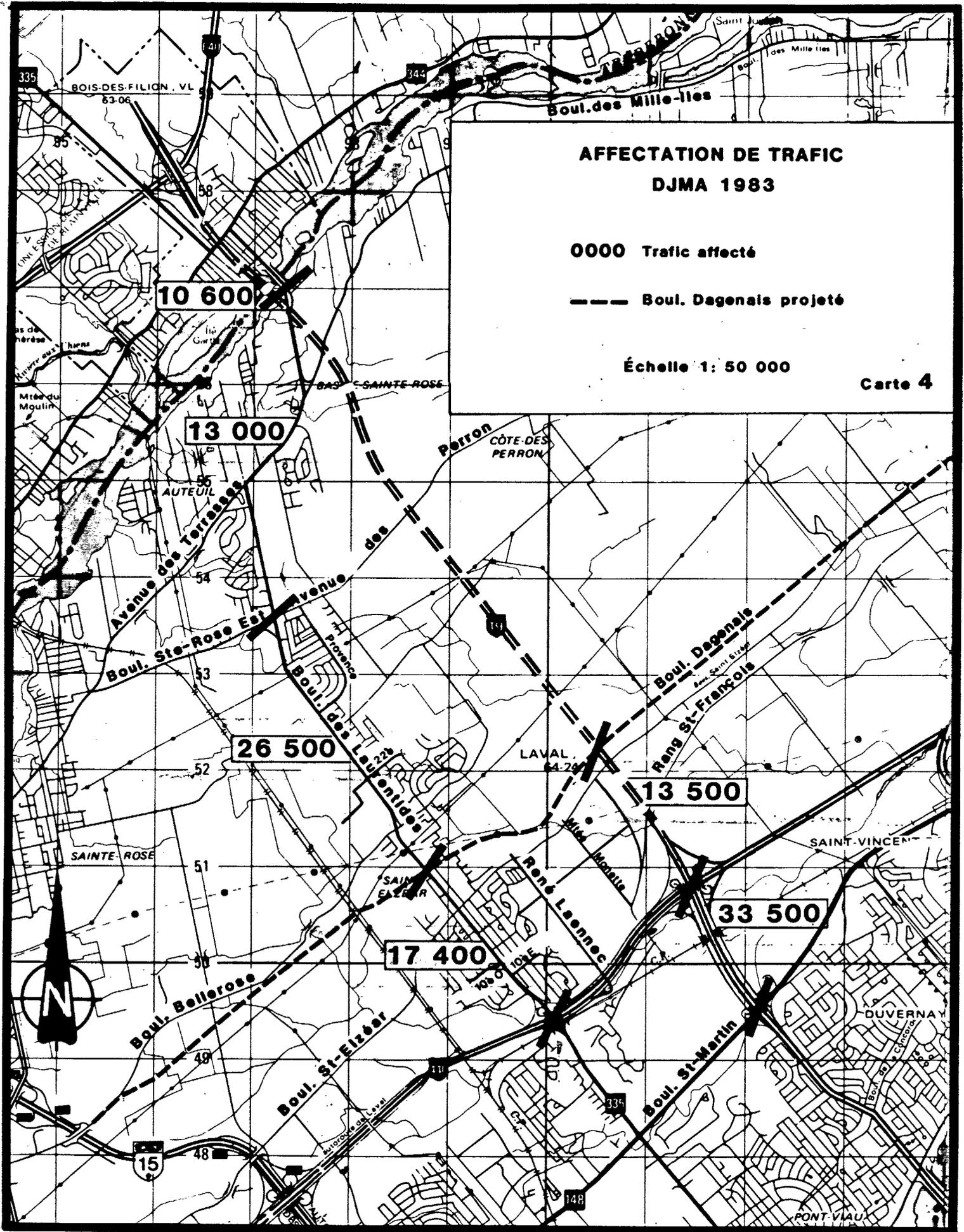
Le boulevard René Laennec ne sert donc d'alternative à l'autoroute 19 que de façon temporaire. Cette solution ne devrait pas être envisagée à moyen ou à long terme.

2.4.4 L'AMENAGEMENT DU CARREFOUR AUTOROUTE 440 ET AUTOROUTE 19

Au paragraphe 2,2, il a été fait mention d'une transition déficiente entre les voies rapides des autoroutes 440 et 19 et les deux voies contiguës de l'autoroute 19 jusqu'au rang Saint-François. Cet entonnoir rend le réseau insécur pour les usagers et constitue une interférence majeure sur le réseau. Etant conscientes d'une telle situation, les autorités municipales ont demandé un aménagement adéquat. Cependant, il est présentement démontré qu'un aménagement temporaire n'est pas la solution puisqu'il est prévu des problèmes sur l'axe routier parallèle que représente le boulevard des Laurentides (ou route 335) en 1990. Egalement, compte tenu du taux d'augmentation important de la population des quartiers Vimont et d'Auteuil, tous les intervenants ont convenu que le prolongement de l'autoroute 19 serait davantage bénéfique pour le milieu à long terme, sans compter que le boulevard Dagenais est en voie de construction vers l'est (carte 6).

2.5 LES IMPACTS APPREHENDÉS SUR LE RESEAU ROUTIER EXISTANT

D'aucuns prétendent que le prolongement de l'autoroute 19, de l'autoroute 440 jusqu'à l'autoroute 640 (projet final) amènera un surplus de trafic sur le pont Papineau dont le flot est contrôlé par les feux de circulation de l'intersection autoroute 19/boulevard Henri-Bourassa à Montréal. La confrontation des avantages et des inconvénients du projet démontre qu'il serait profitable de construire le tronçon d'autoroute 19:



**AFFECTATION DE TRAFIC
DJMA 1983**

0000 Trafic affecté

--- Boul. Dagenais projeté

Échelle 1: 50 000

Carte 4

10 600

13 000

26 500

17 400

13 500

33 500

BOIS-DES-FILIGN . VL
63-06

Boul. des Mille-Îles

SAINTE-ROSE

Perron

CÔTE-DES-PERRON

Avenue des Terrasses

Boul. Ste-Rose Est

Boul. des Laurentides

Boul. Dagenais

Rang St-François

SAINTE-ROSE

LAVAL

SAINT-VINCENT

SAINTE-ROSE

Rang Laennec

DUVERNAIS

Boul. Bellerose

Boul. St-Elzébar

Boul. St-Martin

PONT-VIAU

2.5.1 AVANTAGES

- Favoriser les échanges dans Laval;
- favoriser les échanges entre les diverses autoroutes nordsud et est-ouest;
- redonner à la route 335 (boulevard des Laurentides) sa vocation de voie artérielle;
- les quartiers Vimont et Auteuil se développent à un rythme plus rapide que prévu, et les gens qui vont à Montréal via le pont Papineau aboutiront sur le pont de toutes façons;
- hors des heures de pointe, l'autoroute 19 offre un très bon service.

2.5.2 DESAVANTAGES

- Le prolongement de l'autoroute 19 amènera un apport de véhicules plus rapidement à Montréal. Or, l'intersection Papineau (autoroute 19) boulevard Henri-Bourassa opère déjà à capacité à l'heure de pointe du matin. Les délais seront donc inévitablement augmentés.
-

LA ZONE D'ÉTUDE ET L'ÉTUDE D'ALTERNATIVES

3 LA ZONE D'ETUDE ET L'ETUDE D'ALTERNATIVES

3.1 LA ZONE D'ETUDE

Les principaux quartiers concernés par le projet sont ceux de Vimont et d'Auteuil. D'ores et déjà, nous sommes en mesure de prétendre que l'incidence du projet s'y manifesterait davantage du point de vue technico-économique qu'environnemental. En effet, une artère fonctionnelle à cet endroit aura un effet bénéfique sur l'ensemble des déplacements des populations riveraines.

Du strict point de vue environnemental, il existe actuellement à l'ouest du tracé d'autoroute un secteur résidentiel du quartier Vimont complété jusqu'à l'emprise de l'autoroute 19. Nous incluons dans notre zone d'étude toute la portion de développement résidentiel qui a été complétée de 1982 jusqu'à maintenant (réf. cartes 2, 6 et 7). Ce secteur en particulier risque d'être fortement affecté par le bruit qu'amènera l'autoroute.

D'un autre point de vue,, ce secteur constitue maintenant une barrière qui limite les interventions possibles nous obligeant à ne pas déroger de l'emprise prévue.

Du côté est, le secteur est agricole et le fait que le zonage agricole ait considéré le côté est de l'emprise expropriée comme la limite du zonage agricole, constitue vraisemblablement une indication qu'il s'agit d'une ligne à ne pas franchir. Cependant, afin d'évaluer les impacts directs et indirects de notre projet sur les terres agricoles contiguës à l'emprise, les lots qui longent la route ont été inclus dans la zone d'étude.

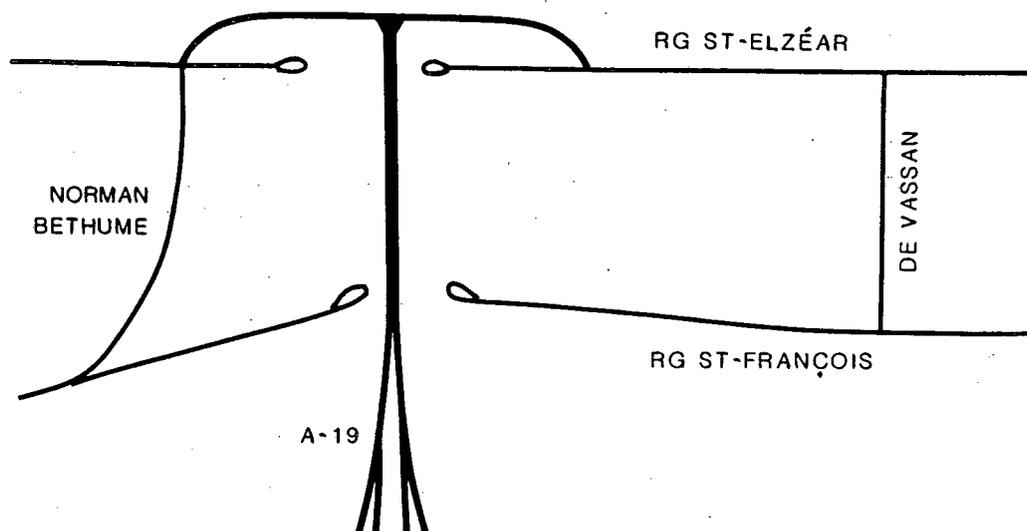
Quant aux limites nord et sud du projet, elles correspondent aux routes perpendiculaires actuelles ou à venir, soit l'échangeur construit de l'autoroute 440 au sud et le tracé du boulevard Dagenais au nord.

3.2 L'ETUDE D'ALTERNATIVES

3.2.1 LES RACCORDEMENTS

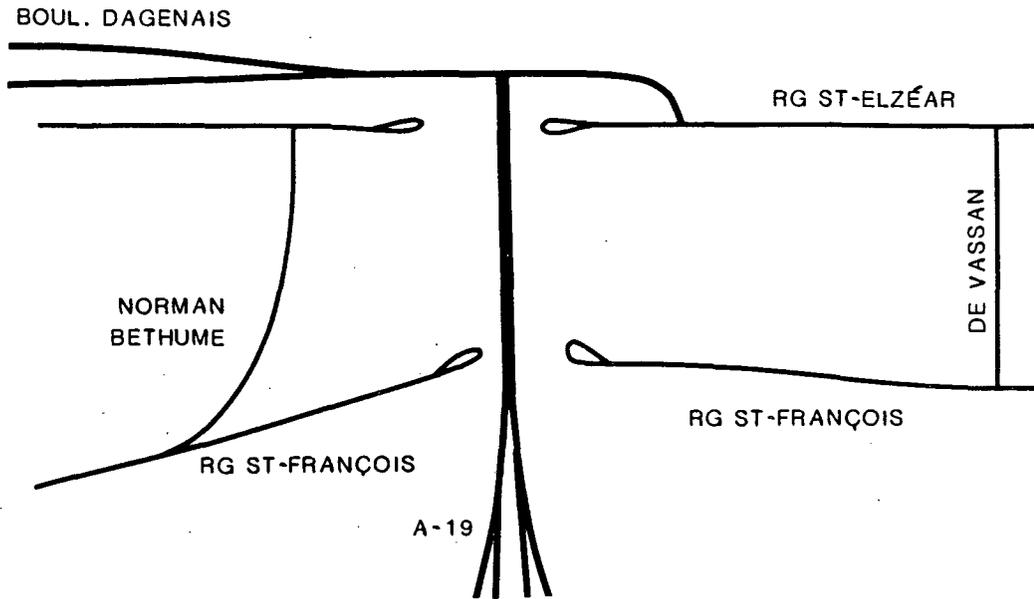
A ce niveau, différents projets ont été proposés par les designers tout au cours du processus de conception et de cheminement critique. L'évolution du projet a donc donné lieu à trois possibilités de raccordement qui sont présentées selon l'ordre chronologique dans lequel elles ont été étudiées.

D'abord, il y a eu le projet original qu'on nommera St-Elzéar pour les besoins de l'étude. Le schéma qui suit en donne un aperçu.

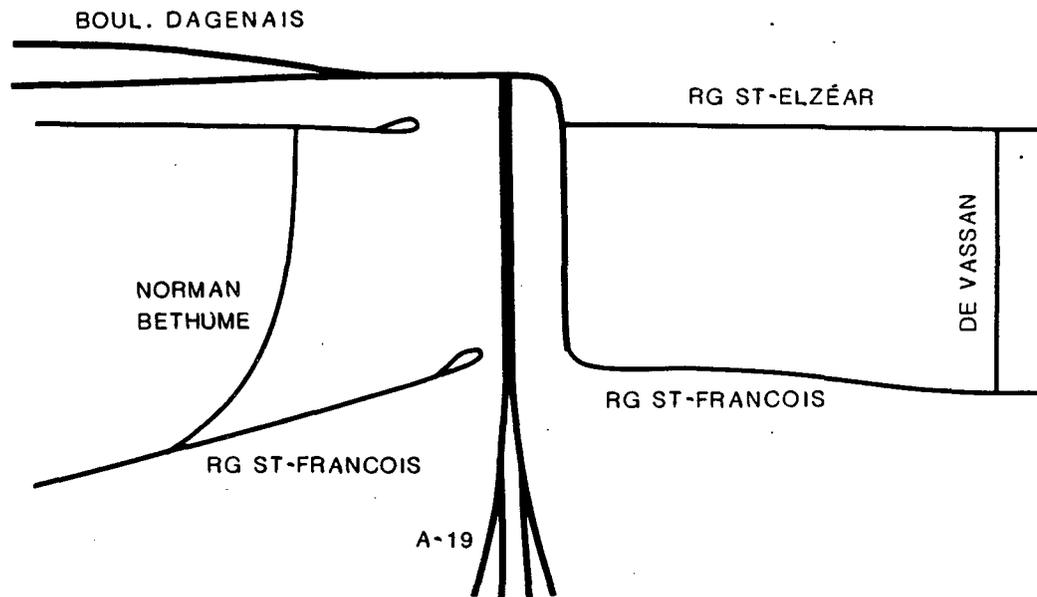


D'après ce design, des liens entre les rangs St-Elzéar et St-François étaient assurés à l'est de l'autoroute par la rue de Vassan et à l'ouest par la rue Norman Béthume. Toutes les superficies nécessaires à la réalisation du projet appartiennent en totalité au ministère des Transports.

Une modification mineure a été apportée à cette première alternative, par le fait que ville de Laval a entrepris de poursuivre la construction du boulevard Dagenais jusqu'au tracé de l'autoroute 19 (en construction). Cette deuxième alternative nommée boulevard Dagenais est illustrée comme suit.



Finalemant, afin d'assurer une plus grande harmonisation du réseau, une modification majeure a été apportée à la bretelle de raccordement au rang St-Elzéar. Le tout résulte en une version nouvelle dénommée St-Elzéar/St-François.



Rappelons que toutes ces alternatives sont réalisables dans les emprises propres au ministère des Transports.

LE PROJET RETENU

4 LE PROJET RETENU

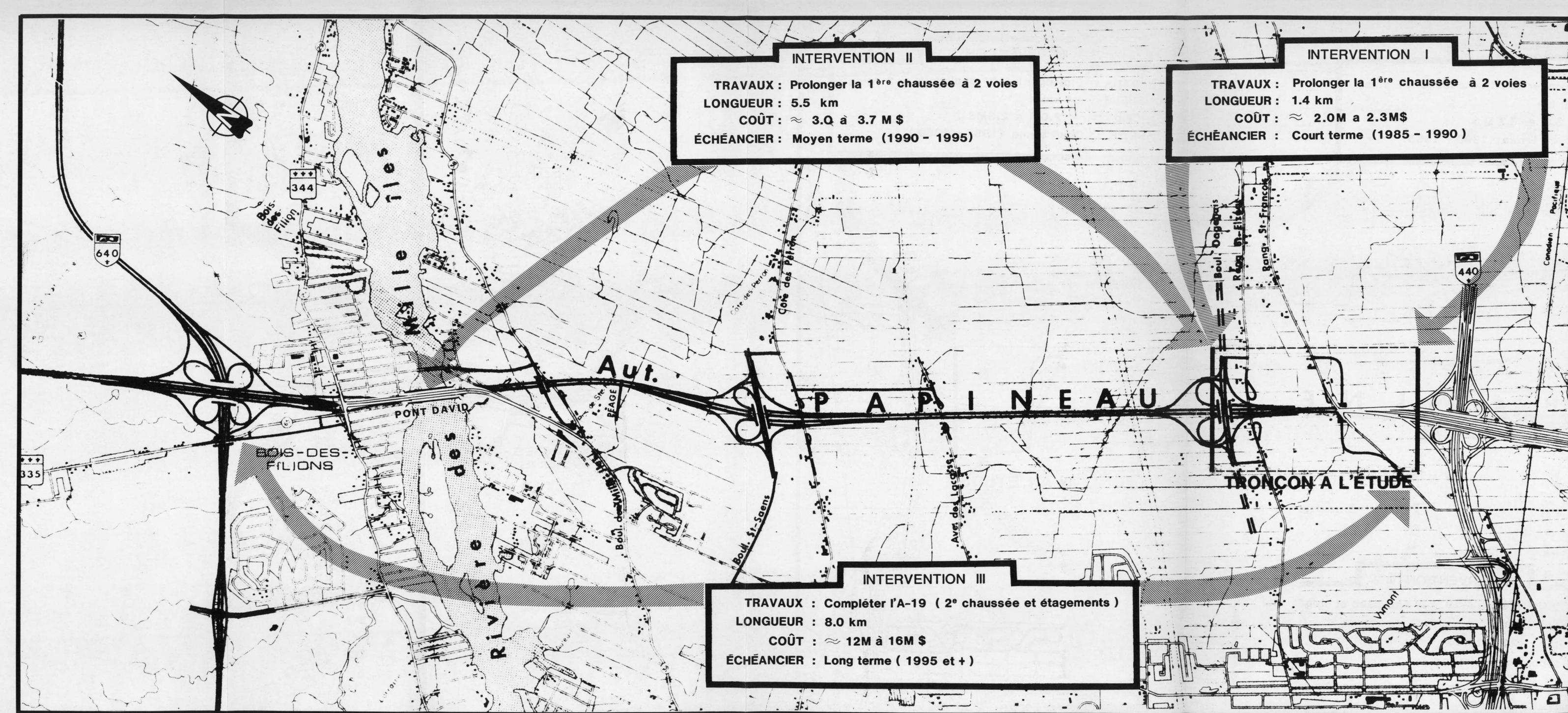
Du strict point de vue débits de circulation, il ne peut être recommandé de procéder immédiatement au prolongement de l'autoroute 19 à partir de l'autoroute 440 jusqu'à l'autoroute 640. Ceci devra se faire suivant l'expansion plus ou moins rapide des quartiers Vimont et Auteuil ainsi que des municipalités sises au nord de la rivière des Mille-Iles, et susceptibles d'être desservies par l'autoroute 19.

D'autre part:

- pour palier aux problèmes de circulation qui se manifesteront vers 1990 sur le boulevard des Laurentides, au sud du futur boulevard Dagenais;
- pour corriger de façon définitive l'aménagement existant de la fin de l'autoroute 19 sans investir inutilement des argents avec une correction temporaire;

Il serait judicieux de construire une chaussée de l'autoroute 19 jusqu'au boulevard Dagenais.

il est à prévoir un prolongement de cette chaussée à moyen terme, selon le rythme de développement des quartiers Vimont et Auteuil ainsi que des municipalités satellites situées au nord. Cette éventualité est d'autant plus probable qu'il existe actuellement un pont au-dessus de la rivière des Mille-Iles dans l'axe de l'autoroute 19 et qu'une chaussée de l'A-19 relie ce pont avec l'autoroute 640 (carte 5).



INTERVENTION II

TRAVAUX : Prolonger la 1^{ère} chaussée à 2 voies
 LONGUEUR : 5.5 km
 COÛT : ≈ 3.0 à 3.7 M \$
 ÉCHÉANCIER : Moyen terme (1990 - 1995)

INTERVENTION I

TRAVAUX : Prolonger la 1^{ère} chaussée à 2 voies
 LONGUEUR : 1.4 km
 COÛT : ≈ 2.0M à 2.3M \$
 ÉCHÉANCIER : Court terme (1985 - 1990)

INTERVENTION III

TRAVAUX : Compléter l'A-19 (2^e chaussée et étagements)
 LONGUEUR : 8.0 km
 COÛT : ≈ 12M à 16M \$
 ÉCHÉANCIER : Long terme (1995 et +)

AUTOROUTE 19 , DE LAUTOROUTE 440
 AU BOUL. DAGENAIS

ÉTAPES DE RÉALISATION

- I : INTERVENTION À COURT TERME ;
TRONÇON À L'ÉTUDE.
- II : INTERVENTION À MOYEN TERME ;
CONSTRUCTION D'UNE CHAUSSÉE
JUSQU'AU PONT DAVID
- III : INTERVENTION À LONG TERME ;
RÉALISATION DE LA 2^e CHAUSSÉE ET
AMÉNAGEMENTS CONNEXES.

EXTRAIT DE : ÉTUDE SUR L'OPPORTUNITÉ D'INTERVENTION DANS
 LE CORRIDOR ROUTIER DE L'A-19 ENTRE LES AUTO-
 ROUTES 440 et 640 - M.T.Q. Janvier 1984.

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement

Technicien: *H. KHANDJIAN* Date: *17 Juillet 85*
 Échelle: *1 = 20,000* N°: *5*

4.1 LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET (carte 6 et 7)

- CLASSIFICATION DE LA ROUTE

Le nouveau tronçon fera partie du réseau autoroutier existant.

- REGLEMENT DES ACCES

Le non-accès est imposé sur toute la longueur du tronçon de route construit entre l'autoroute 440 et le boulevard Dagenais dans l'emprise destinée pour une autoroute conventionnelle dans une étape ultérieure. Ceci comprend le lien routier (voie de service) entre les rangs Saint-Elzéar et Saint-François.

- VITESSE

La vitesse de base ou de référence est de 90 km/heure.

- ELEMENTS DE LA ROUTE

Le projet d'une longueur de 2,9 kilomètres comprend quatre voies sur une distance de un kilomètre et se termine à deux voies. Il s'agira dans le premier cas d'une autoroute à quatre voies séparée par un terre-plein gazonné d'une largeur moyenne de 30 mètres. La surface de roulement de 7,30 mètres sera bordée d'accotements pavés variant de 1,30 mètres à 2,25 mètres de large; ce dernier apparaissant sur le côté extérieur de la chaussée. Par la suite, sur une distance d'environ 350 mètres, la réduction de quatre voies se fera à deux, une chaussée pavée de 7,30 mètres sera bordée d'accotements pavés de 3 mètres.

Concernant le raccordement avec le boulevard Dagenais, un patron de réduction des voies permettra de jouxter les deux projets. Les six voies du boulevard Dagenais seront diminuées à trois

jusqu'au point de rencontre avec l'autoroute 19; la voie extrême droite devant faciliter les accès à l'autoroute.

Cette route comportera une surface de roulement moyenne de 7 mètres de large et des accotements gravelés de 1,50 mètre.

La voie de raccordement (ou voie de desserte) entre les rangs Saint-Elzéar et Saint-François et parallèle à l'autoroute 19 sera construite à partir des éléments de base suivants: Une chaussée à voie double de 6 mètres bordée d'accotements gravelés de 1 mètre. Un écran anti-éblouissement en béton sera installée près du point de jonction de la route de desserte et du rang Saint-François (référence carte 7).

- LES EMPRISES

L'emprise nominale qui avait été prévue pour le projet d'autoroute est de 96 mètres. Toute cette emprise sera utilisée en phase ultime lors de la réalisation de l'autoroute 19 entre les autoroutes 440 et 640. Pour les besoins du projet, une partie seulement des emprises seront utilisées.

- LES INTERSECTIONS

Trois intersections seront aménagées aux points de rencontre suivants:

- . boulevard Dagenais/voie de raccordement et l'autoroute 19;
- . le rang Saint-Elzéar et la voie de desserte;
- . le rang Saint-François et la voie de desserte.

Dans les deux premiers cas, il s'agit d'intersections en "T", dans le dernier cas, d'une intersection en "L".

- LA CONTINUITÉ DU RESEAU

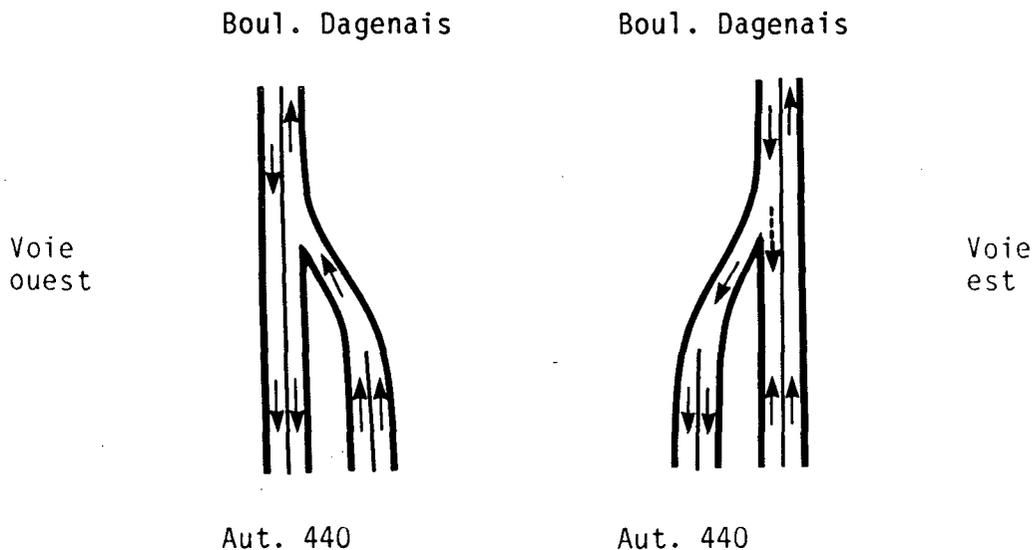
En absence d'une voie de desserte à l'ouest de l'autoroute qui

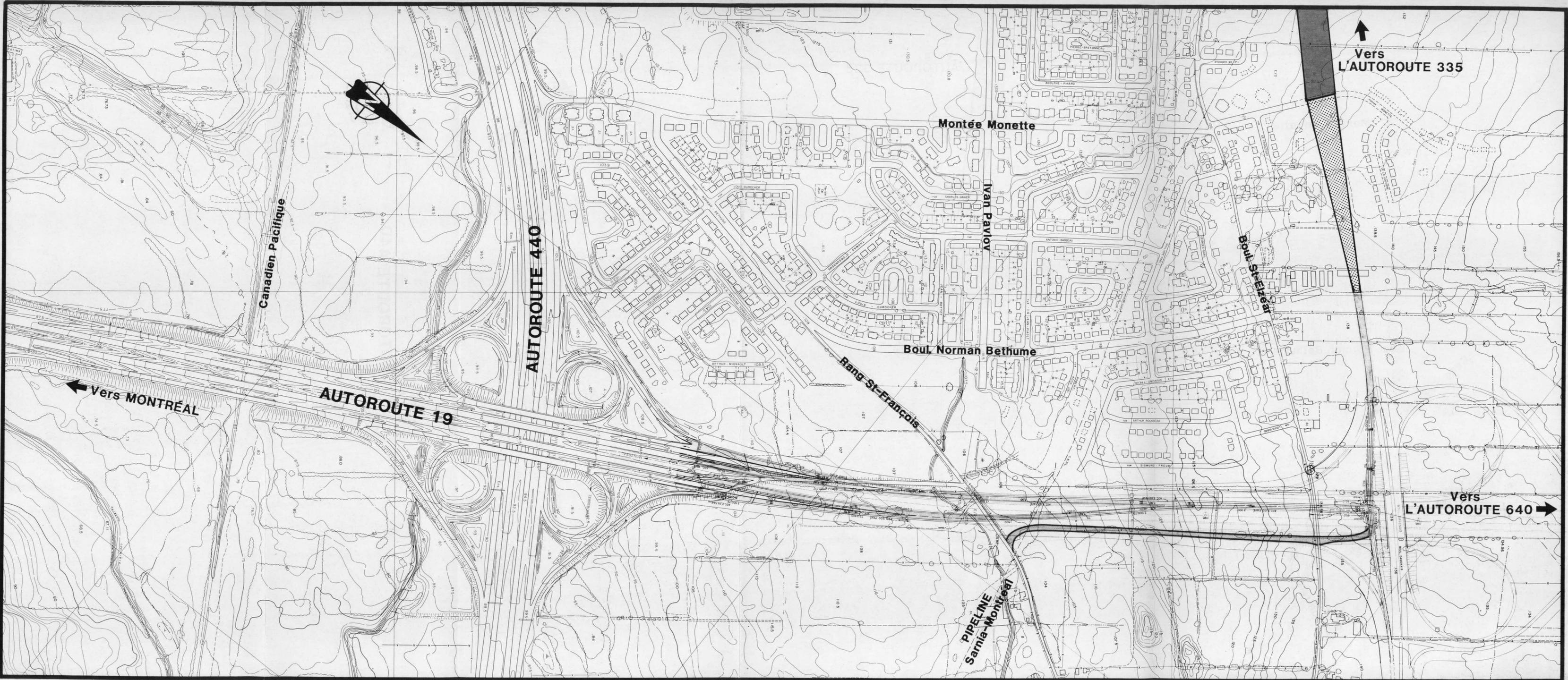
raccorderait les rangs Saint-Elzéar et Saint-François, ces échanges pourront être maintenus via le boulevard Norman Bêthume.

- LES CHAUSSEES

Pour certains, il semblerait avantageux de construire la voie est de l'autoroute plutôt que la voie ouest, en raison de l'éloignement de la source de pollution sonore que cela entraînerait pour le développement résidentiel. Cette alternative n'est pas réalisable pour une raison majeure de sécurité. La voie ouest présente moins de danger de collision face à face puisque le voyageur s'étant engagé sur l'autoroute en direction sud maintiendrait la même trajectoire. Dans l'autre cas, il devrait à un certain moment converger sur la voie ouest dans la poursuite de sa destination vers le sud. La confusion ainsi créée pourrait amener des voyageurs inattentifs à continuer sur la voie est en sens inverse du trafic, d'où l'importance de maintenir un même axe pour l'usager en direction sud.

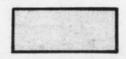
Par contre, pour le voyageur en direction nord qui doit quitter l'autoroute au boulevard Dagenais, il n'est pas inhabituel pour lui qu'il doive converger ou sortir sur une voie secondaire momentanément: le mouvement est usuel et facile à percevoir.





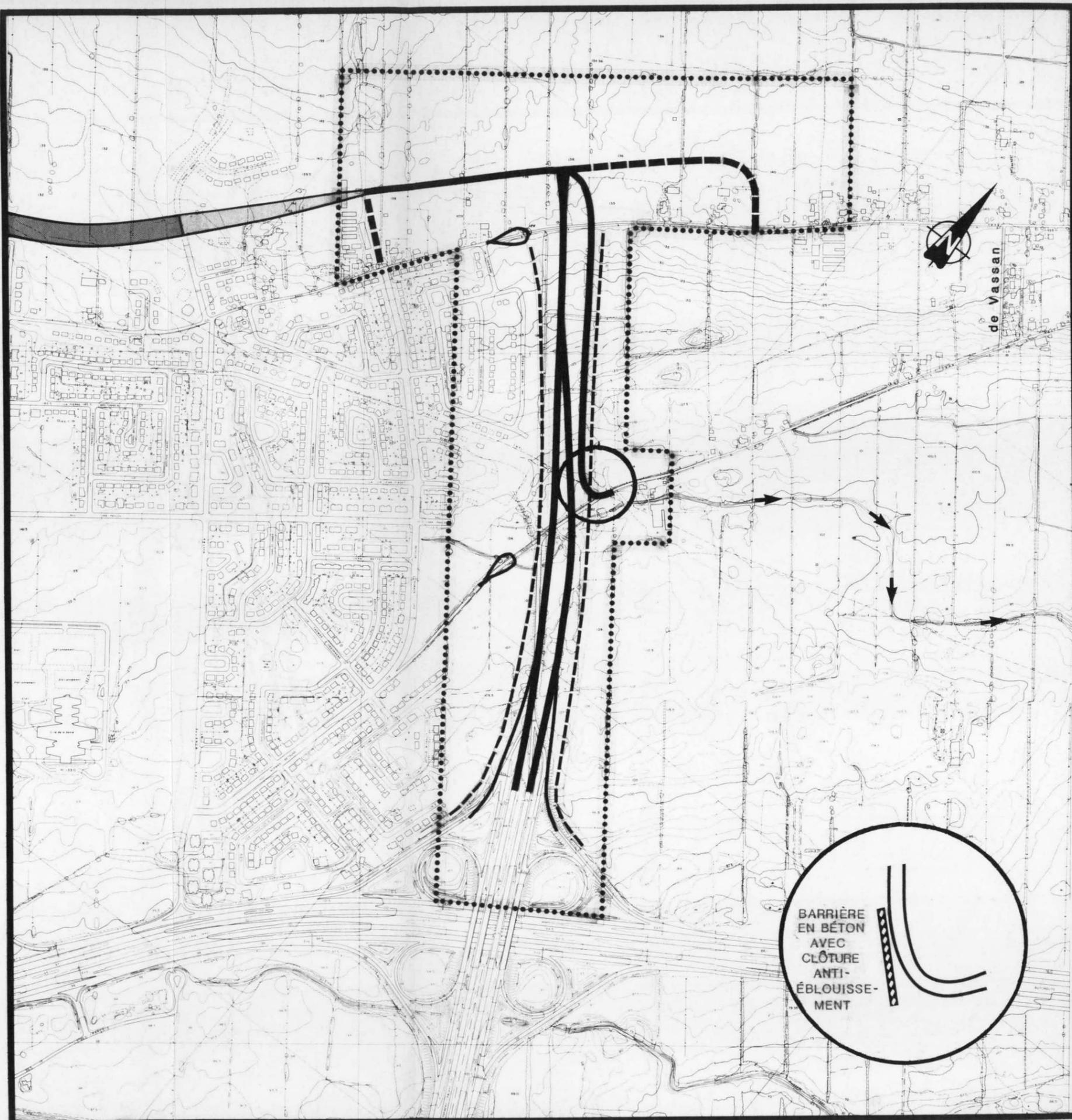
**AUTOROUTE 19,
DE L'AUTOROUTE 440 AU BOUL. DAGENAIS**

LE RÉSEAU ROUTIER

-  PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 19 (M.T.Q.)
-  BOUL. DAGENAIS, SECTION EN CONSTRUCTION (Ville de Laval)
-  SECTION À CONSTRUIRE EN MÊME TEMPS QUE L'AUTOROUTE 19 (Ville de Laval)

 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: Michelle Joron Date: Sept. 85
Échelle: 1:5,000 N°: 6



**AUTOROUTE 19,
DE L'AUTOROUTE 440 AU BOUL. DAGENAI**

LOCALISATION DU TRACÉ

- BOUL. D'AGENAI,
CONSTRUCTION PRÉVUE 1985
(VILLE DE LAVAL)
- BOUL. DAGENAI,
CONSTRUCTION PRÉVUE 1986
(VILLE DE LAVAL)
- AUTOROUTE 19,
CONSTRUCTION PRÉVUE 1986
(M.T.Q.)
- LIMITE DE LA ZONE D'ÉTUDE
- PROJET DE RACCORDEMENT NON RETENU

SOURCE: Plan M.T.Q. TA-84-12-2031
Ville de Laval, Service du Génie, plan no: 834-080

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: Michelle Joron Date: JUILLET 85
Échelle: APP. 1:10,000 N°: 7

5 INVENTAIRES ET ANALYSE:

5.1 DESCRIPTION PHYSIQUE DE LA ZONE D'ETUDE

5.1.1 L'UTILISATION DU SOL

La superficie totale de la zone d'étude est d'environ 88⁽¹⁾ ha qui se répartissent comme suit (réf. carte 8):

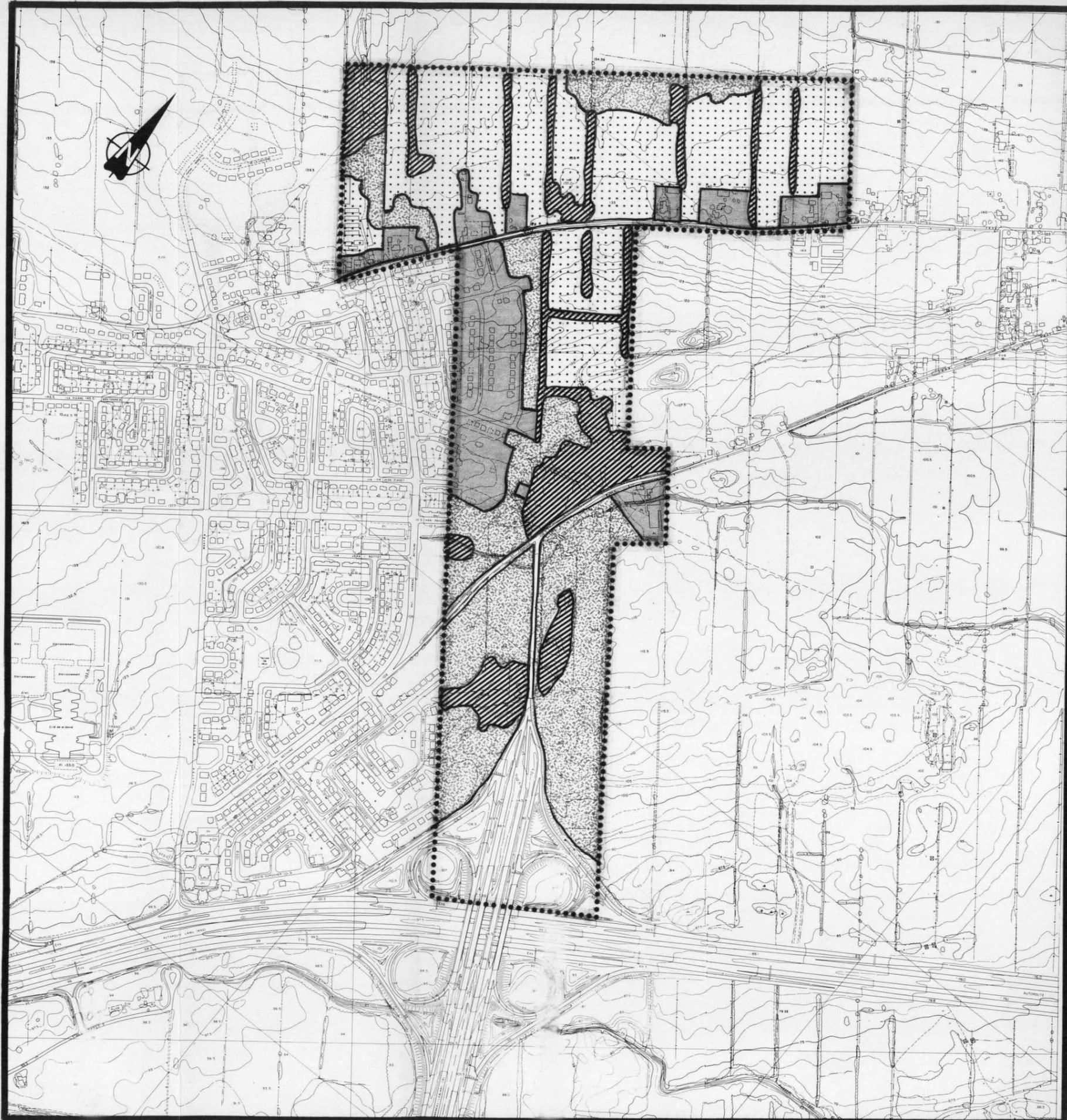
<u>UTILISATION DU SOL</u>	<u>SUPERFICIES (HA)</u>
Corridor exproprié et routes	37
Zone urbaine	17
Zone agricole	34
	<u>TOTAL: 88 ha</u>

Les différences sont bien marquées de part et d'autre du tracé de l'autoroute 19. Le développement résidentiel s'est accaparé le côté ouest tandis que l'agriculture, bien qu'elle n'occupe pas la totalité des terres, est présente au nord et à l'est.

5.1.2 APERCU DE LA GEOMORPHOLOGIE

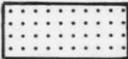
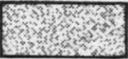
La totalité de la région a subi l'effet de la glaciation au pleistocène, et fut complètement submergée par la suite par la mer Champlain (Lajoie).

(1) Evaluation planimétrique à l'échelle 1:20,000.



**AUTOROUTE 19,
DE L'AUTOROUTE 440 AU BOUL. DAGENAIS**

LES UTILISATIONS DU SOL

-  AGRICOLE
-  BOISÉE
-  RÉSIDENTIELLE
-  EN FRICHE
-  LIMITE DE LA ZONE D'ÉTUDE

SOURCE: Inventaires M.T.Q. Service de l'environnement 1985

 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: Michelle Joron Date: JUILLET 85
Échelle: APP. 1:10,000 N°: 8

- LA ROCHE MERE

On retrouve sur l'île trois formations prédominantes: celle de Beekmantown, de Chazy et de Trenton (Lajoie). Plus spécifiquement dans notre zone d'étude, le calcaire Trenton a influencé la formation des sols.

- LES DEPOTS MEUBLES

Les effets directs de la glaciation suivie de l'immersion par la mer Champlain se traduisent par le dépôt de till glaciaire en premier et d'argiles marines par la suite. De plus, en maints endroits, des dépôts alluvio-lacustres se sont ajoutés aux dépôts initiaux. La texture de ceux-ci varie du loam sableux au loam argileux.

En résumé, les sols de la zone d'étude sont le résultat de dépôts alluviaux en surface dont la texture se rapproche du loam. Le relief est plus ou moins ondulé et le sous-sol est presque exempt de roches. Le tout repose sur un till calcaire.

5.1.3 PEDOLOGIE ET POTENTIEL AGRICOLE _____

On trouve aux extrémités du projet des sols bien égouttés des séries St-Bernard et Laval au nord, et Chateauguay au sud. Les particularités de ces sols se résument ainsi: les sols des séries St-Bernard et Laval se drainent bien tout en conservant une certaine capacité de rétention d'eau. Le seul désagrément est causé par la présence de roches. Cependant, leur fertilité naturelle fait en sorte qu'il se prête bien aux productions légumières et au jardinage en général. Le sol de la série Chateauguay est composé d'un loam argileux. Les roches sont pratiquement absentes du sous-sol et le drainage est un peu déficient par rapport aux premiers, sans être nuisible cependant. Ils se prêtent bien à un large éventail de cultures dont la grande culture, les productions légumières, le jardinage et la pommiculture.

La carte de potentialités pour l'agriculture fait mention d'une classe élevée, de niveau 2. (Le système de classification s'échelonne en décroissant des classes 1 à 7).

5.1.4 LE CLIMAT ---

Les données concernant la climatologie sont tirées de l'atlas agroclimatique du Québec méridional (ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation).

- concernant la saison de croissance des végétaux:

- . Début de la saison de croissance:
Entre le 10 et le 14 avril.
- . Fin de la saison de croissance:
Entre le 31 octobre et le 4 novembre.
- . Longueur de la saison de croissance:
Entre 201 et 208 jours.

- concernant les précipitations (référence bureau de la statistique du Québec, dossiers de 1981):

(1) Les précipitations totales annuelles exprimées en millimètres pour différentes stations donnent un aperçu de la situation.

Charlesbourg	1308
Lennoxville	1034
Trois-Rivières	1227
Ste-Anne de Bellevue	869

(2)

Bref, le secteur à l'étude est dans la zone privilégiée au point de vue climatique du Québec. Le climat y est clément, favorable à l'agriculture et en particulier aux cultures maraîchères. Finalement les heures d'ensoleillement enregistrées au cours des années 1978 et 1980 révèlent une durée d'ensoleillement plus longue à la station de Ste-Anne-de-Bellevue que partout ailleurs au Québec.

(1) Incluant la neige.

(2) La municipalité de Laval reçoit l'équivalent en précipitations que la station de Ste-Anne-de-Bellevue.

5.2 LE MILIEU AGRICOLE

5.2.1 SITUATION DE L'AGRICULTURE A LAVAL

- LE ZONAGE (CARTE 9)

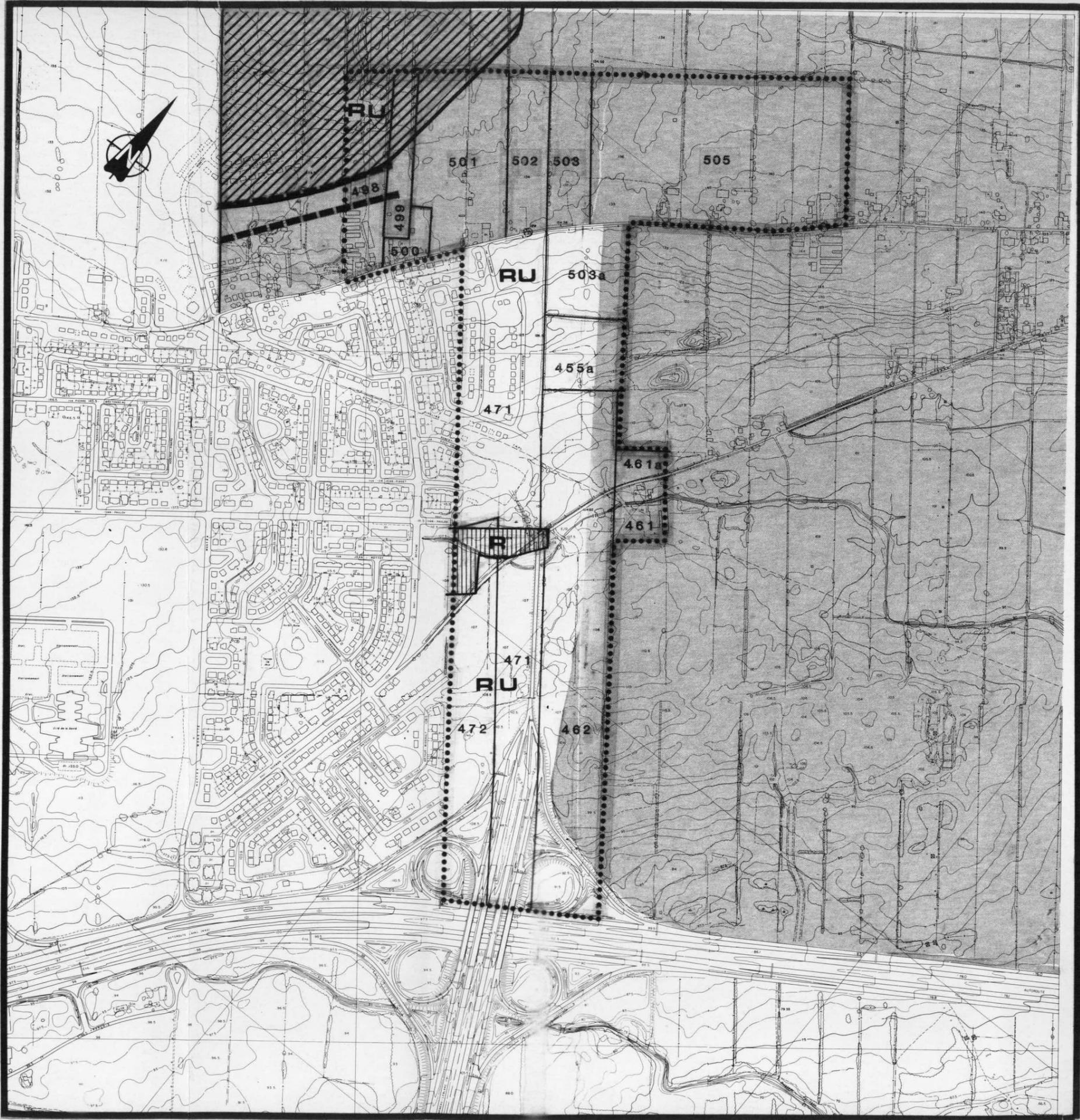
La zone agricole couvre 47% (11 628 ha) de l'île dont 63% (7 298 ha) sont dans les trois premières classes suivant le système de classification des sols de l'Inventaire des Terres du Canada (Gibeau - Marcotte, un bilan).

L'est de l'île compte 8 568 ha de terres zonées agricoles, soit 73% de la totalité des terres zonées à cet effet. La zone d'étude se situe à la limite sud-ouest de cette vaste zone. Une constante ressort de l'examen de la carte du territoire agricole de Laval. En effet, on remarque qu'à maints endroits les autoroutes ont servi de limites aux différentes affectations du sol. C'est le cas du tracé de l'autoroute 19 alors que les affectations diffèrent de part et d'autre.

- APERÇU GENERAL

En résumé, l'agriculture bénéficie de la proximité d'agglomérations importantes comme Laval et Montréal pour la mise en marché de ses produits. En fait l'agriculteur de Laval est privilégié à plusieurs points de vue. Les conditions physiques et naturelles favorisent la culture d'une part et d'autre part le marché de consommation cotoie la zone agricole.

Conséquemment, on y trouve plusieurs producteurs de légumes, horticulteurs et serriculteurs, comparativement aux éleveurs de bovins, de porcs et de poules.



**AUTOROUTE 19,
DE L'AUTOROUTE 440 AU BOUL. DAGENAI**

LE ZONAGE

-  ZONE AGRICOLE DÉCRÉTÉE
- RU** ZONE RÉSIDENTIELLE UNIFAMILIALE
-  ZONE RÉSIDENTIELLE
-  ZONE D'ÉTUDE
-  AUTORISATION DE LOTIR, D'ALIÉNER ET D'UTILISATION NON-AGRICOLE DE LA C.P.T.A.Q. 84-07-17
-  BOUL. DAGENAI PROJÉTÉ

SOURCE: Ville de Laval, Service d'urbanisme,
plan de zonage mis-à-jour.

 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: JEAN PAUL GRÉGOIRE Date: JUILLET 85
Échelle: APP. 1:10,000 N°: 9

5.2.2 LES DIVISIONS CADASTRALES (carte 9) _____

Le prolongement de l'autoroute 19 s'aligne dans l'axe nord-sud parallèlement au cadastre des lots originaux. Plus spécifiquement le projet se situe principalement sur la ligne de démarcation des lots 471 et 462 jusqu'au rang St-François, longeant par la suite les lots 471, 455A et 503A. L'irrégularité des limites cadastrales et la variation dans la largeur des lots font en sorte que d'un rang à l'autre les lots alternent et le tracé ne se situe pas toujours à leur limite.

La voie de raccordement au boulevard Dagenais et perpendiculaire à l'autoroute 19 se situerait au-delà du trait carré des terres et sectionnerait 7 lots originaux du rang Côte Ste-Rose à quelques centaines de mètres au nord du boulevard St-Elzéar.

5.2.3 L'AGRICULTURE DANS LA ZONE D'ETUDE _____

Nous avons examiné le milieu sous trois aspects. Dans un premier temps, nous faisons la description des limites du zonage agricole. Dans la deuxième partie, nous donnerons les résultats des inventaires qui ont été effectués en 1984. Enfin, en conclusion, nous discuterons du dynamisme agricole de ce secteur.

5.2.3.1 LE ZONAGE AGRICOLE

Toute la partie nord et est de la zone d'étude est en zone agricole retenue pour fin de contrôle par la Commission de Protection du Territoire Agricole, sans tenir compte des autorisations accordées. Les limites correspondent au chemin St-Elzéar au nord et au tracé de l'autoroute 19 à l'est. L'ensemble représente une superficie approximative de 34 ha (carte 9).

5.2.3.2 LES EXPLOITATIONS AGRICOLES

Concernant les terres en culture situées au nord du boulevard

St-Elzéar, la carte 8 permet de faire les constatations suivantes: Plusieurs lots sont construits en front du boulevard St-Elzéar tandis que la portion restante est cultivée. A l'inverse, la partie frontale du lot 498 est occupée par des serres alors que la partie restante est dans des proportions équivalentes couverte par de la friche herbacée et de jeunes feuillus. Cependant, le seul producteur agricole qui réside dans ce secteur est un serriculteur, propriétaire du lot 498.

Cet exploitant cultive dans huit serres, des tomates. La superficie consacrée à cette production représente 3 036 m² et constitue son principal revenu. Bien qu'il soit à proximité de plusieurs terres louées pour la culture, ce producteur n'en exploite aucune, se consacrant exclusivement à la culture en serre. Toutes les autres terres en culture ont d'abord été expropriées soit par le ministère des Transports soit par la ville de Laval en prévision de la construction du boulevard Dagenais et de l'autoroute 19, de sorte qu'elles sont exploitées par des locataires qui changent dans certains cas année après année.

5.2.3.3 DYNAMISME AGRICOLE

Le type de culture pratiquée sur ces terres est dite "dispensieuse" en raison des revenus qu'elles génèrent mais aussi du travail qu'elles nécessitent.

Le tableau qui suit démontre que les productions maraîchères sont rentables et ceci explique en partie l'intérêt des producteurs à cultiver ces bonnes terres peu importe qu'elles soient expropriées ou pas.

TABLEAU 1: PRODUCTION MARAICHERES: RENDEMENTS

Culture	Rendement typique (par hectare)	Prix normal à la ferme \$/ unité	Revenu brut par hectare \$
Brocoli	1 375 dz	7.11/dz	9 776.25
Choux de Bruxelles	17 800 pintes	7.60/caisse	-
Choux-fleurs	1 200 dz	5.24/dz	6 288.00
Citrouille	700 dz	6.59/dz	4 613.00
Epinard	1 000 boisseaux	4.59/boisseau	4 490.00
Maïs sucré	2 000 dz	2.81/dz	5 620.00

SOURCE: Extrait du tableau de synthèse pour productions secondaires: agdex 250/821 comité des références économiques en agriculture, février 1980.

Nous fournissons à titre d'exemple ce que nécessite en main-d'oeuvre une production de 1 hectare de choux de Bruxelles (récolte manuelle).

25 heures pour la plantation
 40 heures pour les sarclages manuels
 250 heures pour égrenage et classage
 50 heures pour emballage de choux égrenés
 130 heures pour emballage de choux sur tiges

SOURCE: Tiré du bulletin Agdex 252/821 du Comité de références économiques en agriculture, août 1983. Selon le même document, la marge limite du producteur se situe entre \$ 2 000 et \$ 2 500 par hectare.

5.3 DESCRIPTION DE LA VÉGÉTATION NATURELLE

Les espèces végétales ont été regroupées en trois catégories représentant les différents stades de succession de la végétation naturelle (carte 8).

En premier lieu, la friche herbacée se situe au centre de la zone d'étude. Il s'agit de terres agricoles dégradées où dominent les graminées et dans une faible proportion le mil. Les mauvaises herbes communes trouvent refuge dans ces endroits vagues. La chicorée sauvage (*Cacchorium intibus*), l'asclépiade (*Asdepias syriraca*), le chiendent (*Agropyron repens*) et plusieurs autres.

Les fossés de ligne sont embourbés et les conditions de drainage sont mauvaises permettant la croissance de plantes comme la quenouille (*Typha angustifolia*).

Deuxièmement la friche arbustive. Cette friche s'est implantée sur des terres agricoles abandonnées depuis maintes années, cohabitant avec la friche herbacée et située au sud de celle-ci. Le cornouiller stolonifère (*Cornus stolorafère*), le saule arbustif (*Salix sp.*), la spirée à feuilles larges (*Spirea latifolia*) et l'erigeron du Canada (*Erigeron canadensis*) sont les principales espèces répertoriées. Dans une cuvette située à l'est de l'autoroute 19 et près de l'échangeur (lot 462) l'accumulation d'eau a transformé le milieu en un petit marécage de 15 m² environ. On y trouve des quenouilles (*Typha angustifolia*).

Ce petit marécage est entouré d'une saulaie (*Salix sp.*) et de quelques saules matures de grande taille (*Salix fragilis* ou *alba*).

Troisièmement, la végétation arborescente. Les superficies boisées se résument à trois bosquets exigus et de faible densité. Le plus important se situe sur le lot 462 en bordure de la chaussée, du côté nord du rang St-François (environ 4,5 ha). La végétation est dominée par quelques spécimens matures de frêne blanc (*Fraxinus americanus*). A un stade de développement moins avancé et avec des diamètres inférieurs à 15 cm, on retrouve le saule (*Salix fragilix*). Le sous-bois est peuplé de repousses de cornouiller stolonifère (*Cornus stalomifère*) et de

saules arbustifs (*Salix* sp.). Le sol est inondé au printemps de 15 à 20 cm d'eau, le remblayage d'une partie défrichée en aval en serait la cause.

Les deux autres bosquets sont localisés à proximité de l'échangeur de l'autoroute 440 et se composent de peuplier faux-trembles (*Populus Tremuloïdes*) mais surtout de frêne blanc (*Fraxinus americanus*). Notons la présence d'un alignement d'arbre de taille moyenne (4 à 5 m) sur la ligne séparatrice du lot 471 et des lots 455a et 503a. Il s'agit d'érables à giguère (*Acer Negundo*).

Finalement, on trouve un mélange de ces trois successions sur le lot 498 à la limite nord-ouest de la zone d'étude, un lot à prédominance agricole.

5.4 LE MILIEU BATI

5.4.1 LA M.R.C. DE LAVAL ET LA REGION

Avec ses 270 000 habitants, la M.R.C. de Laval regroupe environ 10% de la population de la région métropolitaine de Montréal.

Laval est un milieu humain dynamique en interaction continue avec les agglomérations avoisinantes. Elle bénéficie des services offerts par ces agglomérations et, elle leur procure en retour d'autres services dans les domaines de l'agriculture, de l'habitation et de l'industrie.

5.4.2 LA DEMOGRAPHIE

- PROJECTION 1981-1991 (1)

Selon les données connues et les prévisions, le rythme de

(1) Basée sur une série de rapports préparés par le Service des recherches et de la statistique, Ville de Laval.

croissance demeurera plutôt modéré pour les dix prochaines années, avec une augmentation d'environ 36 000 personnes (Schéma d'aménagement, Ville de Laval).

- LA CROISSANCE DES QUARTIERS VIMONT ET AUTEUIL

En ce qui concerne les possibilités d'augmentation de la population dans ces quartiers, Vimont et Auteuil ont encore un fort pourcentage de terrains vacants; la ville de Laval a fait mention, en 1981, de 27,7% (1 091,38 ha) de la superficie totale (3 939,83 ha). A ce propos, d'importants projets de construction domiciliaire sont actuellement en cours de réalisation dans la zone sise à l'ouest du tracé de l'autoroute 19, entre les boulevards Saint-Elzéar et Bellerose. Dans la ville de Laval, Vimont et Auteuil constituent les secteurs qui sont le plus en croissance actuellement (tableau 2).

5.4.3 SITUATION ACTUELLE DU DEVELOPPEMENT _____

Le domaine bâti de la zone d'étude (carte 8) occupe tout l'axe situé entre le rang St-François et le boulevard St-Elzéar. Il s'agit d'une partie du quartier Vimont constituée principalement de résidences unifamiliales construites il y a au plus deux ans.

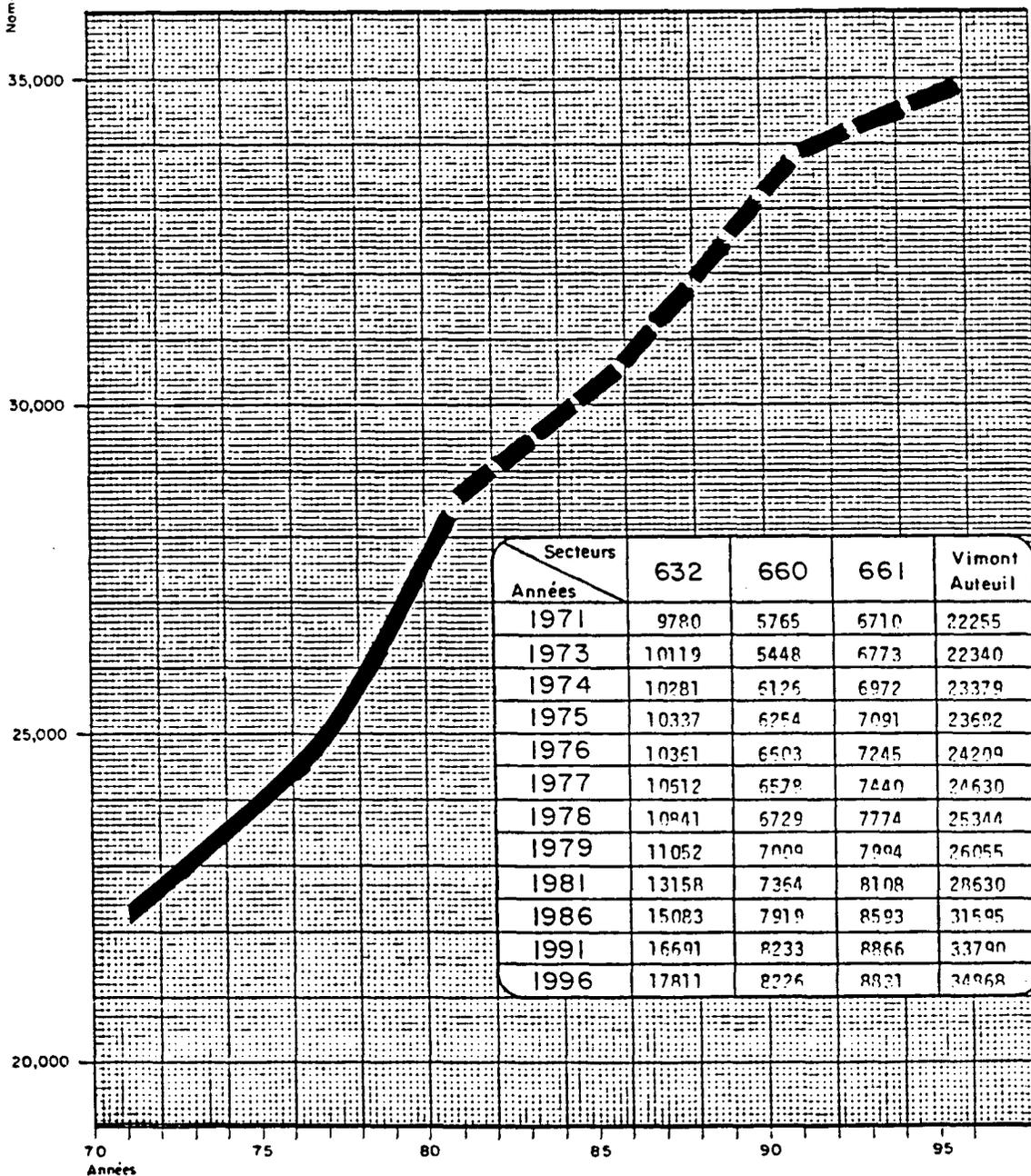
L'ensemble du secteur est orienté vers le boulevard des Laurentides pour les usages commerciaux et les services.

5.4.4 ORIENTATIONS DU DEVELOPPEMENT (carte 9) _____

En se référant aux orientations contenues dans le schéma d'aménagement de ville de Laval, deux zones sujettes au développement résidentiel à court terme y sont présentées. Une première située à l'ouest de l'autoroute 19 est circonscrite entre le rang St-François et la voie de service de l'autoroute 440.

Nombre de personnes

Tableau 2 : EVOLUTION DE LA POPULATION SECTEUR VIMONT-AUTEUIL



Source: Etude du prolongement de l'autoroute Papineau-Leblanc
Service du Génie, Ville de Laval.

Le fait que ces terrains appartiennent à trois organismes publics différents explique en partie pourquoi ils sont demeurés vacants.

En prévision du développement de ce secteur et compte tenu de la construction éminente de l'autoroute 19 certaines mesures faisant partie d'un plan de remembrement ont été mises de l'avant (carte 10):

- réaménagement du réseau routier local;
- ajustement des plans de lotissement;
- établissement d'une zone tampon pour fin d'écran paysager.

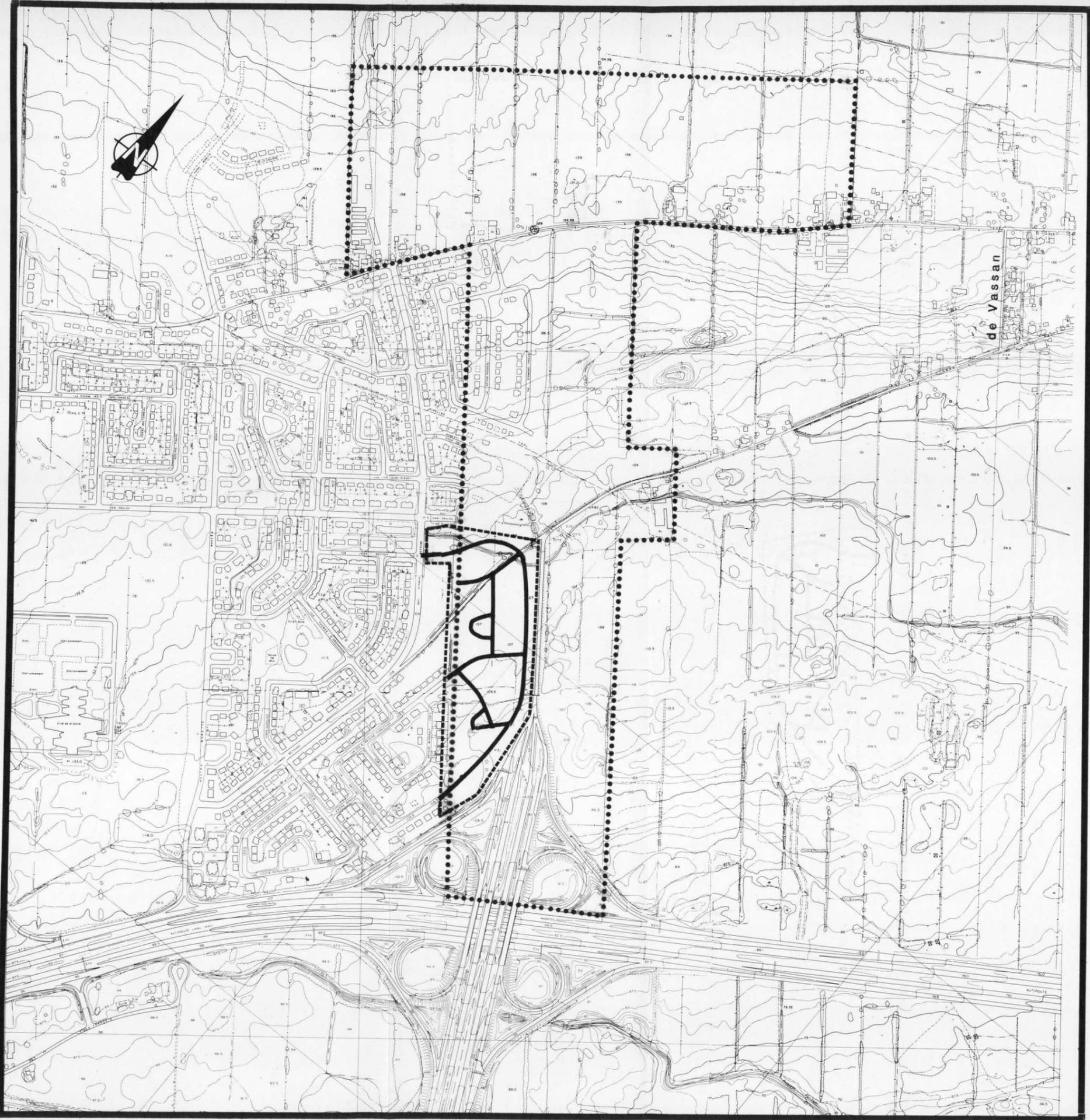
La deuxième zone comprend toutes les terres situées à l'ouest du tracé de l'autoroute 19 et au nord du boul. St-Elzéar. Malgré le zonage agricole qui prévaut à cet endroit, ces terres ont fait l'objet d'une décision de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) autorisant l'aliénation, le lotissement et l'utilisation non-agricole (réf.: annexe 3).

Nous fournissons à cet effet un extrait de la proposition de schéma d'aménagement de la municipalité régionale de comté (M.R.C) de Laval:

(1) Pour des raisons d'ordre économique (optimisation du sous-collecteur "montée Monette" construit avant 1978), la zone agricole située à l'ouest de l'emprise de l'autoroute Papineau-Leblanc (A-19) au sud de la servitude de transport d'énergie s'ajoute au territoire à urbaniser à court terme"

Finalement, au chapitre des (2) grandes affectations du territoire, il est proposé une fonction résidentielle aux terres zonées agricoles situées à l'est de l'autoroute 19, et comprises entre les limites suivantes: le boul. St-Elzéar et les autoroutes 19 et 440. Il s'agirait d'un empiètement de plusieurs milliers d'hectares (environ 4,25 km²).

-
- (1) Proposition de schéma d'aménagement révisé, projet de règlement M.R.C. de Laval, Novembre 1983.
 - (2) Les grandes affectations du territoire, annexe "A", au règlement M.R.C. L-3, Mai 1985.



**AUTOROUTE 19,
DE L'AUTOROUTE 440 AU BOUL. DAGENAI**

AMÉNAGEMENT PROPOSÉ

-  RUES
-  DÉVELOPPEMENT DOMICILIAIRE
-  ZONE D'ÉTUDE

SOURCE: Ville de Laval, Service d'urbanisme,
plan no: 4974-A 85-02-19

 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: JEAN PAUL GRÉGOIRE Date: JUILLET 85
Échelle: APP. 1:10,000 N°: 10

5.4.5 LES BATIMENTS PATRIMONIAUX (carte 11) _____

Les études effectuées sur le territoire de l'île Jésus ont permis d'inventorier près de 2000 éléments et structures d'intérêt historique et architectural dispersés sur l'ensemble du territoire. Deux types d'ensembles à caractère patrimonial offrent des possibilités intéressantes:

- les ensembles de type "village";
- les ensembles de type "rang" situés en majorité dans la zone agricole.

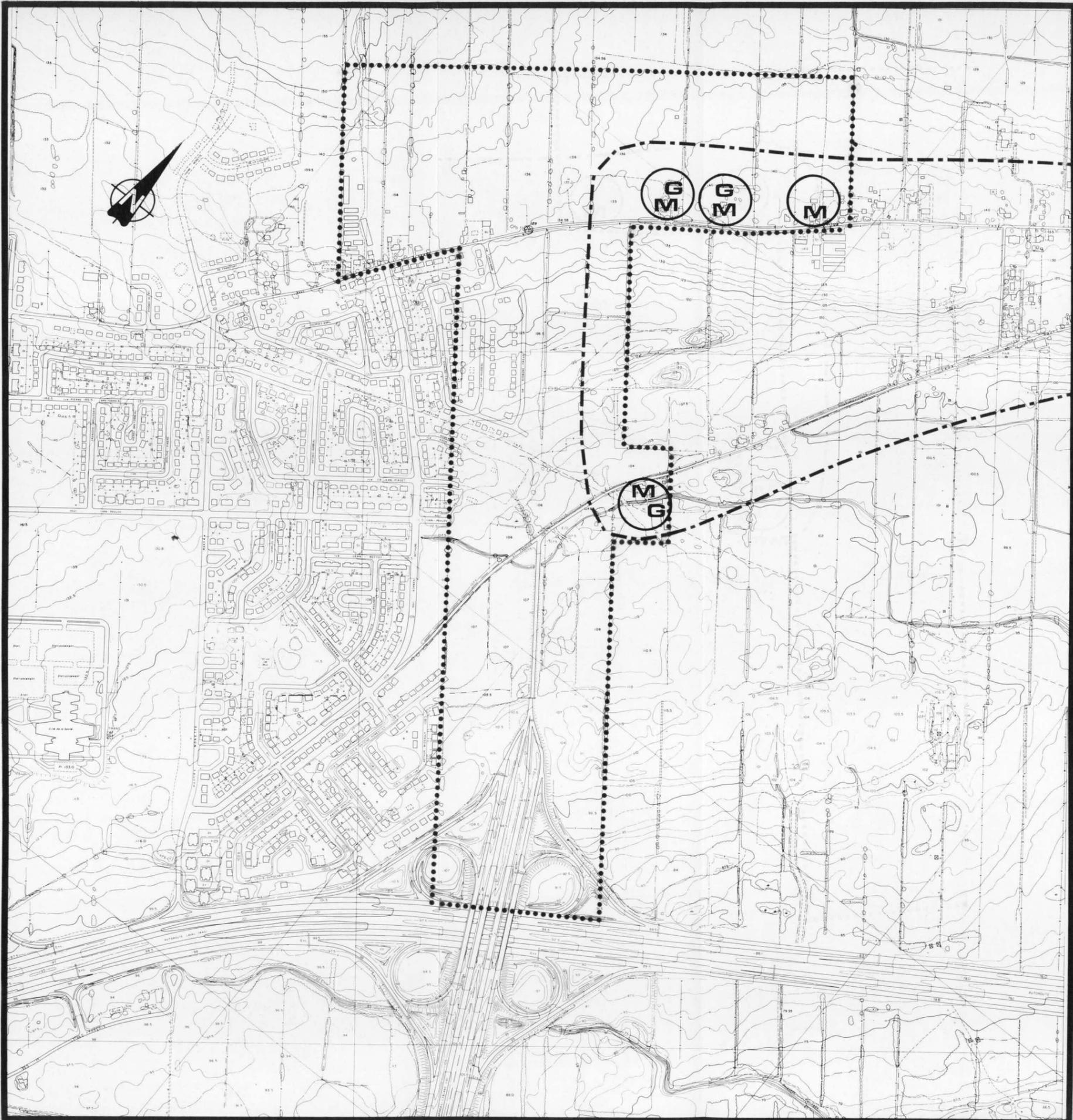
C'est ainsi qu'on retrouve un ensemble de type rang dans notre zone d'étude sur les artères suivantes: le rang St-François à l'ouest de l'autoroute 19 et le rang St-Elzéar (3) à l'est de l'autoroute 19.

Dans le schéma d'aménagement, on retrouve un grand ensemble à caractère patrimonial de type "rang" sur les sections des rangs St-Elzéar et St-François, comprises entre les autoroutes 19 et 25. L'inventaire réalisé en 1981 à ville de Laval fait mention de trois maisons et de deux granges sises sur le rang St-Elzéar et d'une maison et une grange sur le rang Saint-François. Le lecteur retrouvera à l'annexe 1 une description sommaire de chacun des bâtiments.

5.5 ELEMENT D'INTERET VISUEL _____

Le seul élément d'intérêt visuel est constitué par un alignement d'érables à giguère (*Acer Negundo*) situé sur la ligne séparatrice des lots 471 et 462; 471 et 455-a; 471 et 503-a. Jadis ces arbres servaient à protéger les cultures en plus d'embellir la plaine agricole qui s'y trouvait. Aujourd'hui ils ont conservé ce rôle mais on leur reconnaît en plus une

(3) Rang St-Elzéar et/ou boul. St-Elzéar: dénomination différente selon que l'on se trouve en milieu résidentiel ou en milieu agricole.



AUTOROUTE 19,
DE L'AUTOROUTE 440 AU BOUL. DAGENAIS

BÂTIMENTS À CARACTÈRE PATRIMONIAL

- M** MAISON
- G** GRANGE
- ENSEMBLE DE TYPE "RANG"
- LIMITE DE LA ZONE D'ÉTUDE

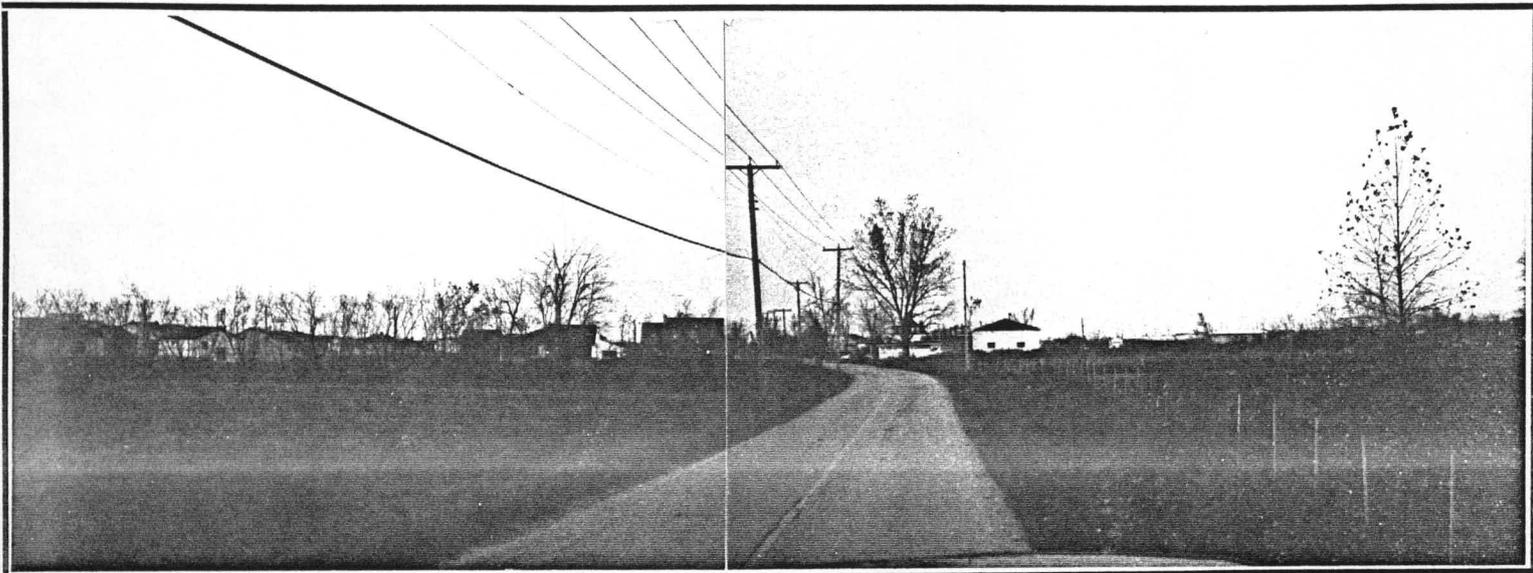
SOURCE: Histoire et patrimoine architectural Ile Jésus,
planche 9A, Pluram Inc.

 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: Michelle Joron Date: JUILLET 85

Échelle: APP. 1:10,000 N°: 11

nouvelle fonction. En fait, cet alignement d'arbres procure intimité et agrément aux résidants établis à l'ouest du tracé d'autoroute.



**IDENTIFICATION, ÉVALUATION DES IMPACTS
ET MESURES DE MITIGATION**

6 IDENTIFICATION, EVALUATION DES IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION

6.1 METHODOLOGIE

L'évaluation des impacts est faite en respectant certains paramètres. En premier lieu, l'impact est fixé selon un système de classification à quatre niveaux:

- COURT ET MOYEN TERME: l'impact survient pendant la période des travaux et l'année suivante;
- A LONG TERME: Les effets de l'impact sont perçus pendant la construction mais aussi les années subséquentes;
- PERMANENTE: les conséquences de l'intervention provoquent des changements irréversibles;
- INTERMITTENT: les impacts sont cycliques ou d'occurrence irrégulière.

Un deuxième paramètre, l'intensité, rend compte de l'importance de l'impact:

- FAIBLE: la perturbation est perceptible mais ne cause pas de déséquilibre aux éléments d'une même composante du milieu;
- MOYENNE: la perturbation est telle qu'elle provoque un changement modéré d'un ou plusieurs éléments d'une composante;
- FORTE: les changements qu'entraînent l'intervention modifient de façon dramatique des éléments d'une composante du milieu.

6.2 RAPPEL HISTORIQUE: _____

Il y a une quinzaine d'années, le ministère des Transports procédait à l'expropriation des terrains nécessaires au concept de construction de l'autoroute.

Les terrains situés à l'ouest et contigus au tracé ont connu un essor prodigieux et le degré d'avancement du développement domiciliaire arrive à terme.

La Commission de protection du territoire agricole a établi sa limite de zonage en fonction du tracé. A cet effet, une décision récente de sa part, accorde aux développeurs l'autorisation de construire des maisons sur les terrains situés à l'ouest du tracé entre le boulevard St-Elzéar et la ligne d'énergie électrique (réf: annexe 3). La situation actuelle présente donc un milieu résidentiel du côté ouest et un milieu agricole du côté est. Finalement, la ville de Laval a débuté les travaux de prolongation du boul. Dagenais vers l'est jusqu'à la montée Monette.

6.3 LES IMPACTS PERMANENTS (carte 17) _____

6.3.1 LA PERTE DE SUPERFICIES EN CULTURE _____

TABLEAU DES PERTES

No de lot	Rang	Superficie	Type d'exploitation
455-a	St-Elzéar	6,72	Citrouille
503-a	St-Elzéar	8,00	Maïs
505	St-Elzéar	2,20	Maïs et autres (1)
503	St-Elzéar	0,52	Cultures variées

502	St-Elzéar	0,45	Cultures variées
501	St-Elzéar	1,12	Cultures variées
499	St-Elzéar	0,48	Cultures variées
498	St-Elzéar	662,4m ²	Serre de tomates

TOTAL: 19,5 ha

Toutes ces superficies sont cultivées par des locataires et de ce fait ne peuvent être comptabilisées comme une perte physique par le ou les utilisateurs actuels puisqu'il s'agit des terres appartenant au ministère des Transports. Toutefois, pour les producteurs concernés, il est question d'une perte économique qui demeure difficile à évaluer, en raison du changement d'exploitant d'une année à l'autre sur plusieurs champs.

LA MITIGATION

Ce type d'impact ne peut être mitigé. Cependant, s'il s'avérait que les travaux se réalisent en période estivale, tout au plus, après les semis printanier un dédommagement pour la perte encourue l'année de la construction pourrait être accordé.

6.3.2 LA PERTE DE BATIMENTS AGRICOLES

A la limite sud-ouest de la zone d'étude, sur le lot 498, une serre devra être démolie pour que les projets de construction du boulevard Dagenais et de l'autoroute puissent se rejoindre.

La perte de cette serre de 60 mètres diminuerait de 670 m², la superficie totale de production de tomates de serre qui s'établit à 3065 m²; soit une perte d'environ 21%.

-
- (1) Calcul effectué en tenant compte d'une emprise utile de 40 m pour la voie de raccordement.
 - (2) Cultures variées, c'est-à-dire différentes productions légumières comme le chou, le chou-fleurs, le brocoli, etc.

La perte économique qui s'ensuit est directement proportionnelle à la perte physique, le producteur utilisant toutes ses serres pour une même production. L'impact est fort.

LA MITIGATION

Une relocalisation de la serre pourrait être envisagée sur une emprise du ministère des Transports contiguë à la propriété du serriculteur. Cette emprise avait été libérée dans le but de maintenir un lien entre l'autoroute 19 et le boulevard St-Elzéar avant que soit envisagée l'hypothèse de prolonger le boulevard Dagenais vers l'est dans cette partie de ville de Laval.

L'impact résiduel est faible à condition que la relocalisation de la serre coïncide avec la période inactive de l'année pour le producteur.

6.4 LES IMPACTS A COURT ET A MOYEN TERME: _____

6.4.1 LA RELOCALISATION DE LA SERRE SITUE SUR LE LOT P498 _____

Dans la mesure où la relocalisation de la serre ne pourrait être effectuée dans la période inactive de l'année pour le producteur (voir section 7.3.2), la perte de récolte qu'entraînerait ces travaux résulterait en un impact fort temporaire, pour lequel un dédommagement pourrait être accordé. L'impact résiduel d'une perte économique possible est nul.

6.4.2 LA PERTE D'ARBRES ORNEMENTAUX _____

La coupe d'arbres localisés à la limite d'emprise ouest du tracé est inévitable en raison de la construction de la voie ouest de l'autoroute. Les arbres en question étaient en place avant que ne s'établissent les résidences. Il ne s'agit donc

pas d'un aménagement paysager dont se sont dotés les résidents eux-mêmes. Momentanément leur disparition d'une part et l'apparition d'autre part d'un tronçon autoroutier causerait certains dérangements à ces propriétaires. L'impact de cette intervention est jugé moyen.

LA MITIGATION

Plusieurs terrains à la limite du développement domiciliaire ont du être acquis en totalité par le ministère des Transports lors de l'expropriation, les résidus étant trop exigus pour permettre la construction domiciliaire.

Les espaces devraient être utilisés à des fins d'aménagement paysager. A ce propos, il est à remarquer que plusieurs blocs de pierres qui avaient été transportés près des arbres pourraient être intégrés harmonieusement à l'aménagement paysager à prévoir au talus extérieur. L'impact résiduel est nul.

6.5 LES IMPACTS INTERMITTENTS

6.5.1 L'AUGMENTATION DU NIVEAU SONORE

L'évaluation de l'impact sonore comporte deux volets:

Premier volet: Les changements du niveau sonore à court terme (d'ici 5 ans) alors que le DJMA serait de 13 500 véhicules par jour, et qu'une chaussée de l'autoroute 19 serait construite entre l'autoroute 440 et le boulevard Dagenais.

Second volet: Les changements du niveau sonore à moyen terme (de 5 à 10 ans) alors que le DJMA serait de 18 500 véhicules par jour. La chaussée de l'autoroute 19 serait prolongée jusqu'à l'autre extrémité de l'Ile Jésus, c'est-à-dire, jusqu'au pont David et desservirait les populations des municipalités de Blainville, Rosemère et Ste-Anne-des-Plaines, situées au nord (carte 5).

6.5.1.1 LA METHODOLOGIE D'EVALUATION

Les méthodes de prévision du niveau sonore sont tirées du document américain intitulé: FHWA -R-D-77-108: FHWA Highway Traffic Noise Prediction Model. La précision obtenue avec cette méthode est de l'ordre de ± 2 dB(A).

L'interprétation des résultats peut être faite à partir de l'abaque qui suit:

ZONE DE CLIMAT SONORE	NIVEAU DE BRUIT EN dB(A) Leq 24 heures
Fortement perturbée	Bruit ≥ 65 dB(A)
Moyennement perturbée	60 dB(A) \leq Bruit < 65 dB(A)
Faiblement perturbée	55 dB(A) $<$ Bruit < 60 dB(A)
Acceptable	Bruit ≤ 55 dB(A)

Mentionnons que la période de prévision a été fixée à 15 ans à partir de l'année d'étude; ainsi la méthode nous permet de connaître quel sera le climat sonore hypothétique vers l'an 2000. Le taux d'augmentation annuel du trafic ou taux d'accroissement a été fixé à 2% par le Service responsable des études de circulation du ministère des Transports.

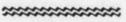
L'écart entre le climat sonore "prévu" et le climat sonore actuel déterminé par relevés permet de qualifier l'intensité de l'impact.

6.5.1.2 LE CLIMAT SONORE ACTUEL

La carte 12 indique les endroits où ont été réalisés les relevés sonores. Les niveaux sonores enregistrés lors de nos

AUTOROUTE 19,
DE L'AUTOROUTE 440 AU BOUL. DAGENAIS

LOCALISATION DES RELEVÉS
SONORES

-  LIMITE DE LA ZONE D'ÉTUDE
-  CONSTRUCTIONS NOUVELLES
-  RELEVÉS SONORES
-  SECTEUR NON-BATI

 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: JEAN PAUL GRÉGOIRE Date: Août 85.
Échelle: 1: 5000 N°: 12



AUTOROUTE 19,
DE L'AUTOROUTE 440 AU BOUL. DAGENAIS

SITUATION ACTUELLE (1983)

LÉGENDE

——— LIMITE DE LA ZONE D'ÉTUDE

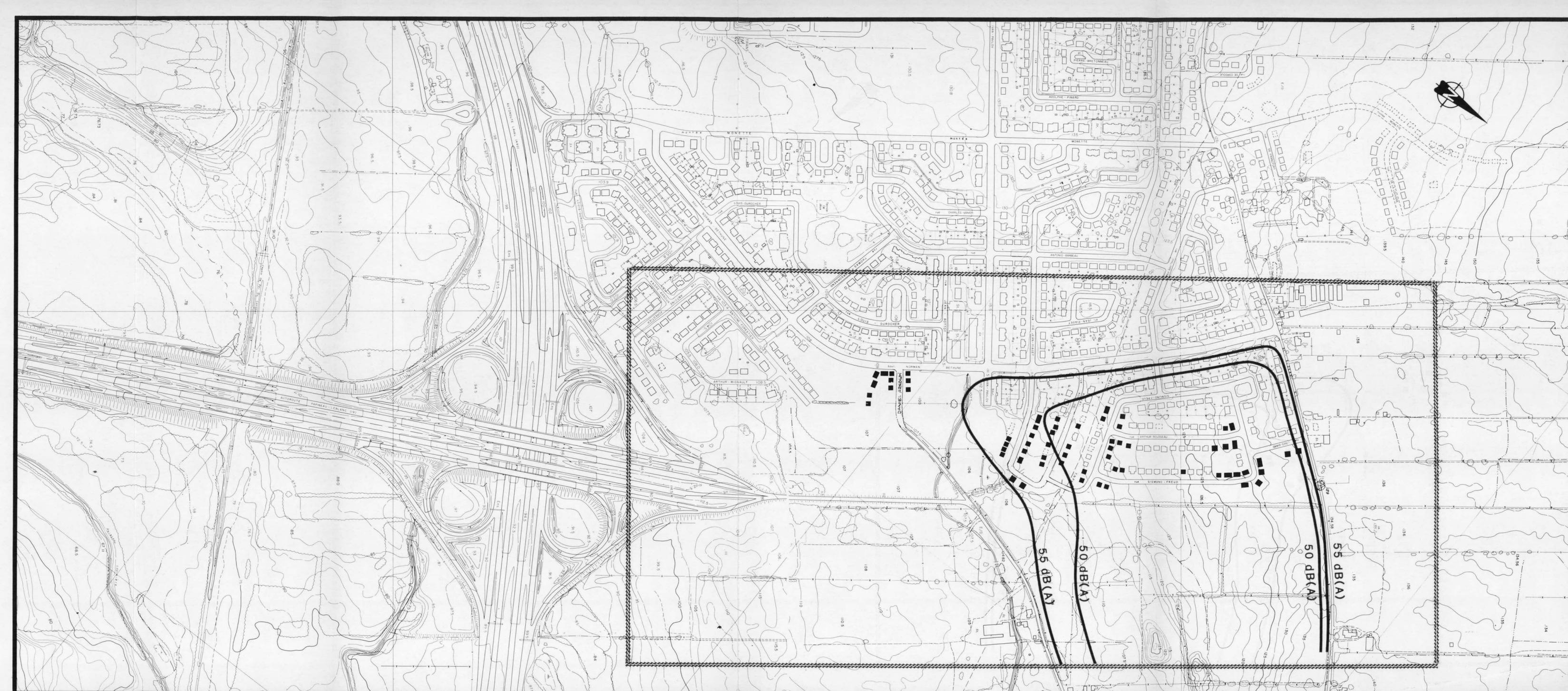
—— ISOPHONES

Observateurs situés à 1,5 m. du sol
Modèle de simulation utilisé: F.H.W.A. Stamina 2.0

 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: JEAN PAUL GRÉGOIRE Date: Août 85.

Échelle: 1: 5000. N°: 13



AUTORCUTE 19,
DE L'AUTOROUTE 440 AU BOUL. DAGENAIS

SITUATION ACTUELLE (1983)

LÉGENDE

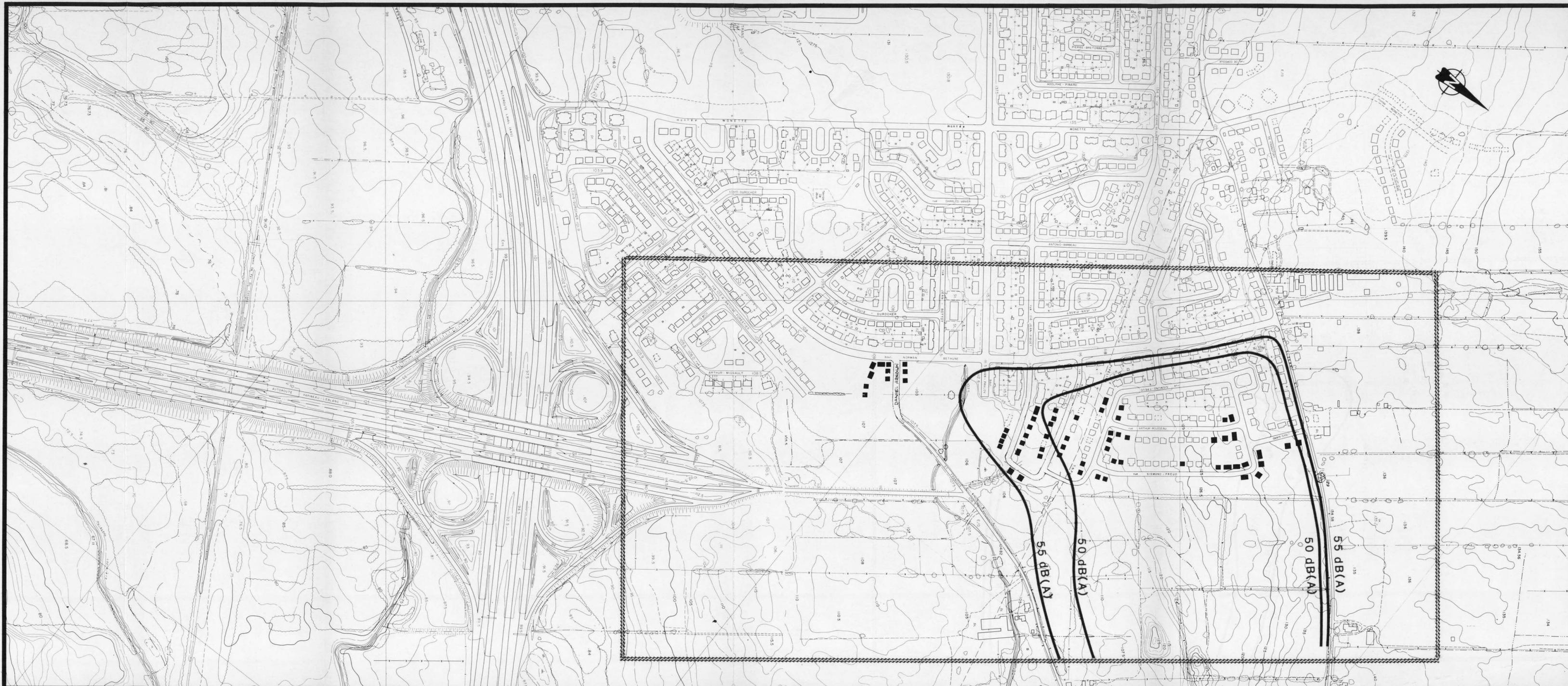
- LIMITE DE LA ZONE D'ÉTUDE
——— ISOPHONES

Observateurs situés a 1,5 m. du sol
Modèle de simulation utilisé: F.H.W.A. Stamina 2.0

 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: JEAN PAUL GRÉGOIRE Date: Août 85.

Échelle: 1: 5000 N°: 13



**AUTOROUTE 19,
DE L'AUTOROUTE 440 AU BOUL. DAGENAIS**

SITUATION FUTURE(1998)

**SCÉNARIO 1: PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 19
DE L'AUTOROUTE 440 AU BOULEVARD DAGENAIS**

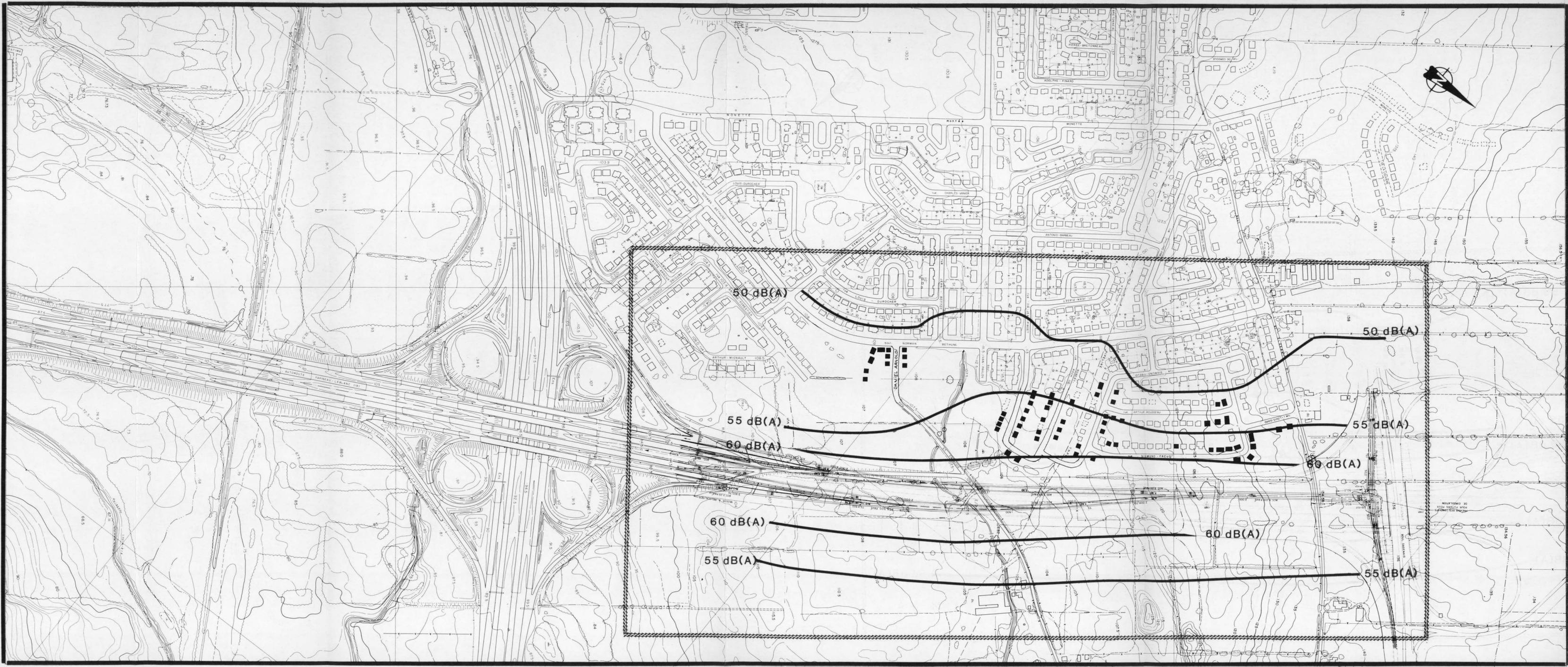
DJMA 1983: 13 500 Véh/jour

LÉGENDE

-  LIMITE DE LA ZONE D'ÉTUDE
-  ISOPHONES

 **Gouvernement du Québec**
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: JEAN PAUL GRÉGOIRE Date: . Août 85 .
Échelle: . 1 : 5000 . N°: . 14 .



relevés s'établissent à 54 dB(A) et 50 dB(A). Ceci nous permet de dire que tous les résidants situés entre ces limites; au nord du rang St-François au sud du boulevard St-Elzéar à l'est de la rue Norman Bethume bénéficient d'une zone de climat sonore acceptable (carte 13).

6.5.1.3 LE CLIMAT SONORE PROJETÉ

Premier volet: Construction d'une chaussée jusqu'au boulevard Dagenais.

En 1998, le niveau sonore atteindrait 61 dB(A) Leq (24 heures) selon les prévisions. De façon générale, ces résidants seraient incommodés par une augmentation du niveau de bruit de 7 dB(A) émergeant de l'autoroute. Il s'agit d'une forte augmentation. Les mêmes résidants qui bénéficient aujourd'hui d'une zone de climat sonore acceptable se retrouveraient dans une zone de climat sonore moyennement perturbée.

L'isophone de 55 dB(A), considéré comme le seuil de la zone acceptable, se situerait à 100 mètres du centre-ligne de l'autoroute 19 et ce pour le secteur non bâti situé au sud du rang St-François et à l'ouest de ladite autoroute.

La carte 14 montre la propagation du bruit routier dans le quartier.

Deuxième volet: Construction d'une chaussée jusqu'au pont David

En 1998, le niveau sonore atteindrait 62 dB(A) Leq (24 heures) pour ces mêmes résidants. Par rapport à la situation actuelle l'augmentation est de 8 dB(A). La zone de climat sonore demeure moyennement perturbée.

L'isophone de 55 dB(A) se situerait à 115 mètres du centre-ligne de l'autoroute pour le secteur non-bâti situé au sud du rang St-François et à l'ouest de l'autoroute 19.

La carte 15 donne une indication sur la propagation du bruit routier dans le quartier.

AUTOROUTE 19,
DE L'AUTOROUTE 440 AU BOUL. DAGENAIS

SITUATION FUTURE (1998)

SCÉNARIO 2: PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 19,
DE L'AUTOROUTE 440 AU PONT DAVID

DJMA 1983: 18 500 véh/jour

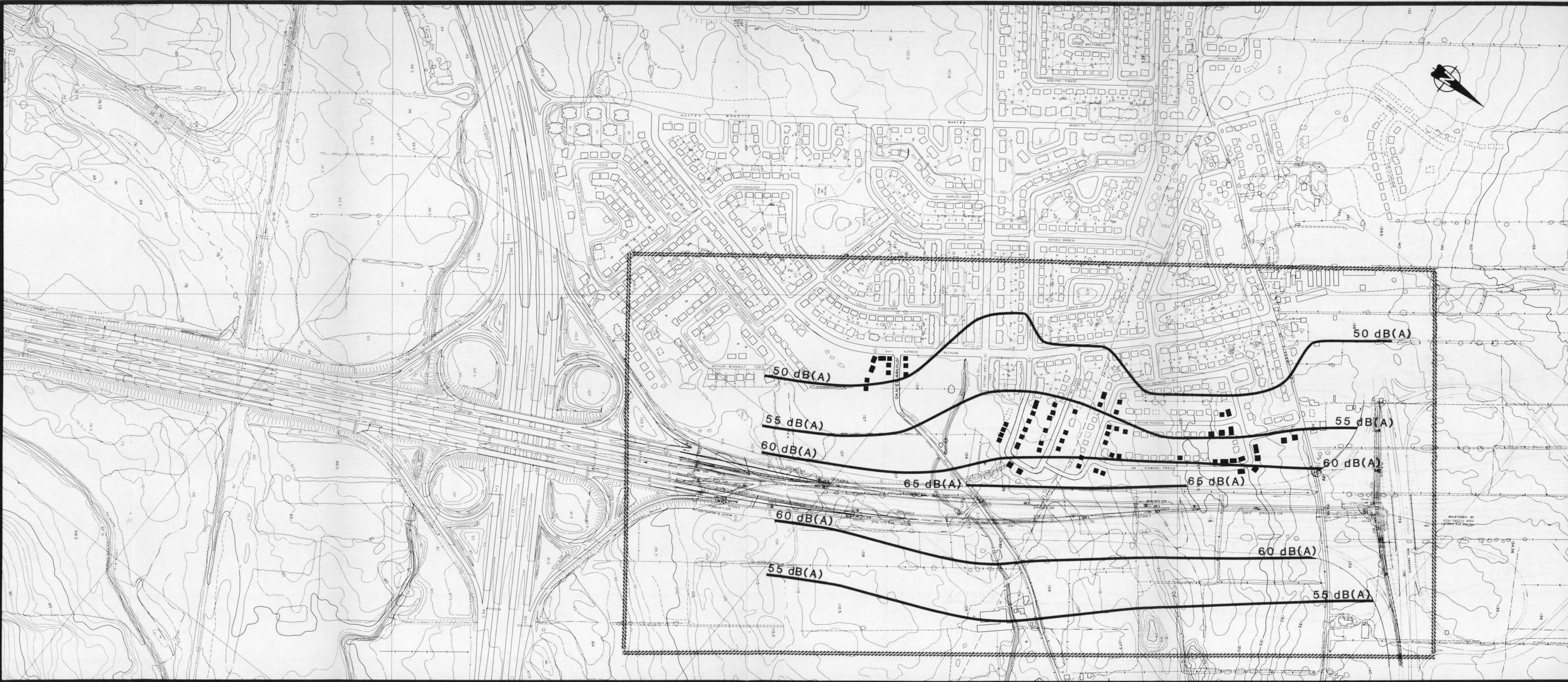
LÉGENDE

- LIMITE DE LA ZONE D'ÉTUDE
- ISOPHONES

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: JEAN PAUL GREGOIRE Date: . . .Août 1985

Échelle: . . .1: 5000 N°: . . .15



**AUTOROUTE 19,
DE L'AUTOROUTE 440 AU BOUL. DAGENAIS**

SITUATION FUTURE (1998)

**SCÉNARIO 2: PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 19,
DE L'AUTOROUTE 440 AU PONT DAVID.**

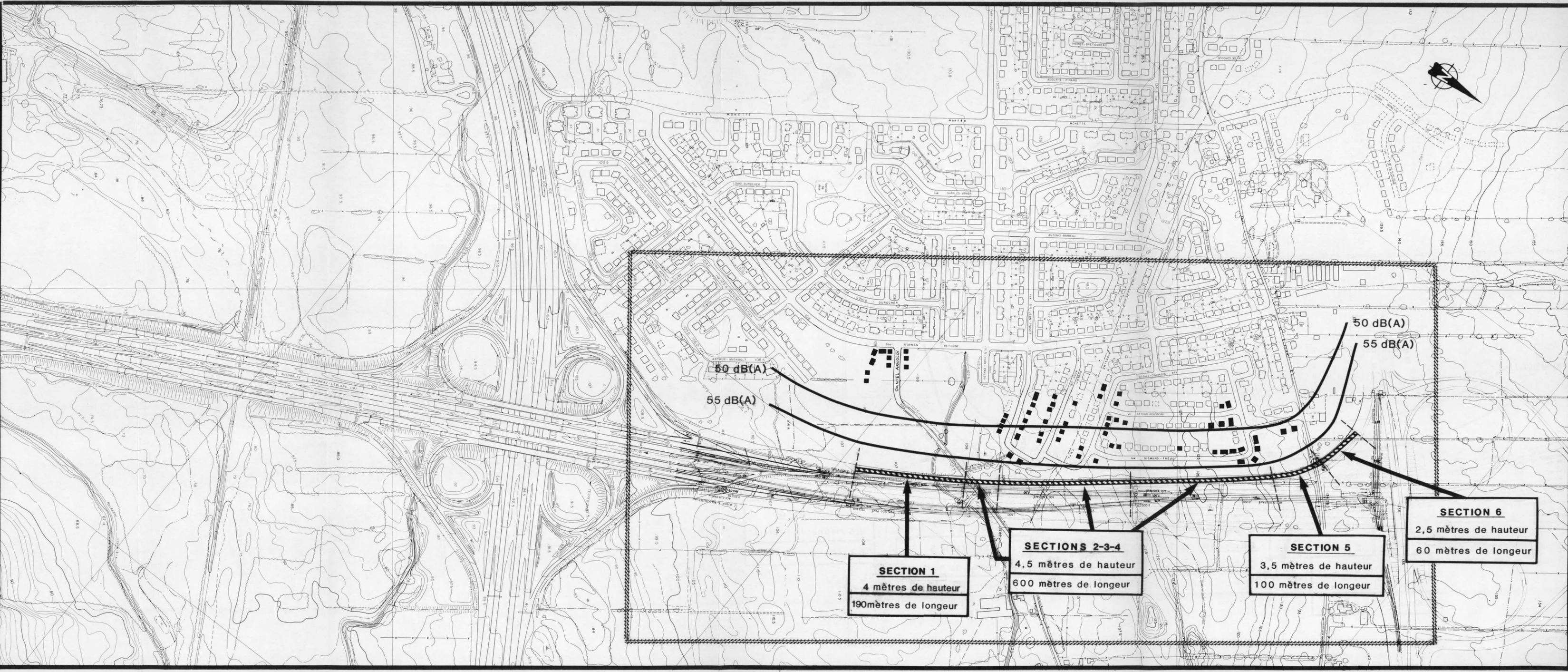
LÉGENDE

-  LIMITE DE LA ZONE D'ÉTUDE
-  ÉCRAN ACOUSTIQUE
-  ISOPHONES

Observateur situé à 1,5 m du sol,
modèle de simulation utilisé F.H.W.A.
Stamina 2.0/ OPTIMA

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: JEAN PAUL GRÉGOIRE Date: Août 1985
Échelle: 1: 5000 No: 16



SECTION 1
4 mètres de hauteur
190 mètres de longueur

SECTIONS 2-3-4
4,5 mètres de hauteur
600 mètres de longueur

SECTION 5
3,5 mètres de hauteur
100 mètres de longueur

SECTION 6
2,5 mètres de hauteur
60 mètres de longueur

50 dB(A)
55 dB(A)

50 dB(A)
55 dB(A)

6.5.1.4 IMPACT DU PROJET

Pour le secteur bâti situé à l'ouest de l'autoroute, l'impact est fort.

LA MITIGATION

Pour le secteur déjà bâti, des correctifs devront être apportés afin de rétablir le climat sonore à un niveau acceptable (≤ 55 db(A)).

Voici une description de la barrière acoustique, telle que calculée à l'aide des programmes Stamina 2.0 et Optima du FHWA.

L'écran acoustique, d'une longueur approximative de 950 mètres, sera divisé en six sections, comme le démontre la carte 16.

La première section, d'une longueur de 190 mètres, sera d'une hauteur de 4 mètres; les trois sections suivantes seront d'une hauteur de 4,5 mètres sur une longueur de 600 mètres. La cinquième section, d'une longueur de 100 mètres sera d'une hauteur de 3,5 mètres et enfin, la sixième section, d'une longueur de 60 mètres sera d'une hauteur de 2,5 mètres.

Il est à noter que les hauteurs d'écrans données, ont été calculées à partir des niveaux relatifs au profil de la route.

L'écran acoustique pourra être composé de différents matériaux. Des alternatives possibles, dépendamment des espaces disponibles entre la limite de l'emprise et le fossé de drainage, seraient: talus paysagé, mur vertical ou combinaison des deux.

Pour le secteur non bâti (décrit précédemment), la responsabilité du ministère des Transports du Québec se limite à informer la municipalité que les isophones 55 dB(A) Leq (24 h) se situent respectivement à 100 et 115 mètres pour les deux scénarios afin que la municipalité et les développeurs prévoient des mesures de protection contre le bruit pour la zone de climat sonore supérieur à 55 db(A).

AUTOROUTE 19,
DE L'AUTOROUTE 440 AU BOUL. DAGENAIS

IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

- A-1 :** PERTE DE SUPERFICIES EN CULTURE
IMPACT FAIBLE
- A-2 :** ENLÈVEMENT D'UNE SERRE
IMPACT FORT
- V :** COUPE D'ARBRES ORNEMENTAUX
IMPACT MOYEN
- H :** AUGMENTATION DU NIVEAU SONORE
IMPACT FORT
- ZONE D'ÉTUDE

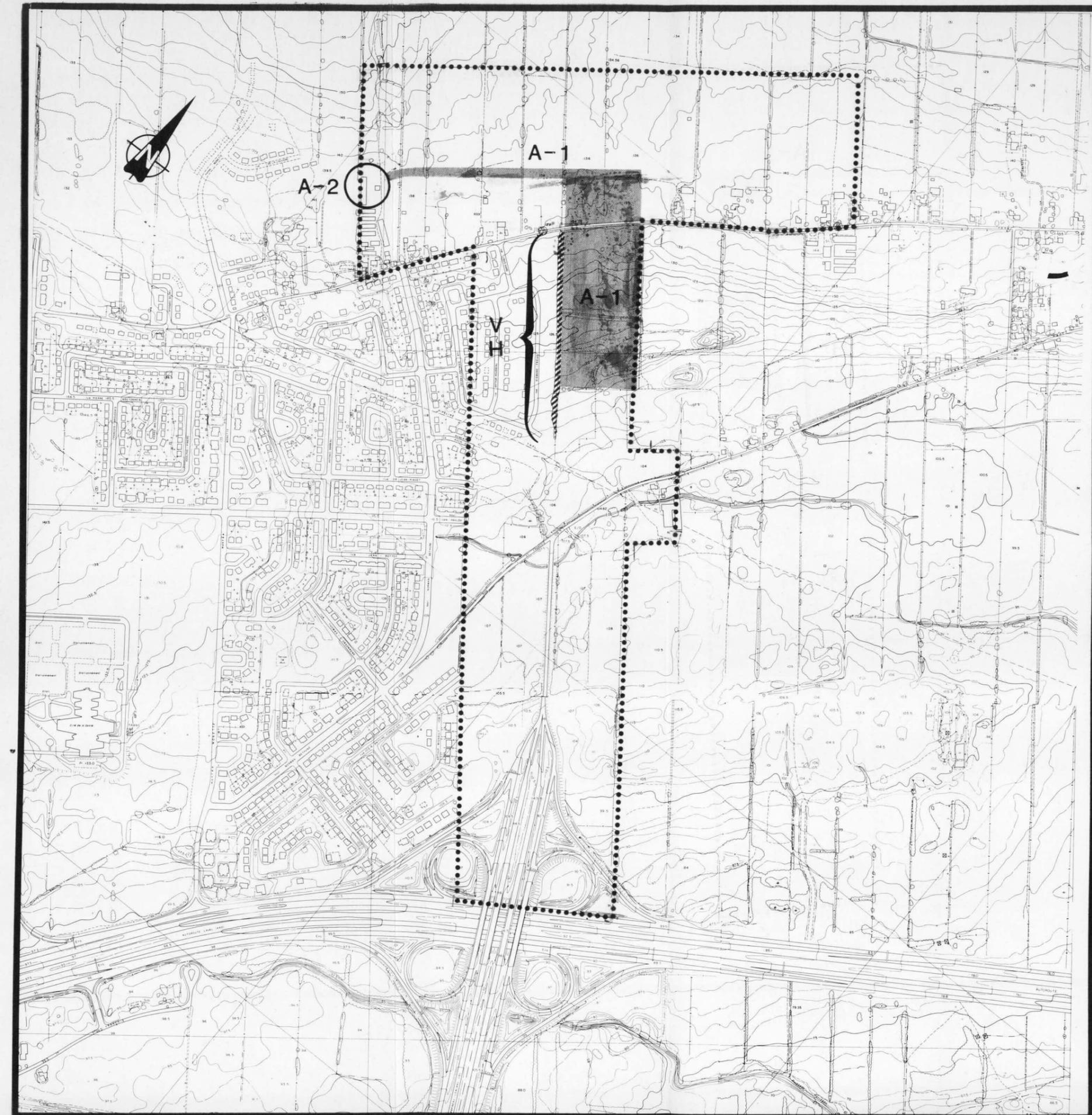
 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien : JEAN PAUL GRÉGOIRE

Date : JUILLET 85

Échelle : APP. 1:10,000

N° : 17



7 CONCLUSION

Le projet de prolongement de l'autoroute 19 répond à un besoin du milieu.

Sa réalisation permettra de corriger une géométrie déficiente et peu sécuritaire actuellement.

Finalement les répercussions environnementales sont mineures.

GLOSSAIRE

Chaînage:	mesure d'arpentage utilisée comme référence sur les plans techniques.
Chaussée:	surface aménagée de la route sur laquelle circulent les véhicules.
dB:	abréviation de décibel; constitue l'unité de mesure du bruit dans le système international.
Débit journalier moyen annuel (D.J.M.A.)	rapport du débit annuel au nombre de jours de l'année.
Emprise:	surface de terrain affectée à la route ainsi qu'à ses dépendances.
Emprunt:	matériaux pris en dehors de l'emprise de la route pour sa construction.
Impact:	effet mesurable ou qualifiable d'un projet sur l'environnement.
Impact résiduel:	impact qui subsiste après l'application des mesures de mitigation.

Leq 24 heures:	le niveau équivalent est la valeur moyenne des niveaux sonores pendant une période donnée, en l'occurrence 24 heures d'affilée.
Mesure de mitigation:	mesure visant à atténuer ou à diminuer les impacts d'un projet sur l'environnement.
Profil en travers:	coupe transversale d'une route.
Servitude de non-accès:	interdiction d'accès à une route par les riverains.
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.

ANNEXE 1

FICHES DES BÂTIMENTS PATRIMONIAUX

BATIMENTS PATRIMONIAUX

FICHE NUMERO 1

Fiche technique: maison
Usage: résidentiel
Type: fausse mansarde avec perron, galerie en "L"

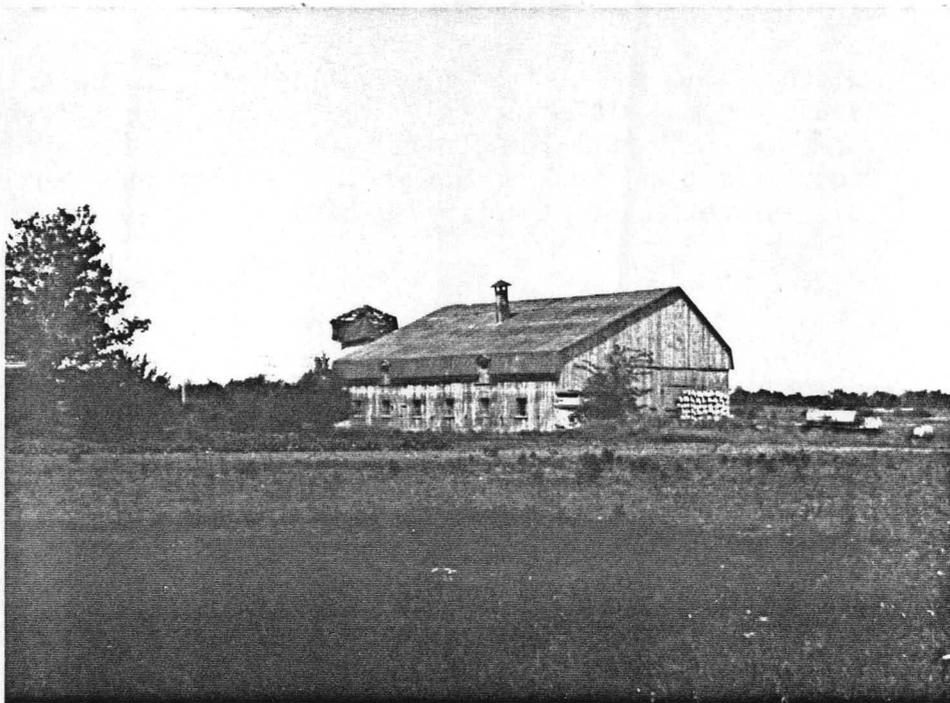
Caractéristiques architecturales:

Maison à deux étages, toit recouvert de bardeaux d'asphalte. Façade et murs latéraux en brique rouge. Le perron-galerie forme un "L" dont l'angle est arrondi. Cette galerie est recouverte d'un toit en appentis. Les lucarnes percent à la fois mur de façade et brisis du toit.



Description de la grange-étable:

Une grange-étable de type traditionnel au toit à versants asymétriques recouvert de tôle. La façade et les murs latéraux sont en planche. Le plus long versant fait face au sud-est. Un silo de béton est attenant du côté ouest. Plusieurs fenêtres percent le mur sud (7). Un lanternon fait saillie au centre du toit.



Source: Les fiches de l'inventaire architectural, ville de Laval

BATIMENTS PATRIMONIAUX

FICHE NUMERO 2

Fiche technique: maison
Usage: résidentiel
Type: fausse mansarde avec perron-galerie en façade
Epoque de construction: 1925

Caractéristiques architecturales:

Maison à deux étages à toit recouvert de bardeaux d'asphalte. Façade et murs latéraux en brique rouge. Architecture parente de la maison décrite sur la fiche no 1. Un perron-galerie en forme de "L". Deux lucarnes percent le mur de façade et sont situées au-dessus du toit de la galerie.



Description de la grange-étable:

Une grande-étable de type traditionnel au toit à versants asymétriques recouvert de tôle. La façade et les murs latéraux sont en planche. Le plus long versant fait face au sud-est.



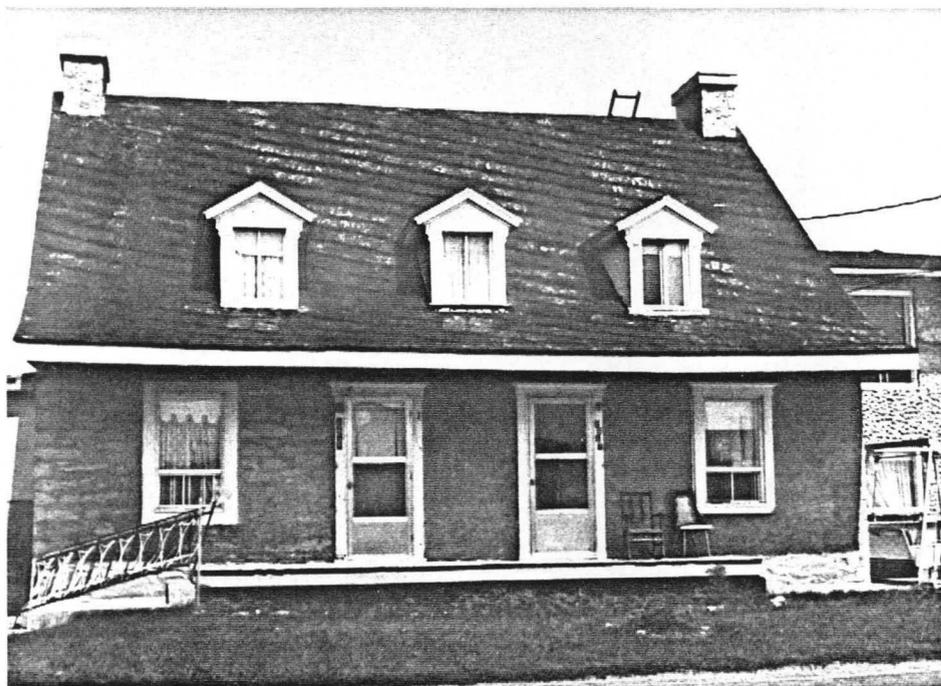
Source: Les fiches de l'inventaire architecturale, Ville de Laval.

BATIMENTS PATRIMONIAUX

FICHE NUMERO 3

Fiche technique: maison
Usage: résidentiel
Type: habitation d'inspiration française
Epoque de construction: 1750-1850
Caractéristiques architecturales:

Maison d'un étage et demi, soit deux versants recouverts de tôle à baguettes enduite de goudron. La façade et les murs latéraux en pierre sont recouverts de crépi; trois lucarnes situées en façade et un larmier avant moyennement galbé. Deux cheminées aux extrémités sont intégrées au pignons.



BATIMENTS PATRIMONIAUX

FICHE NUMERO 4

Fiche technique: maison
Usage: résidentiel
Type: mansarde avec porte centrale en façade
Epoque de construction: 1860-1920

Caractéristiques architecturales:

Maison à deux étages dont le toit est recouvert de bardeaux d'asphalte. La façade et les murs latéraux sont en pierre taillée. Deux cheminées sont intégrées aux murs latéraux. Les saillies: toiture aux larmiers légèrement galbés avec deux lucarnes en façade.



Description de la grange-étable:

Une grange-étable de type mansarde a deux brisis recouverte de tôle. Les murs de planches a l'origine ont été recouverts de tôle. Ceci est relié au changement de vocation du bâtiment. Un lanternon surmonte la toiture au centre du bâtiment.



Source: Les fiches de l'inventaire architectural, Ville de Laval

ANNEXE 2

LISTE DES LOTS

NO DE CADASTRE

P503A-30	503A-97	503-25
503A-56	P503A-98	503-26
503A-57	P503A-99	503-27
503A-58	503A-100	503-28
503A-59	P504	503-29
503A-60	P471-212	503-30
503A-61	P471-213	503-31
503A-62	P471-280	503-32
503A-63	P498	503-33
503A-64	498	503-34
503A-65	P499	503-35
503A-66	P499	503-36
503A-67	P500	503-37
503A-68	P501	503-38
503A-69	P502-1	503-39
503A-70	P502-2	503-40
503A-71	P502	503-41
503A-72	503-1	503-42
503A-73	503-2	503-43
P503A-74	503-3	503-44
P503A-75	503-4	503-45
P503A-76	503-5	503-46
P503A-77	503-6	503-47
P503A-78	503-7	503-48
P503A-79	503-8	503-49
P503A-80	503-9	503-50
P503A-81	503-10	503-51
P503A-82	503-11	503-52
P503A-83	503-12	503-53
P503A-84	503-13	503-54
P503A-85	503-14	503-55
P503A-86	503-15	503-56
P503A-87	503-16	503-57
P503A-88	503-17	503-58
P503A-89	503-18	503-59
P503A-90	503-19	503-60
P503A-91	503-20	503-61
P503A-93	503-21	503-62
P503A-94	503-22	503-63
503A-95	503-23	503-64
503A-96	503-24	503-65

503-66
503-67
503-68
503-69
503-70
503-71
503-72
503-73
503-74
503-75
503-76
503-77
503-78
503-79
503-640
503-641
503-642
503-643
503-644
503-645
503-646
503-647
503-648
503-649
503-650
503-651
503-652
503-653
503-654
503-655
503-656
503-657
503-658
503-659
503-660
503-661
503-662
503-663
503-664
503-665
503-666
503-667
503-668
503-669
503-670
503-671

503-672
503-673
503-674
503-675
503-676
503-677
503-678
503-679
503-680
503-681
503-682
503-683
503-684
503-685
503-686
503-687
503-688
503-689
503-690
503-691
503-692
503-693
503-694
503-695
503-696
503-697
503-698
503-699
503-700
503-701
503-702
503-703
503-704
503-705
503-706
503-707
503-708
503-709
503-710
503-711
503-712
503-713
503-714
503-715
503-728
503-729

503-730
P505-1-1
P505-1-2
P505-1-9
P505-1-10-1
P505-1-10-2
505-1-11-1
505-1-11-2
505-1-12-1
505-1-12-2
505-1-33-2
505-1-34
P5051-1-35
P505-1-36-1
P505-1-37
505-1-38
505-1-39
P505-1-40
P505-1-48
505-1-49-1
505-1-49-2
505-1-50
505-1-51
505-1-52-1
505-1-52-2
505-1-53
505-1-54
505-1-55-1
505-1-55-2
505-1-56-1
P505-1-56-2
P505-1-57-1
P505-1-57-2
P505-1-58-1
P505-1-13
P505-1-33-1
P505-1-41
P505-1-273
P505-1-274
P505-1-275
P505-2
P505
P454
P455
P455A
P460

P462
P462
P462
P462
P471
P471-3
P471-4
471-5
P471-9
P471
P471-25
P471-26
P471-27
P471-28
P471-29
P471-30
P471-31
P471-32
471-33
471-34
471-35
471-36
471-37
471-38
471-39
471-40
471-41
471-42
P471-57
P471-67
471-76
471-77
471-78
471-79
471-80
471-81
P471-89
P471-90
471-91
471-93
P471-94
P471-96
P471-97
P471-98
471-202
471-203

P471-204
P471-205
P471-207
P471-209
471-200
P471-202
P471-222
P471-223
P471-234
P471-235
P471-244
P471-256
P471-263
P471-264
P471-265
P471-266
P471-267
P471-268
P471-269
P471-270
P471-271
P471-272
P471-273
P471-274
P471-275
P471-276
P471-277
P471-278
471-279
471-326
P471-327
P471-334
P471-335
P471-335
P471336
P471-338
P471
P472-125
P472-135
P472-136
P472-140
P472-144
P472A
P472
P473
P489

503A-1
503A-2
503A-3
503A-4
503A-5
503A-6
503A-7
503A-8
503A-9
503A-10
503A-11
503A-12
503A-13
503A-14
503A-15
503A-16
503A-17
503A-18
503A-19
503A-20
503A-21
503A-22
503A-23
503A-24
503A-25
503A-26
503A-27
503A-28
503A-29

ANNEXE 3

DÉCISION DE LA C.P.T.A.Q.

PROVINCE DE QUÉBEC

DOSSIER NUMÉRO: 6424D/78154

Québec, le 17 JUIL. 1984

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC

LA FERMERIE INC.
a/s M. John Alper
1010, Sherbrooke ouest
Suite 2109
Montréal (Qc)
H3A 2R7

et

NORMAND DEMERS
345, boul. Saint-Elzéar est
Vimont, Laval
H7M 3S9

et

LE GROUPE RÉJEANRO INC.
400, Terrasse du Coteau
Bois-des-Filions (Qc)
J6Z 3X6

Demandeurs

et

CORPORATION MUNICIPALE DE
VILLE DE LAVAL
1, Place du Souvenir
Laval (Qc)
H7V 1W7

Mise-en-cause

ÉTAIENT PRÉSENTS:

Me Pierre Luc Blain, président
Mme Hélène Thibault, commissaire

DÉCISION EN RECTIFICATION
D'UNE DÉCISION RENDUE LE
13 JUIN 1984

Dans une décision du 13 juin 1984, et alors que la demanderesse La Fermerie Inc. et Normand Demers étaient tous deux propriétaires d'une partie du lot 498, au cadastre de la paroisse de Saint-Vincent-de-Paul, division d'enregistrement de Laval, il a été omis, par erreur d'écriture ou de forme, de reproduire ledit lot 498 parmi les lots dont la demanderesse La Fermerie Inc. est propriétaire.

Il y a lieu de rectifier telle erreur d'écriture ou de forme conformément aux dispositions de l'article 18 de la Loi.

En conséquence, le dispositif de la décision du 13 juin 1984 devra se lire désormais comme suit:

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

- Rectifie sa décision du 13 juin 1984;
- Autorise:
 1. La demanderesse Réjeanro Inc. à lotir, aliéner et utiliser à d'autres fins que l'agriculture partie du lot 496 dont elle est propriétaire au sud de l'emprise de la servitude de l'Hydro-Québec et au nord du rang Côte Saint-Elzéar, d'une superficie d'environ 20 arpents carrés;
 2. Le demandeur Normand Demers à lotir, aliéner et utiliser à d'autres fins que l'agriculture partie du lot 498, d'environ 11 arpents carrés, située

au nord de l'emprise du boulevard Dagenais et
au sud de l'emprise de la servitude de l'Hydro-
Québec;

3. La demanderesse La Ferrière Inc. à lotir, aliéner
et utiliser à d'autres fins que l'agriculture par-
ties des lots 498, 499, 501, 502 et 502-2, d'une
superficie d'environ 45 arpents carrés, bornées au
sud par les parties résiduelles des mêmes lots, pro-
priété du ministère des Transports, et à l'est par
l'emprise de la future autoroute 19, et au nord
par l'emprise de la servitude de l'Hydro-Québec,
le tout tel que plus amplement décrit aux plans et
description technique produits au dossier par la
corporation municipale mise-en-cause, et sous réserve
des autres lois et des règlements municipaux.

Pierre Luc Blain

PIERRE LUC BLAIN, président

Me Fernand Deveau, procureur

~~Copie certifiée vraie de l'original de~~
~~Territoire de la Région de Québec~~
Copie certifiée vraie de l'original de

[Signature]

PROVINCE DE QUÉBEC

DOSSIER NUMÉRO: 6424D/78154

Québec, le 13 JUIN 1984

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC

(SIÈGEANT EN DIVISION)

LA FERMERIE INC.
a/s M. John Alper
1010, Sherbrooke ouest
Suite 2109
Montréal (Qc)
H3A 2R7

et

NORMAND DEMERS
345, boul. Saint-Elzéar est
Vimont, Laval
H7M 3S9

et

LE GROUPE RÉJEANRO INC.
400, Terrasse du Coteau
Bois-des-Filions (Qc)
J6Z 3X6

Demandeurs

et

CORPORATION MUNICIPALE DE
VILLE DE LAVAL
1, Place du Souvenir
Laval (Qc)
H7V 1W7

Mise-en-cause

ÉTAIENT PRÉSENTS:

Me Pierre Luc Blain, président
Me Hélène Thibault, commissaire

D É C I S I O N

Les demandeurs soumettent conjointement une demande aux fins d'être autorisés à lotir, aliéner et utiliser à d'autres fins que pour l'agriculture un ensemble de lots situés au sud de l'emprise de la servitude de l'Hydro-Québec et à l'ouest de l'emprise expropriée pour la continuation de l'autoroute 19, soit partie des lots 496, 498, 499, 501, 502 et 502-2, au cadastre de la paroisse de Saint-Vincent-de-Paul, division d'enregistrement de Laval, d'une superficie d'environ 76 arpents carrés. Chacun des demandeurs est propriétaire respectif des parties de ces lots situées au sud de l'emprise de la servitude de l'Hydro-Québec, soit 20 arpents carrés pour la demanderesse Réjeanro Inc., 11 arpents carrés pour le demandeur Normand Demers, et environ 45 arpents carrés pour la demanderesse La Fermerie Inc.

La Ville de Laval a procédé à un amendement à son plan directeur de manière à permettre l'ouverture de rues et la fourniture de services ainsi que la construction, dès cette année, de résidences à cet endroit jusqu'à l'emprise de l'autoroute 19, les infrastructures de services étant déjà sur place. Par sa résolution du 17 mai 1984, elle recommande à la Commission de faire droit à la demande telle que maintenant formulée.

En effet, il y a lieu de référer à une demande antérieure faite par la demanderesse La Fermerie Inc. sous le numéro 64096. Après avoir acheté du ministère des Transports tout le résidu des lots dont celui-ci était propriétaire à l'ouest de l'emprise de l'autoroute 19, elle avait demandé de lotir et d'utiliser à d'autres fins que l'agriculture toute la superficie de 125 acres ainsi acquise, y compris les superficies situées au nord de l'emprise de la servitude

de l'Hydro-Québec. Cette demande fut refusée par une décision du 30 septembre 1983. En révision de cette première décision, la Commission a refusé à nouveau la même demande par une décision du 20 mars 1984, mais indiquait que selon les renseignements qu'elle possédait et la recommandation de ses services professionnels, la partie située au sud de l'emprise de la servitude de l'Hydro-Québec présentait moins d'intérêt en agriculture, dans la mesure où tout l'ensemble des terres situées entre la zone non agricole et l'autoroute 19 au sud de telle servitude ferait l'objet d'une demande appuyée par la corporation municipale mise-en-cause. Il apparaissait en effet non conforme aux règles de l'urbanisme de la ville et aux objectifs de la Loi de prolonger les services municipaux à travers deux terres encore assujetties à la Loi pour desservir la troisième plus à l'est.

Lors de l'audition publique en révision, le procureur de la demanderesse La Fermerie Inc. a fait entendre les propriétaires des lots riverains, aujourd'hui parties à la demande (Réjeanro Inc. et Normand Demers), pour indiquer que ceux-ci étaient également intéressés à fournir à la ville les emprises de rues nécessaires à la fourniture des services municipaux. La Commission ne pouvait pas, en révision, autoriser les demandes qui ne lui avaient pas été soumises pour les lots voisins, même si la preuve révélait que la demanderesse La Fermerie Inc. se désistait de sa demande pour la partie située au nord de la servitude de l'Hydro-Québec.

Aujourd'hui, une nouvelle demande est soumise pour les superficies décrites précédemment.

Ces superficies présentent moins d'intérêt pour l'agriculture, et la construction anticipée du prolongement de l'autoroute 19 en rendra l'usage agricole improbable.

Inversement, la ville ne semble pas prévoir actuellement de prolonger ses services municipaux à l'est de l'emprise de l'autoroute 19 ni au nord de l'emprise de la servitude de l'Hydro-Québec, le boulevard Dagenais devant être prolongé au sud de telle emprise jusqu'à l'autoroute 19.

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

- Autorise:

1. La demanderesse Réjeanro Inc. à lotir, aliéner et utiliser à d'autres fins que l'agriculture partie du lot ~~496~~ dont elle est propriétaire au sud de l'emprise de la servitude de l'Hydro-Québec et au nord du rang Côte Saint-Elzéar, d'une superficie d'environ 20 arpents carrés;
2. Le demandeur Normand Demers à lotir, aliéner et utiliser à d'autres fins que l'agriculture partie du lot ~~498~~, d'environ 11 arpents carrés, située au nord de l'emprise du boulevard Dagenais et au sud de l'emprise de la servitude de l'Hydro-Québec;
3. La demanderesse La Fermerie Inc. à lotir, aliéner et utiliser à d'autres fins que l'agriculture parties des lots 499, 501, 502 et 502-2, d'une superficie d'environ 45 arpents carrés, bornées au sud par les parties résiduelles des mêmes lots, propriété du ministère des Transports, et à l'est par l'emprise de la future autoroute 19, et au nord par l'emprise de la servitude de l'Hydro-Québec.

Le tout tel que plus amplement décrit aux plans et description technique produits au dossier par la corporation municipale mise-en-cause, et sous réserve des autres lois et des règlements municipaux.

Pierre Luc Blain

PIERRE LUC BLAIN, président

Me Fernand Deveau, procureur

Commissaire de Procédure de
Terrains Agraires de Québec
Copie certifiée conforme par:

[Signature]

ANNEXE 4

**ENTENTE INTERVENUE ENTRE LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (M.T.Q.)
ET LA VILLE DE LAVAL**

OBJET: Construction du prolongement de l'Autoroute 19, entre
l'Autoroute 440 et le boulevard Dagenais.

Municipalité: Ville de Laval.

M.R.C.: Laval.

Circ. élect.: Vimont.

Dossier: 1.3.3-64500-00.

ADDENDA NO 1

A

L'ENTENTE INTERVENUE

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DU QUEBEC
(MINISTÈRE DES TRANSPORTS)

représenté par le Ministre ou le Sous-ministre
des Transports,

ci-après appelé "LE MINISTÈRE",

ET

LA CORPORATION MUNICIPALE DE LA VILLE DE LAVAL,

représentée par le Maire,

ci-après appelé(e) "LA VILLE".

MINISTÈRE des TRANSPORTS
BUREAU DU SOUS-MINISTRE
ADJUT

JUN 4 1985
JUN 4 1985

DIRECTION GÉNÉRALE
DU GÉNIE

ATTENDU QUE le ministère des Transports et la ville de Laval s'entendent pour procéder dans les plus brefs délais à la construction du prolongement de l'Autoroute 19 entre l'Autoroute 440 et le boulevard Dagenais ainsi que du raccordement de ce dernier au boulevard des Laurentides;

ATTENDU QUE l'entente intervenue entre le ministère des Transports et la ville de Laval le 26 octobre 1973 ne prévoyait pas la construction par étapes de l'Autoroute 19 de même que la construction du boulevard Dagenais jusqu'au boulevard des Laurentides;

ATTENDU QUE l'Autoroute 19 est déjà ouverte à la circulation jusqu'à l'Autoroute 440;

ATTENDU QUE la ville de Laval accepte que, contrairement à l'entente originale, il ne sera pas nécessaire de construire un étagement transversal au-dessus des voies rapides dans l'axe du futur boulevard Saint-François;

ATTENDU QUE Ville de Laval, dans sa résolution no CE-85-621 du 24 janvier 1985, a approuvé le plan no TA-84-12-2031 du 84-08-03 du ministère des Transports;

EN CONSEQUENCE, les parties aux présentes conviennent de ce qui suit:

1. Les termes et expressions de la présente entente ont, à moins que le contexte de la présente convention ne l'indique autrement, le sens suivant:

"MINISTERE", désigne le ministère des Transports du Québec, partie de première part ci-dessus décrite.

"VILLE", désigne la Corporation municipale de la ville de Laval, partie de deuxième part ci-dessus décrite.

"BOULEVARD", désigne le tronçon du boulevard Dagenais entre le boulevard des Laurentides (Route 335) à l'ouest et un point situé près du futur échangeur de l'Autoroute 19 à l'est, tel qu'identifié par les lettres "AB" sur le plan d'ensemble no 85-03-281 ci-joint.

"AUTOROUTE", désigne le tronçon de l'Autoroute 19 entre l'Autoroute 440 et le futur boulevard Dagenais de même que le tronçon du boulevard Dagenais traversant le futur échangeur A-19 et Dagenais avec un raccordement vers le boulevard St-Elzéar existant, le tout tel qu'identifié par les lettres "CF" et "BCDE" sur le plan d'ensemble no 85-03-281 ci-joint.

2. Cet addenda porte sur les travaux suivants:

a) travaux pour la réalisation du "BOULEVARD": terrassements, fondations, égout pluvial, égout sanitaire, pavage, trottoirs, éclairage et tous travaux additionnels requis par la "VILLE";

b) travaux pour la réalisation de l'"AUTOROUTE": terrassements, égout pluvial, fondations, bordures de béton de ciment, pavage, éclairage et, au besoin, feux de circulation temporaire.

3. Pour la réalisation du projet, la "VILLE" s'engage à:

a) acquérir à ses frais, de gré à gré ou par voie d'expropriation, les terrains requis et effectuer les transactions pour le déplacement des immeubles et pour libérer les emprises nécessaires à la réalisation du "BOULEVARD";

b) préparer ou faire préparer les plans, devis et estimations nécessaires à la réalisation du "BOULEVARD";

c) réaliser, à titre de maître-d'oeuvre et à la suite d'appels d'offres publiques, tous les travaux mentionnés à l'article 2 alinéa "a" et en assumer la surveillance et le contrôle qualitatif;

d) assumer le coût de réalisation des travaux du "BOULEVARD";

e) dès la fin des travaux dans l'axe du boulevard Dagenais, assumer à ses frais, été comme hiver, l'entretien du "BOULEVARD" de même que du tronçon "BCDE";

f) dégager le "MINISTERE" de toutes responsabilités futures et de toutes réclamations découlant des travaux du "BOULEVARD".

4. D'autre part, le "MINISTERE" s'engage à:

- a) préparer ou faire préparer les plans, devis et estimations pour les travaux de l'"AUTOROUTE";
- b) réaliser, à titre de maître d'oeuvre et à la suite d'appels d'offres publics, tous les travaux mentionnés à l'article 2 alinéa "b";
- c) assumer la surveillance et le contrôle qualitatif de tous les travaux décrits à l'article 2 alinéa "b";
- d) assumer le coût de réalisation des travaux de l'"AUTOROUTE";
- e) assumer, à ses frais, été comme hiver, l'entretien du tronçon de l'Autoroute 19 identifié par les lettres "CF".

5. Les articles suivants apparaissant à l'entente no 508 signée le 26 octobre 1973 sont modifiés pour la réalisation des travaux faisant l'objet du présent addenda:

- a) article 3: le "MINISTERE" assume le coût de tous les honoraires pour la réalisation des travaux de l'"AUTOROUTE" alors que la "VILLE" a la responsabilité de tous les honoraires pour les travaux du "BOULEVARD";
- b) article 4: les responsabilités dévolues à la "VILLE" dans le présent addenda éliminent son obligation de réaliser dans le futur les chemins de raccordement identifiés "AB", "CD", "EF" et "GH" dans l'entente originale;

c) article 7: l'étagement prévu à l'entente originale dans l'axe du boulevard St-François est éliminé des travaux couverts par le présent addenda;

d) article 11: non applicable pour les travaux prévus au présent addenda.

~~Les parties aux présentes conviennent que les travaux du BOULEVARD et de l'AUTOROUTE seront réalisés selon un échéancier permettant leur ouverture à la circulation au plus tard le 31 octobre 1986.~~

EN FOI DE QUOI, les parties ont signé:

M. Claude Lefebvre, Maire,
À Laval,

Ce _____ jour du mois
DE L'AN MIL NEUF CENT QUATRE-VINGT-CINQ.

M. Guy Tardif, Ministre,
À Québec,

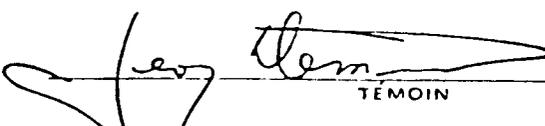
Ce vingt-troisième jour du mois de mai
DE L'AN MIL NEUF CENT QUATRE-VINGT-CINQ.
Pour le Ministère des Transports.

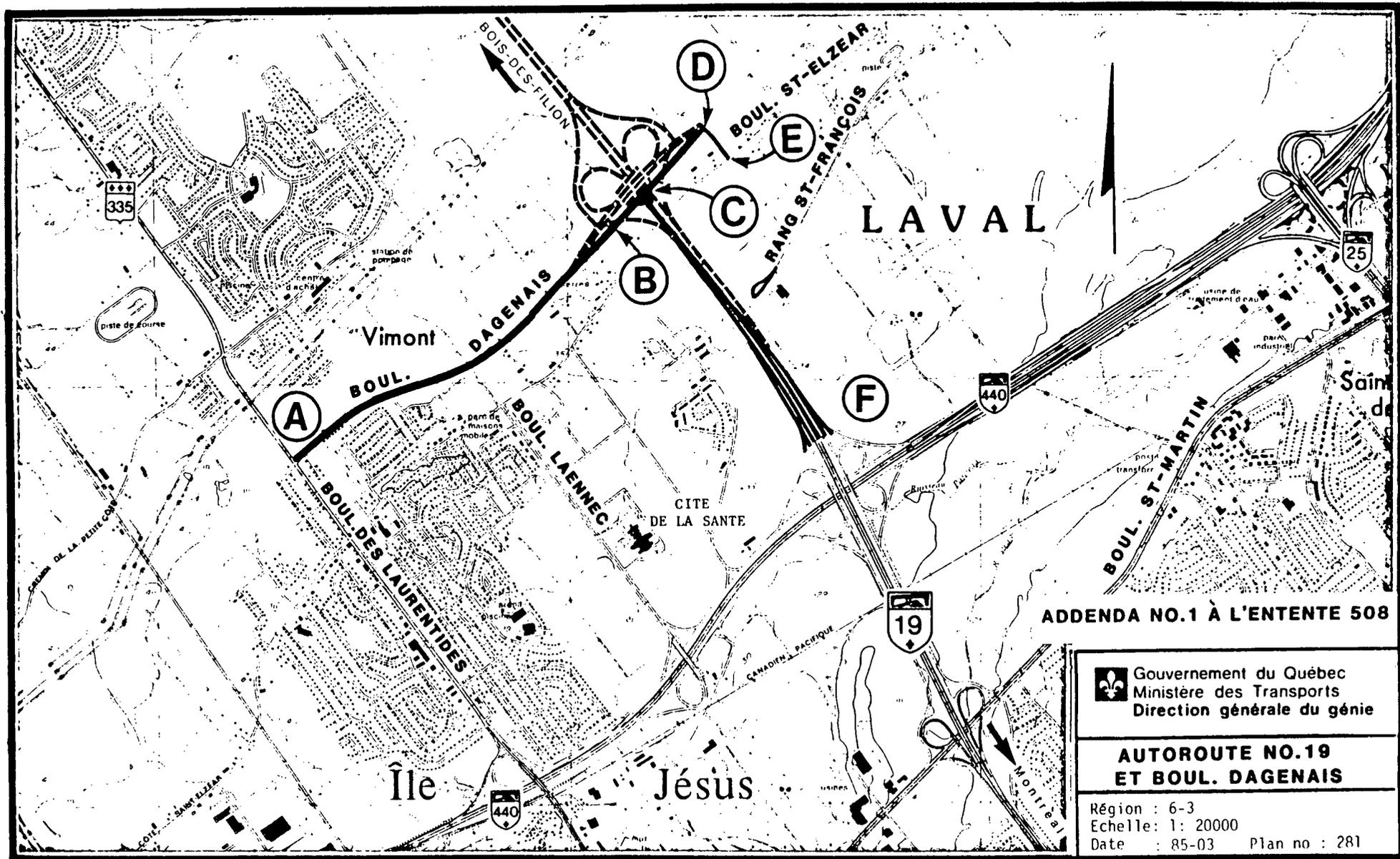
X 

Ville de Laval

TÉMOIN


MINISTÈRE DES TRANSPORTS


TÉMOIN



ANNEXE 5

AVIS DE PROJET

ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES



Gouvernement du Québec
Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations
environnementales

Avis de projet

TITRE DU PROJET

Prolongement de l'autoroute 19:

de l'autoroute 440 au boulevard

Dagenais

INTRODUCTION

L'avis de projet représente la description de la nature générale du projet ou de l'activité que le promoteur a l'intention d'entreprendre. La présentation synthétique de l'information pertinente au projet ou à l'activité sera facilitée par l'utilisation du présent formulaire.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, le formulaire est retourné à:

Gouvernement du Québec
Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales
2360, chemin Sainte-Foy
Sainte-Foy, Québec
G1V 4H2

Tout document annexé à l'avis de projet doit être fourni en 15 copies.

N.B.: Ne pas remplir le formulaire pour les projets situés sur le territoire de la Baie-James et du Nord québécois.

À l'usage du ministère de
l'Environnement

Date de réception _____

Dossier numéro _____

1. Promoteur Ministère des Transports - Service de l'environnement

Adresse 255, boul. Crémazie est, 9e, Montréal, QC H2M 1L5

Téléphone 873-4953

Responsable du projet Jacques Gagnon, urbaniste

2. Consultant mandaté par le promoteur _____

Adresse _____

Téléphone _____

Responsable du projet _____

3. Titre du projet

Prolongement de l'autoroute 19: de l'autoroute 440 au boulevard

Dagenais

Ville de Laval

Circ. électorale: Vimont

M.R.C. : Laval

4. Localisation du projet

Mentionner l'endroit ou les endroits où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire les numéros cadastraux (lot et rang). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale localisant le projet (en 15 exemplaires).

Lots 462-455a-471-502-503-503a, de la paroisse de St-Vincent de Paul

(voir plan ci-joint).

5. Propriété des terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue et mentionner depuis quand et dans quelles proportions ces terrains sont acquis (ex: propriété privée à 100 pour cent, terrains acquis à 75 pour cent suite aux expropriations, etc.). Ces renseignements pourraient apparaître sur une carte.

Terrains acquis à 100%, et emprise libérée complètement.

6. Objectifs et justification du projet

Mentionner les objectifs du projet et indiquer la cohérence de ceux-ci avec les plans et programmes de développement au niveau local, régional ou national.

Le projet consiste à raccorder l'A-19 au boulevard Dagenais de façon à
permettre une transition adéquate entre l'autoroute à 6 voies et une
route à deux voies. La fin temporaire de l'A-19 se situe actuellement
au niveau du boulevard St-François.

La construction de ce raccordement au futur boulevard Dagenais permettra
une desserte efficace des secteurs à forte croissance que représentent
les quartiers de Vimont et Auteuil, tout en soulageant considérablement
le boulevard des Laurentides.

7. Phases ultérieures et projets connexes

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et les projets connexes qui peuvent s'y rattacher.

Dans une phase ultérieure, l'autoroute 19 pourrait être prolongée
jusqu'à l'autoroute 640.

9. Calendrier de réalisation du projet

(selon les différentes phases de réalisation)

Le prolongement de l'autoroute 19 est lié au prolongement du boulevard
Dagenais par la ville de Laval.

Date de construction: 1986.

10. Description du milieu

Décrire d'une part, la répartition actuelle des différentes composantes du territoire (espaces naturels, zones agricoles, zones forestières, zones urbaines, infrastructures, etc.) et d'autre part, les principales activités humaines telles qu'elles se présentent avant la réalisation du projet (villégiature, agriculture, exploitation forestière, commerce, industrie, etc.).

Le milieu traversé est essentiellement agricole et l'emprise expropriée pour le projet constitue dans les faits la limite de la zone agricole permanente. Ainsi la zone agricole s'étend à l'est et au nord du boulevard Dagenais, alors que du côté ouest, le développement résidentiel se rapproche graduellement de l'emprise de l'autoroute.

On trouve également à proximité les installations de la Cité de la Santé.

ANNEXE 6

DIRECTIVE DU MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT

MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUEBEC

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

Prolongement de l'autoroute 19: de l'autoroute
440 au boulevard Dagenais

DOSSIER NO. 102-8505-61

Sainte-Foy, le 30 septembre 1985

INTRODUCTION

La présente directive a pour but d'indiquer au ministère des Transports la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement qu'il doit produire dans le cadre du projet: "Prolongement de l'autoroute 19: de l'autoroute 440 au boulevard Dagenais.

Au cours de la réalisation de l'étude, le ministère des Transports doit tenir compte des préoccupations de Ville de Laval et de la MRC de Laval ainsi que des autres organismes du milieu touchés par le projet. On fournira en annexe de l'étude, la liste de tous les organismes contactés.

1. JUSTIFICATION DU PROJET

Le ministère des Transports doit rappeler les objectifs de ce prolongement de l'autoroute 19 jusqu'au boulevard Dagenais. Il doit présenter comment cette construction autoroutière permettra une desserte efficace des secteurs à forte croissance démographique tels que les quartiers de Vimont et d'Auteuil. L'initiateur doit expliquer les avantages de réaliser ce projet en regard d'une amélioration possible du boulevard Des Laurentides puisqu'une partie de la circulation de ce dernier serait transférée sur le prolongement de l'autoroute 19.

2. PHASES ULTÉRIEURES DU PRÉSENT PROJET

Le ministère des Transports doit présenter les phases ultérieures du présent projet jusqu'au pont David et l'échéancier, s'il y a lieu.

3. DESCRIPTION DU PROJET

L'initiateur doit indiquer les grandes caractéristiques techniques du projet même si l'emprise de l'autoroute est déjà expropriée depuis plusieurs années. Parmi les caractéristiques techniques à être présentées, signalons la largeur nominale de l'emprise, le nombre de voies, les conditions d'accès et les modalités de raccordements avec le réseau actuel.

Le ministère des Transports doit expliquer comment s'effectuera la traversée du boulevard St-Elzéar et du rang St-François et le raccordement avec le boulevard Dagenais.

4. DESCRIPTION DU MILIEU TRAVERSÉ

Le ministère des Transports possède déjà un corridor exproprié dans un milieu essentiellement agricole. L'inventaire du milieu traversé doit porter sur les bâtiments ou activités agricoles qui sont susceptibles d'être affectés par le projet même si l'emprise appartient déjà au ministère des Transports.

A l'ouest du corridor, il existe des zones urbaines. Dans ce contexte, l'inventaire doit porter sur les zones résidentielles actuelles et futures susceptibles de subir l'influence du projet autoroutier.

5. ANALYSE DES IMPACTS

En se basant sur l'inventaire du milieu et sur la nature des travaux prévus, l'initiateur doit identifier les impacts du projet sur l'environnement et les évaluer.

L'identification des impacts doit être effectuée en fonction des descripteurs suivants: nature, durée, étendue et intensité de l'impact. De plus, l'initiateur doit évaluer l'importance de l'impact en termes d'impacts majeurs ou mineurs et expliquer pourquoi un impact est classé majeur ou mineur.

6. MESURES DE MITIGATION

Afin d'éliminer, de corriger et d'atténuer les conséquences négatives du projet sur l'environnement, le ministère des Transports doit présenter des ouvrages ou actions qu'il s'engage à réaliser ou à recommander comme mesures de mitigation. Pour le présent projet, l'érection d'un mur anti-bruit, le maintien d'une zone tampon entre le secteur résidentiel et la future autoroute, sont autant d'exemples de mesures de mitigation à être considérées.

7. PRESENTATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT

La directive, telle que rédigée, expose les éléments devant constituer l'étude d'impact. La présentation de ces éléments suit une séquence linéaire; toutefois, le promoteur est libre d'en modifier l'ordre de présentation dans l'étude d'impact. Il peut aussi arriver que les résultats de l'étude d'un aspect puissent avoir une influence sur un ou plusieurs autres et en ce sens, la réalisation de l'étude peut impliquer un processus itératif. En conséquence, le promoteur doit donc s'assurer que tous les renseignements pertinents sur les relations entre les éléments traités sont clairement présentés dans l'étude d'impact et qu'ils sont intégrés à l'étape de l'évaluation finale afin de tenir compte des découvertes et des changements survenus en cours de route.

L'étude d'impact doit être présentée d'une façon claire et concise puis doit se limiter seulement aux éléments pertinents pour la bonne compréhension du projet. Ce qui peut être schématisé ou cartographié doit l'être, et ce, à des échelles adéquates. Les méthodes utilisées doivent être présentées et explicitées. Au niveau des inventaires, on doit retrouver les éléments permettant d'apprécier la qualité de ces derniers (localisation des stations, dates d'inventaire, techniques utilisées, limitations). Toutes les sources de renseignements doivent être données en référence. Le nom, la profession et la fonction des personnes responsables de la réalisation de l'étude 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 compléter le dossier. Ce résumé, publié séparément, doit inclure un plan général du projet et un schéma illustrant les impacts, les mesures de mitigation et les impacts résiduels.

Lors du dépôt officiel de l'étude d'impact au ministre, le promoteur doit fournir trente (30) copies du dossier complet. Il est suggéré, qu'au cours de la préparation de l'étude, celui-ci demeure en contact régulier avec le ministère de l'Environnement et qu'une version provisoire de l'étude (15 copies) soit présentée avant son dépôt officiel.

Pour fins de clarté dans l'identification des différents documents qui sont soumis et pour faciliter leur codification dans les banques informatisées, la page titre de l'étude doit contenir les informations suivantes: le nom du projet avec le lieu de réalisation, le titre du dossier incluant les termes "Etude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec", le sous-titre du document (ex.: résumé, rapport principal, annexe I sur...), la mention "Version provisoire" ou "Version finale", le nom du promoteur, le nom du consultant s'il y a lieu, et la date.

ANNEXE 7

CONDUITE ET SURVEILLANCE DES TRAVAUX

EXTRAIT INTEGRAL DE : CAHIER DES CHARGES ET DEVIS MIN. DES TRANSPORTS DU QUEBEC 1981

1981-01

SECTION 6

CONDUITE ET SURVEILLANCE DES TRAVAUX

6.01 AUTORITÉ DU MAÎTRE D'OEUVRE

Le maître d'oeuvre a l'autorité nécessaire pour faire exécuter les travaux conformément au Cahier des charges, aux plans et devis, pour juger de la qualité des matériaux et de la manière de les mettre en oeuvre, de même que pour mesurer, calculer ou établir les quantités des ouvrages exécutés. Il tranche des points controversés et règle les questions litigieuses qui peuvent surgir au cours des opérations. Il est également autorisé à intervenir dans l'organisation et les méthodes de l'entrepreneur, si elles sont visiblement déficientes ou inappropriées et entraînent des possibilités de malfaçon, si elles rendent pratiquement impossible le contrôle qualitatif et quantitatif des travaux ou si elles sont cause de perte inutile d'énergie. Dans le cas où l'entrepreneur refuse ou néglige de se conformer aux instructions du maître d'oeuvre, ce dernier est autorisé à suspendre les travaux par ordre écrit jusqu'à ce que la question controversée soit soumise au Ministre.

Le maître d'oeuvre a l'autorité de faire démolir tout ouvrage ou partie d'ouvrage, qui ne répond pas aux exigences des plans et devis et de faire reconstruire l'ouvrage ou la partie d'ouvrage aux frais de l'entrepreneur.

Il peut encore ordonner la démolition de tout ouvrage qui, tout en étant bien fait en apparence, est susceptible de cacher des malfaçons. Si l'inspection révèle que les soupçons du maître d'oeuvre étaient fondés, l'entrepreneur doit refaire, à ses frais, tout ouvrage ou partie d'ouvrage qui a ainsi été défectueux ou modifié pour fin d'inspection. Si aucune malfaçon n'est découverte, l'entrepreneur doit également refaire cette ouvrage ou cette partie d'ouvrage.

S'il s'est conformé aux exigences de l'article 6.07, l'entrepreneur est payé pour le travail effectué, tant pour défaire que pour refaire l'ouvrage, aux prix unitaires du contrat lorsque applicables ou à un prix convenu.

Le maître d'oeuvre ne peut pas agir comme contremaître ni remplir d'autres fonctions relevant de l'entrepreneur.

6.02 POUVOIRS ET FONCTIONS DES INSPECTEURS

Les inspecteurs dépendent techniquement de leur chef de service respectif. Leur fonction consiste à aider le maître d'oeuvre dans le contrôle qualitatif des travaux et des matériaux et ils ont sur le chantier les pouvoirs qui leur sont délégués par le maître d'oeuvre. En cas de difficultés avec l'entrepreneur, les points litigieux sont immédiatement référés au maître d'oeuvre qui décide dans les limites de ses attributions.

La fonction des inspecteurs a pour objet la vérification de la conformité des travaux aux exigences et stipulations des plans et devis. À noter que la présence des inspecteurs sur les lieux ne relève pas l'entrepreneur de l'obligation de faire son travail selon les plans et devis, selon les instructions du maître d'oeuvre et conformément aux règles de l'art.

Les inspecteurs n'ont pas le droit de modifier, de restreindre ou d'annuler aucune des clauses du contrat, d'approuver ou d'accepter aucune partie des travaux, de donner des instructions contraires aux stipulations des devis, de modifier les plans, croquis ou esquisses qui font partie du contrat.

Les inspecteurs ne peuvent pas agir comme contremaître, ni remplir d'autres fonctions relevant de l'entrepreneur. Les avis ou conseils qu'ils pourraient donner à l'entrepreneur ou à ses contremaîtres ne peuvent en aucune façon être interprétés comme liant le Ministère ou libérant l'entrepreneur de l'obligation d'exécuter les travaux en conformité du contrat. L'absence de l'inspecteur ne peut servir de prétexte à des malfaçons ou à des retards dans les travaux.

L'entrepreneur ne doit pas travailler en dehors des heures régulières sans en aviser au préalable le maître d'oeuvre pour lui permettre de poster les inspecteurs nécessaires sur les travaux durant ces heures supplémentaires.

6.03 IMMUNITÉ ADMINISTRATIVE

Les fonctionnaires du ministère des Transports ne peuvent être poursuivis en justice en raison d'actes, d'erreurs ou d'omissions faits de bonne foi dans l'exercice de leur fonction.

6.04 PLANS REQUIS

Avant d'entreprendre les travaux, l'entrepreneur doit vérifier si des plans de construction plus détaillés que les plans de soumission sont requis.

A- Plans de construction

Les plans de construction énumérés au devis spécial et annexés au contrat décrivent au moyen de profils et de dessins conventionnels, les lignes et niveaux, les terrassements, la sous-fondation, les fondations, le revêtement, les ouvrages d'art, etc. Les indications contenues dans ces plans ont la même valeur et comportent les mêmes obligations que les stipulations des devis, compte tenu de l'ordre de priorité mentionné à l'article 2.06.

L'entrepreneur doit constamment conserver sur le chantier pour consultation un exemplaire des plans, du Cahier des charges et des devis en vigueur.

B- Plans d'atelier

Les plans d'atelier sont tous les plans que doit fournir l'entrepreneur; ils ont pour objet de compléter, détailler ou expliciter les plans généraux d'une structure.

L'entrepreneur doit préparer et soumettre au maître d'oeuvre les plans d'atelier requis selon les plans et devis du contrat.

Il ne doit pas procéder à la fabrication ou construction d'ouvrages nécessitant des plans d'atelier, avant que ces documents n'aient d'abord été visés par le maître d'oeuvre. Il doit également fournir les dessins d'exécution et d'assemblage, chaque fois qu'ils sont requis aux plans et devis ou par le maître d'oeuvre.

Une période minimum de 2 semaines est requise au maître d'oeuvre pour l'étude de ces dessins.

L'apposition d'un visa par le maître d'oeuvre ne constitue qu'une approbation de principe et n'engage en aucune manière la responsabilité du Ministère quant à ces plans d'atelier dont l'entrepreneur est seul responsable.

Les ouvrages entrepris sans que les plans d'atelier exigés n'aient été fournis et visés par le maître d'oeuvre peuvent être refusés par ce dernier. Les frais encourus sont à la charge de l'entrepreneur.

Tout plan nécessitant des calculs de structure ou s'appliquant à des travaux dont la nature constitue le champ de la pratique de l'ingénieur doit être signé par un membre de l'Ordre des Ingénieurs du Québec.

Les plans sont requis en 5 copies; et doivent être de même dimension que les dessins du Ministère (ISO A1) et le titre doit mentionner le nom, la localisation et le numéro du projet apparaissant sur les plans du Ministère. Ils doivent indiquer clairement les détails de fabrication et d'assemblage, les marques d'identification concordant avec les plans du maître d'oeuvre. L'entrepreneur doit vérifier sur place si les ouvrages décrits s'ajustent parfaitement aux ouvrages adjacents.

À la fin des travaux, l'entrepreneur doit remettre au Ministère une copie sur film sensibilisé de 0,8 mm d'épaisseur de tous les plans d'ateliers que lui-même ou ses sous-traitants ont préparés au cours des travaux. Ces films doivent montrer les détails des travaux concernés tels qu'approuvés par le maître d'oeuvre et tels qu'exécutés.

Les dessins de ces plans doivent être conformes à la norme ONGC-72-Gp-1.

C- Plans d'ouvrages provisoires

Un ouvrage provisoire est tout ouvrage (batardeau, fausse charpente, système d'érection, pont temporaire, etc.) dont le but est de permettre l'exécution de l'ouvrage permanent.

Avant d'entreprendre ces ouvrages, l'entrepreneur doit remettre des copies de ses plans au maître d'oeuvre pour information; ce dernier se réserve le droit d'exiger des modifications.

Les plans se rapportant à l'étalement des coffrages doivent être signés par un membre de l'Ordre des Ingénieurs du Québec. Il en est de même pour tous les plans qui relèvent de l'exercice de la profession d'ingénieur.

Ces plans sont requis en 5 copies et le titre doit mentionner le nom, la localisation et le numéro du projet apparaissant sur les plans du Ministère.

Si les plans affectent un tiers, l'entrepreneur doit au préalable obtenir son approbation et fournir les copies additionnelles.

Le Ministère ne fournit pas les plans des ouvrages provisoires. Par exception, s'il les fournit et s'ils font partie des plans et devis du contrat, ils ont la même valeur et doivent être suivis avec la même rigueur que les plans des ouvrages d'art.

6.05 COOPÉRATION DE L'ENTREPRENEUR

L'entrepreneur doit maintenir sur le lieu des travaux un représentant responsable, autorisé à recevoir les ordres de service du maître d'oeuvre ou des inspecteurs et son domicile ou tout autre endroit où il habite pour la durée des travaux doit être clairement déterminé.

Dans le cas d'urgence suite à une malfaçon ou à l'emploi de matériaux défectueux, le maître d'oeuvre peut, en l'absence d'un représentant autorisé à recevoir ses instructions, prendre la direction des travaux et donner ou faire donner par l'inspecteur, des instructions directement aux ouvriers.

6.06 PIQUETS ET REPÈRES

Le maître d'oeuvre établit sur le terrain les piquets et repères suivants:

- a) pour les travaux de terrassement:
 - 1- au début des travaux, tous les 20 m sur la ligne de centre de chacune des chaussées, un piquet où est inscrit le chaînage. Les piquets de la ligne de centre sont remis en place après l'essouchement.
 - 2- tous les 20 m de chaque côté de la ligne de centre, à la limite de l'emprise, un piquet et un point de niveau. Sur ce piquet sont inscrits: le chaînage, la distance de ce piquet à la ligne de centre et l'élévation de la ligne de sous-fondation (ou d'une autre ligne) par rapport au point de niveau (déblai... remblai...). Ce piquet est remplacé après l'essouchement s'il y a lieu, et le point de niveau est alors installé avant le mesurage des sections initiales.
- b) pour les travaux de revêtement: un piquet tous les 20 m, de chaque côté du pavage à construire, où est indiquée l'élévation du revêtement si nécessaire.
- c) pour les ouvrages d'art majeurs: un point de coordonnées avec deux axes principaux et un point de niveau.
- d) pour les autres ouvrages tels que ponceaux; murs, garde-fous, bordures, puisards, etc.: la localisation des axes, alignements et élévations.

Si, au cours des opérations, ces piquets et repères viennent à disparaître, l'entrepreneur doit les remplacer lui-même, à ses frais.

Pour l'exécution des travaux de terrassement, le maître d'oeuvre remet à l'entrepreneur une liste où sont données, pour le côté gauche et le côté droit, les limites extrêmes des terrassements tous les 20 m, la distance de la ligne de centre au fossé (si cette distance est variable) ainsi que la dénivellation entre le profil central (de la sous-fondation ou d'une autre ligne) donnée sur les piquets d'emprise et le fond des fossés (si cette dénivellation est variable).

1981-01

Les données «limites extrêmes des terrassements» ne peuvent être qu'approximatives et leur inexactitude ne modifie en rien l'obligation de l'entrepreneur d'exécuter les terrassements selon les pentes théoriques prévues aux plans et devis.

Toutes les mesures, à l'exception de celles énumérées ci-dessus, nécessaires à l'exécution des travaux sont faites par l'entrepreneur, le maître d'oeuvre s'en tenant à la vérification. L'entrepreneur est tenu de compléter le piquetage général par un piquetage complémentaire qui consiste à reporter sur le terrain tous les points nécessaires à la construction et ce de façon à permettre une vérification facile et rapide. Dans le cas des ouvrages d'art, il doit indiquer sur le plan d'implantation le piquetage complémentaire qu'il entend faire et le procédé adopté à cet effet.

Les mesurages en vue du paiement des ouvrages sont faits par le maître d'oeuvre.

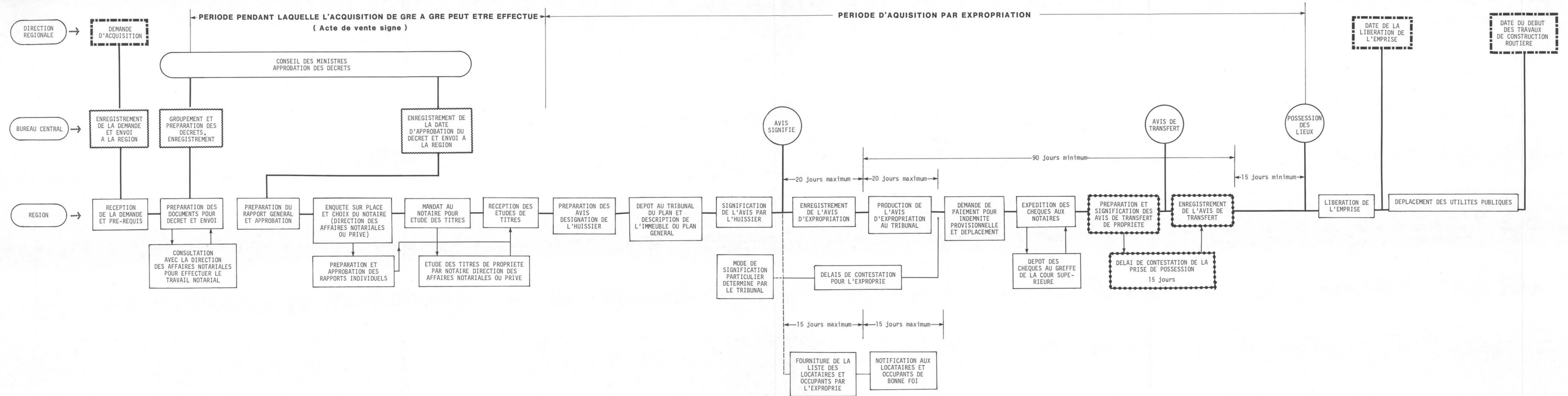
6.07 INSPECTION

Le maître d'oeuvre et les inspecteurs ont l'autorité d'inspecter les travaux en cours d'exécution, de même que les matériaux employés, commandés, en voie de préparation ou de transformation par l'entrepreneur et ses sous-traitants. Pour cela, ils doivent avoir accès à toutes les parties des travaux, aux ateliers, usines, carrières, etc.; l'entrepreneur doit leur faciliter l'accomplissement rapide, complet et sécuritaire de leur inspection et est responsable de tout retard apporté par sa faute à cette inspection.

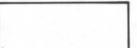
ANNEXE 8

PROCÉDURE D'EXPROPRIATION

INTERVENANTS



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

-  INTERVENANTS PRINCIPAUX
-  DEMANDES ET DELAIS PROGRAMMES PAR LA DIRECTION REGIONALE
-  OPERATIONS EFFECTUEES PAR LE BUREAU-CENTRAL
-  OPERATIONS EFFECTUEES PAR LE BUREAU REGIONAL
-  ETAPES LEGALES PROGRAMMEES PAR LE BUREAU REGIONAL
-  PROCEDURE DE TRANSFERT DE PROPRIETE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 132 302