



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'Environnement

CANQ  
TR  
GE  
PR  
113  
Add.

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT  
PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 30  
SAINTE-CATHERINE À SAINT-TIMOTHÉE

**TRONÇON SAINTE-CATHERINE - RIVIÈRE CHÂTEAUGUAY**

**ADDENDA**

**Lavalin Environnement**

76 C

342 788



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, 21<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5H1

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT  
PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 30  
SAINTE-CATHERINE À SAINT-TIMOTHÉE  
**TRONÇON SAINTE-CATHERINE - RIVIÈRE CHÂTEAUGUAY**

---

Juillet 1989

ADDENDA

CANQ

TR

GE

PR

1.13

Add.

**Lavalin Environnement**

## LISTE DES PARTICIPANTS

### Lavalin Environnement Inc.:

Robert Ferrari	planificateur en environnement, chargé de projet
Yves Comtois	planificateur en environnement, coordonnateur de l'étude
Magella Bouchard	agronome-consultant
Silvio Morelli	géographe
Denis Talbot	géographe

### Ministère des Transports du Québec:

Cette étude a été supervisée par le personnel du Service de l'environnement, sous la responsabilité de M. Daniel Waltz, écologiste.

Louise Maurice	géographe-urbaniste, chargée de projet
Linda Jasmin	agronome
Michel Bérard	géographe, chef de la Division des études environnementales- ouest

Avec la collaboration du Service des projets de Montréal:

André Gingras	ingénieur
Maryse Lavallée	maîtrise en urbanisme
Jacques Thibault	ingénieur

**TABLE DES MATIERES**

	<u>Page</u>
<b>1 INTRODUCTION</b>	<b>1.1</b>
1.1 Contexte et mandat	1.1
1.2 Nature et contenu de l'étude	1.2
<b>2 JUSTIFICATION DU NOUVEAU TRACÉ</b>	<b>2.1</b>
<b>3 ÉLABORATION ET DESCRIPTION DU NOUVEAU TRACÉ</b>	<b>3.1</b>
3.1 Actualisation des inventaires	3.1
3.1.1 Utilisation du sol	3.2
3.1.2 Caractérisation de l'agriculture	3.2
3.2 Hiérarchisation des résistances	3.4
3.3 Description du tracé et des ouvrages	3.6
<b>4 IMPACT DU NOUVEAU TRACÉ</b>	<b>4.1</b>
4.1 Identification des impacts	4.1
4.2 Évaluation des impacts	4.4
4.3 Impact de la section AD révisée	4.7
4.4 Impact de la section DHI révisée	4.14
4.5 Évaluation comparative	4.20
<b>5 SYNTHÈSE DES IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION</b>	<b>5.1</b>
5.1 Impacts permanents et mesures d'atténuation spécifiques	5.1
5.2 Impacts temporaires et mesures d'atténuation générales	5.8
5.3 Impacts résiduels	5.9

LISTE DES TABLEAUX

		<u>Page</u>
TABLEAU 3.1	Hiérarchisation des résistances	3.5
TABLEAU 4.1	Guide de détermination de l'importance de l'impact	4.6
TABLEAU 4.2	Identification des impacts de la section AD révisée	4.11
TABLEAU 4.3	Évaluation des impacts de la section AD révisée	4.12
TABLEAU 4.4	Identification des impacts de la section DHI révisée	4.15
TABLEAU 4.5	Évaluation des impacts de la section DHI révisée	4.16
TABLEAU 4.6	Évaluation comparative	4.21
TABLEAU 5.1	Impacts permanents et mesures d'atténuation spécifiques du tracé retenu	5.4

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE I Fiches d'impact

ANNEXE 2 Cartes

ANNEXE 3 Plan du tracé

ANNEXE 4 Réponses aux questions du ministère de  
l'environnement du Québec



---

## 1 INTRODUCTION

---

### 1.1 CONTEXTE ET MANDAT

---

En décembre 1987, Lavalin Environnement Inc. (LEI) a remis au ministère des Transports du Québec (MTQ) la version finale de l'étude d'impact sur l'environnement du prolongement de l'autoroute 30 pour le tronçon devant relier la route 132 dans la municipalité de Sainte-Catherine à la rivière Châteauguay dans la municipalité du même nom.

Suite au dépôt du rapport, des discussions avec certains intervenants du milieu concernés par le projet ont amené le MTQ à effectuer certains ajustements au tracé qui avait été retenu en 1987. Ainsi, quelques modifications dans le parcours du tracé et dans la configuration spatiale de certains échangeurs ont été apportées.

Dans ce contexte, le service de l'Environnement du ministère des Transports du Québec a mandaté la firme LEI pour effectuer une étude complémentaire permettant d'identifier et d'évaluer les impacts sur l'environnement du nouveau tracé et de proposer les mesures d'atténuation appropriées pour faciliter l'intégration du projet dans le milieu récepteur.



## 1.2 NATURE ET CONTENU DE L'ETUDE

Cette étude constitue un addenda au rapport principal produit en 1987 (1). L'ensemble des informations de base concernant le milieu récepteur et les démarches utilisées pour procéder à l'élaboration et à l'analyse comparative des différentes options de tracé se retrouvent dans le document produit en 1987. Pour la présente étude, l'emphase est mise sur l'évaluation du nouveau tracé retenu. La méthode utilisée pour identifier et évaluer les impacts est similaire à celle utilisée en 1987 et n'est donc pas exposée en détail dans cet addenda.

Outre cette introduction, le rapport comprend quatre chapitres. La justification du nouveau tracé est présentée au chapitre 2.0.

Le chapitre 3.0 décrit le nouveau tracé en fonction de la répartition des composantes du milieu et des critères environnementaux de localisation. Une mise à jour des données concernant l'utilisation du sol le long des nouvelles sections du tracé est effectuée préalablement à la description du tracé.

L'identification et l'évaluation des impacts permanents du nouveau tracé sont présentées au chapitre 4.0.

Le chapitre 5.0 décrit les mesures d'atténuation élaborées dans le but de limiter les impacts permanents et temporaires du projet. Il énumère enfin les impacts résiduels.

---

1. Etude d'impact sur l'environnement; prolongement de l'autoroute 30; Ste-Catherine à St-Timothée, tronçon Ste-Catherine rivière Châteauguay, André Marsan et Associés Inc., novembre 1987.



## 2 JUSTIFICATION DU NOUVEAU TRACE

Le 27 mai 1988, la Commission de protection du territoire agricole du Québec a refusé la demande d'autorisation du ministère des Transports concernant le tracé autoroutier qui avait été retenu en décembre 1987. Suite à ce refus, des rencontres entre personnes et organismes concernés ont eu lieu dans le but d'identifier une solution de compromis acceptable.

Un nouveau tracé a ainsi été élaboré puis présenté par monsieur Marc Yvan Côté, Ministre des Transports, à monsieur Michel Pagé, Ministre de l'Agriculture des pêcheries et de l'alimentation, aux représentants de l'UPA régional, et à quelques-uns des agriculteurs concernés, lors d'une réunion tenue le 11 novembre 1988. Les personnes présentes ont toutes approuvé le nouveau tracé. Par la suite, des ajustements ont été apportés au nouveau tracé pour tenir compte des revendications de la ville de Châteauguay, en ce qui concerne le secteur du parc industriel.

Le nouveau tracé se distingue du tracé retenu en 1987 en ce qu'il se situe davantage à l'extrémité des terres agricoles. Ce tracé s'est avéré techniquement réalisable moyennant l'élaboration d'un autre type d'échangeur pour la route 207, l'élimination des chemins de desserte dans ce secteur et l'empiètement plus grand de l'emprise dans le parc industriel de Châteauguay.

L'accès aux parcelles isolées sera possible pour certains agriculteurs grâce à la construction de deux viaducs agricoles, un à l'est et l'autre à l'ouest de la route 207 (voir le plan TL-88-12-2027, Annexe III).



### 3 ÉLABORATION ET DESCRIPTION DU NOUVEAU TRACÉ

L'élaboration du nouveau tracé a été réalisée en suivant le même objectif de base que lors de l'élaboration du tracé retenu en 1987, en mettant à profit les possibilités offertes par les modifications du design des échangeurs.

Les mêmes éléments d'analyse que ceux de l'étude de 1987 sont considérés pour l'élaboration et la description du nouveau tracé, soit la répartition des composantes du milieu, qui sont traduites en termes de résistance, les critères environnementaux de localisation et les considérations technico-économiques.

Les sections qui suivent présentent la mise à jour des données sur l'utilisation du sol le long des nouvelles sections du tracé ainsi qu'un rappel de la hiérarchisation des éléments du milieu en terme de résistance suivant la méthode utilisée lors de l'étude d'impact.

#### 3.1 ACTUALISATION DES INVENTAIRES

Dans le but de s'assurer que tous les éléments nécessaires à l'identification et à l'évaluation des impacts du nouveau tracé étaient couverts, certains inventaires complémentaires ont été effectués. Ces inventaires ont porté essentiellement sur l'utilisation du sol et la caractérisation de l'agriculture.

### 3.1.1 Utilisation du sol

Les inventaires d'utilisation du sol ont été limités aux secteurs potentiellement affectés par le nouveau tracé. Des visites sur le terrain ont permis de constater que très peu de changements sont survenus depuis les inventaires effectués entre 1985 et 1987. Ainsi, il n'y a pas eu d'ajout dans le milieu bâti, de part et d'autre du rang Ste-Marguerite de même que dans le parc industriel de Châteauguay à l'intérieur de l'emprise projetée de l'autoroute et des échangeurs. Le seul projet de développement se situe dans le parc industriel, où un plan d'infrastructure avait été préparé pour une partie du secteur compris entre le boulevard Ford et la limite de la zone agricole, à l'est du boulevard Ste-Marguerite.

En ce qui concerne la délimitation du territoire agricole, il appert qu'en dépit du processus de révision entrepris par la MRC de Roussillon auprès de la Commission de protection du territoire agricole, les limites adoptées lors de la phase de négociation en 1980 avec les diverses municipalités et lors de décisions ultérieures concernant des demandes individuelles restent inchangées.

### 3.1.2 Caractérisation de l'agriculture

Les travaux d'analyse préalables à la rédaction du rapport de novembre 1987 avaient nécessité une enquête de caractérisation de l'agriculture dans la zone d'étude. Cette démarche visait à identifier les exploitations qui opéraient dans le secteur, à délimiter les superficies qu'elles cultivaient et à en préciser la tenure ainsi qu'à inventorier les types de productions pratiquées.

En vue de mettre à jour les modifications qui ont pu survenir depuis, le même exercice a été repris dans le cadre de cette étude. Toutefois, la méthode de

cueillette des données a été différente. La majeure partie du travail a été réalisée lors d'une rencontre avec le directeur de la Fédération de l'UPA de St-Jean-Valleyfield, qui nous a signalé les changements qui lui avaient été rapportés pour dix-neuf entreprises susceptibles d'être affectées par le nouveau tracé. Dans quatre cas, les renseignements nous apparaissant incomplets, des entrevues avec les exploitants concernés ou leurs proches ont été réalisées.

Il ressort de ces rencontres que les affectations des sols dénotées en 1985 sont toujours valables, les superficies en culture active, en friche et en boisé étant restées à peu près identiques (voir rapport de 1987).

Les agriculteurs qui opéraient en 1985 dans la zone d'étude, tant comme propriétaires que comme locataires, y sont encore tous présents et exploitent toujours les mêmes superficies. Il y a bien eu quelques transactions (ex.: lots 185 et 186), mais ces ventes n'ont nullement affecté l'exploitation des propriétés concernées. Aucune construction ni aucune démolition de bâtiments agricoles n'ont été rapportées, et sauf un cas, on ne souligne aucune modification sur le plan des productions exercées.

En fait, les changements à considérer restent mineurs:

- des superficies utilisées pour l'élevage d'un petit troupeau de bovins sont maintenant consacrées à la culture commerciale du foin (entreprise no. 18) (1);
- après un transfert père-fils, l'exploitation effective d'une ferme horticole a changé de propriétaire (entreprise no. 19);
- un verger au stade de l'implantation en 1985 entrera vraisemblablement en production cette année (entreprise no. 3);

---

(1) Les entreprises sont localisées sur la carte "entreprises agricoles" de l'étude d'impact de 1987.

- une transaction aurait eu pour effet que la dénomination juridique d'une entreprise passe de la propriété individuelle à la formule corporative (entreprise no. 8).

### 3.2 HIERARCHISATION DES RESISTANCES

Afin d'intégrer de façon optimale le projet dans le milieu, une hiérarchisation des composantes inventoriées et jugées discriminantes a été effectuée (tableau 3.1)

La résistance environnementale d'une composante exprime son degré d'incompatibilité avec le projet. La résistance est établie en considérant le degré de valorisation accordé à la composante et sa capacité d'intégration face à l'intervention proposée.

La hiérarchisation des composantes du milieu a permis de définir cinq (5) classes de résistance, soit:

- les contraintes qui constituent des résistances absolues et représentent des composantes environnementales ou espaces protégés par une loi qui y interdit ou limite sévèrement l'implantation d'une route;
- les résistances très fortes qui représentent des composantes environnementales ou espaces très limitatifs en raison de leur fort degré de valorisation et d'incompatibilité avec le projet;
- les résistances fortes qui sont des composantes environnementales ou espaces limitatifs en raison de leur valorisation élevée ou de leur incompatibilité avec le projet;
- les résistances moyennes qui sont constituées par des composantes ou espaces qui se prêtent à une intégration adéquate de l'équipement projeté, mais présentent certaines limitations dont il faut tenir compte lors de la formulation des mesures d'atténuation;



TABLEAU 3.1: HIERARCHISATION DES RESISTANCES

NIVEAU	CONTRAINTE	TRES FORTE	FORTE	MOYENNE	FAIBLE	COMPATIBILITE
PHYSIQUE				<ul style="list-style-type: none"> <li>rives de la rivière Châteauguay (150 m de part et d'autre)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>crête morainique</li> <li>zone de mauvais drainage</li> </ul>	
BIOLOGIQUE		<ul style="list-style-type: none"> <li>sanctuaire de pêche de la rivière Châteauguay</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>érablière à sucre</li> <li>feuillus tolérants</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>érablière rouge</li> <li>feuillus intolérants</li> <li>feuillus sur station humide</li> <li>rivière Châteauguay (partie incluse dans la zone d'étude)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>friche</li> </ul>	
HUMAIN	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utilisation du sol</li> <li>Patrimoine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>réserve indienne de Kahnawake</li> <li>bâtiment classé (maison Sauvageau-Sweeny)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>agglomération</li> <li>groupement important de résidences ou commerces</li> <li>industrie</li> <li>institution et services</li> <li>groupement d'éléments d'intérêt patrimonial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>projet de développement</li> <li>résidence isolée</li> <li>commerce isolé</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>terrain utilisé par un club de ski de fond</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gravière exploitée</li> <li>terrain vacant en zone blanche</li> <li>friche en zone blanche</li> <li>secteur d'intérêt préhistorique historique ou patrimonial</li> <li>zone de potentiel préhistorique</li> </ul>
VISUEL		7 et 9	<ul style="list-style-type: none"> <li>unité de paysage dont l'ICRV varie entre 4 et 6</li> <li>zone de 50 m autour d'un élément d'attrait, d'un élément de discordance ou d'une résidence isolée</li> <li>zone de 30 m autour</li> <li>zone de 30-60 m d'un groupement important de résidences</li> <li>point de repère visuel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>unité de paysage dont l'ICRV varie entre ou égal à 3</li> <li>zone de 50-100 m autour d'un élément d'attrait ou de discordance ou d'une résidence isolée (en milieu ouvert ou semi-ouvert).</li> <li>zone de 60-100 m autour d'un groupement important de résidences (milieu ouvert ou semi-ouvert).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>unité de paysage dont l'ICRV est inférieur</li> <li>zone de 100-150 m autour d'un élément d'attrait ou de discordance ou d'une résidence isolée (milieu ouvert seulement)</li> <li>autour d'un groupement important de résidences (milieu ouvert seulement)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ligne de force du paysage</li> </ul>
AGRICULTURE			<ul style="list-style-type: none"> <li>agriculture active en zone verte (horticulture, pomoculture, grandes cultures)</li> <li>érablière exploitée en zone verte</li> <li>pâturage en zone verte sur sols de catégories 1, 2, 3</li> <li>puits</li> <li>étang d'irrigation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>friche en zone verte sur sol de catégorie 1, 2, 3</li> <li>boisé de faible superficie en zone verte sur sols de catégories 1, 2, 3</li> <li>érablière pure en zone verte (potentiel d'exploitation à court ou moyen terme)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>grande culture en zone blanche</li> <li>boisé de grande superficie en zone verte sur sols de catégories 1, 2, 3</li> <li>boisé sur sols de catégorie 5</li> <li>utilisation non-agricole en zone verte (reconnue ou non)</li> </ul>	
TECHNICO-ECONOMIQUE		antenne de télécommunication				

- les résistances faibles, qui représentent des composantes environnementales ou espaces permettant généralement l'intégration adéquate du projet.

Aucune résistance n'a été accordée aux composantes environnementales ou espaces n'offrant aucune restriction à l'implantation de la route.

En fonction de la hiérarchisation du milieu, les aires de résistance comprises à l'intérieur de la zone d'étude ont été cartographiées sur la carte "Synthèse des résistances et tracé étudié" (Carte 1, Annexe II).

### 3.3 DESCRIPTION DU TRACÉ ET DES OUVRAGES

La carte des aires de résistance démontre que les secteurs les plus problématiques pour le passage de l'autoroute sont la réserve de Kahnawake (contrainte), les secteurs urbanisés (résistance très forte) et les terres agricoles en zone verte (résistance forte).

Le tracé retenu en 1987 reliait les points A D H I J (voir carte 1). Pour les besoins de l'étude et de l'analyse comparative, les sections AD, DHI et IJ avaient été considérées séparément. Les changements apportés au tracé entraînent des modifications pour la section AD et la section DHI. La dernière section, qui inclut la traversée de la rivière Châteauguay ne subit pas de modifications. Le nouveau tracé et le tracé retenu en 1987 sont présentés sur la carte 1 à l'annexe II.

Entre le point A, soit la route 132 à Sainte-Catherine et le point D, soit la limite est du lot 204 à Saint-Constant à la sortie de l'échangeur de la route 207, le nouveau tracé se rapproche davantage des limites de la réserve.

Pour la section DHI, le nouveau tracé entraîne des modifications surtout entre le parc industriel de Châteauguay et le boulevard Ste-Marguerite. Le nouveau tracé, conçu pour limiter au minimum le passage en

terres agricoles est déplacé vers le nord et entraîne un empiètement plus prononcé dans le secteur prévu pour le développement du parc industriel.

En ce qui concerne les ouvrages prévus le long du nouveau tracé, il y a ajout de deux nouvelles structures tandis que certaines structures déjà projetées subissent des modifications.

Les nouvelles structures sont constituées de deux viaducs d'usage restreint et à vocation strictement agricole. Le premier est placé à la hauteur du lot 195, et est orienté de façon à permettre l'accès d'est en ouest à la partie des lots 193, 194 ainsi qu'à une parcelle du lot 195 située au nord de l'emprise. Le second se trouve dans la municipalité de St-Isidore sur le lot 26 tout juste au point de rencontre avec les limites du lot 28. Cette structure donne accès, d'est en ouest, à la partie des lots 204, 22, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32 située au nord de l'emprise.

Ensuite il y a des modifications au design et à la géométrie de certaines structures déjà projetées. A ce titre, mentionnons l'ajout d'une descente dans le prolongement de la montée St-Régis à l'échangeur à être érigé sur les lots 183 et 184, laquelle permet l'accès aux superficies incluses dans le polygone formé par l'éventuelle emprise, les limites de Kahnawake, l'emprise de la voie ferrée et la limite des lots 186 et 187. La géométrie de l'échangeur à la jonction de la route 207 a été modifiée, de façon à ce que l'emprise de la structure et de ses approches soit réduite. Le design de l'échangeur prévu à la hauteur du futur boulevard industriel a également été modifié. Ainsi, l'autoroute passera sous le boulevard industriel et les bretelles d'accès, du côté nord, seront situées au niveau de l'autoroute à partir d'une future route située à l'est du boulevard industriel, à la limite de la partie développée du parc industriel. Du côté sud, les bretelles d'accès seront étagées, l'accès se faisant par le boulevard industriel. Enfin, au sud de l'échangeur, une voie de desserte est prévue entre le boulevard Industriel et le rang Ste-Marguerite afin de donner accès au secteur du parc industriel situé au sud de l'emprise (voir plan TL-88-12-2027 à l'annexe III).



---

#### 4 IMPACT DU NOUVEAU TRACÉ

---

L'identification et l'évaluation des impacts du nouveau tracé sont effectuées en utilisant la même méthodologie que lors de l'étude d'impact principale. Dans un premier temps, la nature des impacts est identifiée, par la suite la méthode d'évaluation de ces impacts est résumée et appliquée à chacun des impacts identifiés pour les sections AD et DHI du tracé.

---

##### 4.1 IDENTIFICATION DES IMPACTS

---

L'identification des impacts est une opération basée sur l'analyse des relations conflictuelles entre le milieu traversé et l'équipement à implanter.

En ce qui concerne le **milieu naturel**, les impacts identifiés pour le projet concernent:

- l'artificialisation des berges de la rivière Châteauguay, comprenant la modification du profil et la présence d'ouvrages;
- la destruction du couvert végétal en milieu forestier dans l'emprise. Les effets appréhendés sur le milieu biologique: perte de matière ligneuse, perte d'habitat faunique, modification du micro-climat pouvant impliquer une augmentation des risques de chablis et une modification de la végétation aux abords de l'emprise ont été regroupés et considérés par le biais de cet impact. En effet, compte tenu de l'absence d'espèces fauniques rares ou menacées, de gros gibier, d'espèces d'importance commerciale, écologique ou récréative ou d'habitats

forestiers ou terrestres particulièrement importants ou productifs, aucun de ces effets n'a une importance telle qu'il doive être évalué séparément et indépendamment de la destruction du couvert végétal.

Les impacts sur le milieu agricole sont:

- la perte de superficie agricole dans l'emprise ;
- la perte de superficie agricole due à la création d'enclaves . Cet impact fait référence à l'atteinte à l'intégrité du milieu agricole que constitue une perte de superficie agricole exploitable qui découle de la scission des superficies cultivées (ex.: parcelles résiduelles entre l'emprise et les limites de Kahnawake) ou de l'apparition de servitudes de nonaccès qui interdit le passage d'une partie de lot à une autre (ex.: parcelles de part et d'autre de la route 207 à proximité de l'échangeur;
- la perte de dynamisme des exploitations agricoles. Cet impact est généralement causé par la perte d'une partie des terres exploitées par un individu et peut, dans certains cas, mettre en cause la survie de l'exploitation. Les critères utilisés pour évaluer cet impact sont l'importance de la perte de superficie subie, le type d'exploitation (locataire ou propriétaire, exploitant à temps plein ou à temps partiel, type de culture, nombre d'animaux, superficie de la ferme, etc.) et sa viabilité. Cet impact considère les effets directs sur les exploitations touchées;
- la perturbation des opérations culturales qu'impliquent les inconvénients d'une accessibilité indirecte à une partie du territoire agricole;
- la perturbation de la structure du territoire agricole. Cet impact fait référence à l'effet déstructurant sur le territoire agricole qui résulte de la présence d'une barrière anthropique. Celle-ci tend à favoriser l'abandon des terres pour lesquelles il n'y a pas d'accès direct, à nuire à la mise en valeur des exploitations touchées et à réduire la valeur monétaire de ces terres.

Les impacts sur le milieu humain (1) sont:

- la perte de superficie utilisée à des fins urbaines dans l'emprise. Cet impact fait référence aux problèmes économiques et sociaux qu'occasionne l'expropriation des bâtiments résidentiels, commerciaux ou industriels, ainsi que les effets de la perte de superficie urbaine sur les utilisations du sol avoisinantes;
- la perte de superficie à vocation urbaine dans l'emprise (terrain vacant en zone blanche) ;
- la perturbation des activités récréatives qui résulte de la perte d'une partie des terrains utilisés à des fins de loisir;
- la modification de l'organisation urbaine des municipalités. La présence d'une autoroute constitue un élément structurant de l'aménagement du territoire pouvant influencer l'évolution de la trame urbaine.

Sur le plan du patrimoine culturel, le seul impact identifié concerne la perturbation d'un groupement d'éléments d'intérêt patrimonial au sud du boulevard Châteauguay, près de la rive de la rivière Châteauguay.

Pour le milieu visuel, les impacts appréhendés se divisent en deux catégories:

**Impacts sur les observateurs fixes:**

- la perturbation d'une unité de paysage par la présence de l'autoroute;
- la perturbation du cadre visuel des riverains et la modification de la structure du paysage perçu résultant de la présence des structures de la

---

1. Pour les fins de l'analyse, le milieu humain fait référence aux éléments de l'utilisation du sol énumérés au tableau 3.1.

route et des remblais nécessaires à sa construction;

- la perturbation ou la destruction d'un élément d'attrait.

**Impacts sur les usagers de la route:**

- la création d'un cadre visuel "négatif" par le passage à proximité d'éléments de discordance (tours radio, bancs d'emprunt, lignes hydroélectriques etc...).

Les impacts résultant de l'augmentation du climat sonore avaient fait l'objet d'une étude particulière présentée dans l'Annexe 4 du rapport de 1987, car ils n'avaient pas été jugés discriminants pour l'analyse comparative des tracés. Ils ne le sont pas davantage pour ce qui est du tracé optimisé étudié dans ce rapport. Les mesures de mitigation suggérées dans cette étude sont cependant reprises et appliquées au nouveau tracé retenu au chapitre 5.0.

Les tableaux 4.2 et 4.4 présentent, pour les sections AD et DHI révisées du tracé, les paramètres ayant servi à l'identification des impacts, soit la composante touchée, sa localisation, la superficie affectée, le niveau de résistance et la nature de l'impact qui en découle.

#### 4.2 EVALUATION DES IMPACTS

Chacun des impacts identifiés précédemment est évalué selon un indicateur-synthèse qui permet de porter un jugement global sur l'impact probable du projet sur la composante environnementale perturbée. Cet indicateur-synthèse est appelé "importance de l'impact".

L'importance de l'impact est déterminée à partir:

- du degré de perturbation affectant la composante environnementale;



- de la résistance de la composante environnementale affectée, telle qu'établie au chapitre 3.

La combinaison de la résistance de la composante subissant un impact et du degré de perturbation subi, permet de déterminer l'importance de l'impact. Pour établir cette importance, la grille présentée au tableau 4.1, "Guide de détermination de l'importance de l'impact" est utilisée. Celle-ci distingue trois catégories d'importance de l'impact: les impacts d'importance majeure, intermédiaire et mineure.

Dans certains cas, la combinaison de ces deux variables (résistance et degré de perturbation) permet la détermination automatique de l'importance de l'impact. Par exemple, une résistance très forte combinée à un degré de perturbation élevé donne un impact majeur. Dans d'autres cas, la grille de détermination de l'importance de l'impact permet une certaine souplesse quant à l'évaluation finale de l'impact de façon à prendre en compte les variations de contexte ainsi que le jugement professionnel lors de l'évaluation spécifique de chaque impact.

L'importance de l'impact est évaluée, à prime abord, sans tenir compte des mesures d'atténuation. Il s'agit de l'impact brut. L'impact résiduel, est ensuite établi en tenant compte de l'application des mesures d'atténuation particulières qui peuvent s'y rattacher.

Les tableaux 4.3 et 4.5 présentent pour les sections AD et DHI révisées du tracé les paramètres ayant servi à l'évaluation des impacts soit: la nature de l'impact, l'importance de l'impact brut, les mesures d'atténuation particulières proposées et l'importance de l'impact résiduel.

**TABIEAU 4.1: GUIDE DE DETERMINATION DE L'IMPORANCE DE L'IMPACT**

Résistance de la composante subissant un impact	+	Degré de perturbation subi par la composante	=	Importance de l'impact
Très forte		Elevé		Majeur
Très forte		Moyen		Majeur
Très forte		Faible		Intermédiaire
Forte		Elevé		Majeur
Forte		Moyen		Intermédiaire ou majeur
Forte		Faible		Mineur ou intermédiaire
Moyenne		Elevé		Intermédiaire
Moyenne		Moyen		Mineur ou intermédiaire
Moyenne		Faible		Mineur ou intermédiaire
Faible		Elevé		Mineur ou intermédiaire
Faible		Moyen		Mineur
Faible		Faible		Mineur

### 4.3 IMPACT DE LA SECTION AD REVISEE (TABLEAUX 4.2 ET 4.3)

#### **Milieu biologique**

Pour le milieu biologique, la section AD révisée comporte les mêmes deux impacts que l'ancien tracé: soit la destruction de 19,2 ha d'un couvert végétal situé dans un vaste boisé (un impact mineur) et la destruction d'une érablière de 1,4 ha (un impact majeur).

Aucune mesure d'atténuation ne permet de réduire l'importance de ces impacts.

#### **Milieu agricole**

Pour la section AD révisée, les quatre impacts identifiés pour le tracé original subsistent. Le premier concerne la perte de 42,8 ha de superficie à vocation agricole due à l'emprise, dont 38,2 ha sont exploités activement. L'importance accordée à cet impact est intermédiaire, à la suite d'une résistance forte et d'un degré de perturbation moyen.

Le second impact provient de la création d'enclaves. Malgré le fait que le projet à l'étude introduit la construction d'un viaduc agricole sur le lot 195, il n'en demeure pas moins qu'environ 35,1 ha en culture seront enclavés. La perte d'accès direct aux parties de lots enclavés soit par l'emprise soit par une servitude de non-accès, leur configuration irrégulière, leur superficie trop restreinte et leur éloignement des bâtiments de ferme sont autant de facteurs qui laissent présager que ces fonds de terres sont appelés à devenir sous-exploités et même à être abandonnés. L'importance de l'impact brut pour ce type de perte est considéré comme moyenne en fonction du niveau de résistance fort de cette composante et du degré de perturbation moyen.

Les pertes dues à la création d'enclaves pourront être considérablement diminuées dans la mesure où les parcelles enclavées et achetées lors des expropriations

seront vendues aux exploitants propriétaires des parcelles accessibles qui leur sont limitrophes de façon à obtenir un regroupement de parcelles. Ainsi, les espaces qui deviendraient à jamais perdus pour l'agriculture seraient des parcelles devenues trop petites et de configuration trop irrégulière: C-59, C-60, C-61, C-62, C-65, C-71, C-72, P-201. La plupart n'étant pas cultivées actuellement le retrait par enclavement de superficies en culture serait limité à deux hectares. Après cette réorganisation, le degré de perturbation du secteur serait faible et l'importance de l'impact résiduel serait tout au plus mineure.

Le troisième impact porte sur la perturbation de la structure du territoire agricole. Etant donné la similitude avec la section AD du tracé de 1987 et pour les mêmes motifs, l'impact créé sur cette composante est également considéré comme mineur.

Le quatrième impact a trait à la perte de dynamisme des exploitations touchées par le corridor. Les principes et les critères d'évaluation retenus pour l'analyse de la variante originale sont reportés dans leur entier pour le présent tracé. Comme les exploitations impliquées, au nombre de sept, sont les mêmes, les caractéristiques, propres à chacune ne seront pas reprises dans le cadre de l'évaluation du présent impact.

#### L'entreprise #1

Pour l'entreprise no. 1, la variante révisée traverse cinq lots ou parties de lot: 189, 190 (partie N-E), 190 (partie centre), 195 et 203. La superficie touchée totaliserait 15,5 ha, dont 6,9 par l'emprise et 8,6 par enclavement. Cependant, selon l'exploitant rencontré lors de l'actualisation des inventaires, le lot 203 ne contribuerait que de façon très marginale à la productivité générale de la ferme. Ainsi, la récolte de foin que l'on y prélève est considérée comme une production secondaire. Comme la superficie affectée par le projet (15,5 ha) correspond presque à celle du lot 203 (15 ha), la perte de superficie devient alors assimilable à l'abandon de cette production secondaire. Etant donné que le degré de perturbation est d'abord

établi en fonction de l'atteinte à la production principale, il est jugé faible dans ce cas et l'importance de l'impact est mineure.

La nouvelle variante retirera 3,8 ha en culture de l'entreprise #9, consacrés à une production secondaire. Même si la production secondaire occupe environ 14 ha, nous pensons que celle-ci, moyennant certains réajustements, pourra aisément se maintenir. En regard des 280 ha restant, cette perte représente une proportion de seulement 1,4%. Ainsi, pour l'ensemble de cette ferme, la perturbation occasionnée sur son dynamisme sera à peu près nulle.

L'entreprise #13 se présente comme un cas ayant une certaine ressemblance avec l'entreprise 9 en ce sens qu'une production secondaire est affectée. Au total, 17,4 ha, seront affectés par le projet, ce qui correspond à 50% des 35 ha consacrés à une production secondaire tout en ne représentant que 10,8% de la surface totale de l'exploitation (160 ha). Étant donné que le degré de perturbation est d'abord établi en fonction de l'atteinte à la production principale, il est jugé faible dans ce cas et l'importance de l'impact est évaluée à mineure.

Les entreprises #19 et #20 verront leur superficie diminuée de 12,0 et de 5,6 ha respectivement par l'emprise et par l'échangeur de la route 207. Compte tenu de la taille restreinte de ces fermes (28 ha et 37 ha), le dynamisme de ces exploitations sera fortement affecté avec une perte respective de 42,9% et de 15,1%. Un seuil maximal de tolérance pour la perte de sol cultivé a été fixé à 15%. Au-delà de cette proportion l'entreprise est sérieusement atteinte. Les activités de l'entreprise #19 comptent une production principale (horticulture maraîchère) et une production secondaire (céréale) qui est directement affectée par le projet. Cette dernière constitue cependant un assolement de rotation. Compte tenu des bénéfices que toutes les cultures et le sol en tirent, cette pratique est à maintenir, voire à développer, et cette production en dérivée, quoique généralement peu intéressante sur le strict plan de la rentabilité, reste tout de même l'équivalent d'une production principale. En ce qui regarde l'entreprise #20, la perte enregistrée se situe

tout juste au niveau critique. Considérant la faible étendue de sols cultivés qu'exploite cette entreprise, les possibilités de réajustement sont limitées et, conséquemment, l'abandon est à prévoir. Un degré de perturbation fort est donc attribué et l'importance de l'impact du projet autoroutier sur ces deux entreprises est majeure.

Pour l'entreprise #29, le nouveau projet va y soustraire quelque 7,7 ha de la superficie cultivée, soit 9,5% du total des 81 ha exploités. La perturbation sera moyenne et l'impact aura une importance intermédiaire.

Les entreprises #30, #31 et #33 présentent des situations similaires. Chacune perdra dans l'ordre 4,4, 2,5 et 3,4 ha, ce qui correspond respectivement à 4,6, 3 et 2,7% de la superficie de ces fermes, dont l'étendue est de 95, 83 et 128 ha. Le degré de perturbation étant jugé faible, l'impact du projet sur ces exploitations sera mineur.

#### Milieu Humain

Les impacts sur le milieu humain de la section AD révisée sont au nombre de 3 et s'avèrent être les mêmes que pour l'ancien tracé. Le premier concerne la perte de 1,3 ha de superficie utilisée à des fins urbaines, sur laquelle sont situés trois (3) bâtiments de service dont la relocalisation dans le secteur ne devrait pas s'avérer très problématique (un impact intermédiaire).

Le deuxième impact concerne la perte de 12,5 ha de superficie à vocation urbaine. Cette perte n'est pas très significative étant donné l'abondance de ce type de terrain dans le secteur (un impact mineur).

Le troisième impact concerne la perturbation des activités récréatives due à la perte d'une partie des terrains utilisés par le Club de ski de fond de Saint-Constant. L'activité étant menacée, l'impact brut est d'importance intermédiaire. Cependant, des mesures d'atténuation consistant à maintenir l'accès aux pistes

TABLEAU 4.2: IDENTIFICATION DES IMPACTS DE LA SECTION AD révisée

ELEMENT DU MILIEU AFFECTE	LOCALISATION CADASTRALE (rang)	(lot)	SUPERFICIE (ha)	NIVEAU DE RESISTANCE	NATURE DE L'IMPACT
<b>. BOISE</b>					
- Feuillus intolérants	CSG <sup>(1)</sup>	666,667	0,2	4,8	. Moyen
	CSG	181 à 183	4,0		
	CSG	187,188	0,6		
- Feuillus sur station humide	CSG	666,667	7,2	14,6	. Moyen
	CSG	178,179			
	CSG	182 à 184	6,0		
	CSG	182,181	0,9		
	CSG	186	0,2		
- Erablière à sucre	CSG	189,190	1,4		. Fort
<hr/>					
. Agriculture active en zone verte (grande culture)	CSG	184,186 à 190	42,8	. Fort	. Perte de superficie agricole dans l'emprise
	CSG	190 à 204			
. Friche en zone verte	CSG	179,180 183	5,2	. Moyen	. Perte de superficie agricole dans l'emprise
. Agriculture active en zone verte (grande culture)	CSG	186,187,188 190 à 204	35,1	. Fort	. Perte de superficie agricole due à la création d'enclaves
. Exploitation agricole no: 1, 9, 13, 19, 20, 29, 30, 31, 33			N/A	. Fort	. Perte de dynamisme de l'exploitation agricole
<hr/>					
. Zone commerciale et industrielle	CSC	664, 666, 667	1,3	. Très fort	. Perte de superficie utilisée à des fins urbaines (1 commerce et deux industries)
. Terrain vacant à vocation non agricole	CSC	663 à 667	12,5	. Faible	. Perte de superficie à vocation urbaine
. Terrains utilisés par un club de ski de fond	CSG	178 à 184	N/A	. Moyen	. Perturbation d'une activité récréative
	CSC	665-666-667			
. Sous-unité boisée St-Constant	CSG	180 à 183	N/A	. Moyen	. Perte de valeur attribuée de la sous-unité
. Lignes à 120 KV (élément de discordance)	CSG	196 à 204	N/A	. Fort	. Perception d'un élément de discordance par les usagers de la route

(<sup>1</sup>)CSC: Concession Sainte-Catherine  
 CSG: Concession Saint-Georges  
 CR : Concession de la Rivière  
 CPR: Concession du Petit Rang  
 CSM: Concession Sainte-Marguerite  
 CSJB: Concession Saint-Jean Baptiste  
 CSE: Concession Sud-Est  
 CNOSR: Concession Nord-Ouest de St-Régis

TABLEAU 4.3: EVALUATION DES IMPACTS DE LA SECTION AD REVISEE

NATURE DE L'IMPACT	DEGRE DE PERTURBATION	IMPORTANCE DE L'IMPACT BRUT	MESURE DE MITIGATION PARTICULIERE PROPOSEE	IMPORTANCE DE L'IMPACT RESIDUEL
. Destruction du couvert végétal	. Faible	. Mineur	. conserver le boisé de la limite de l'emprise jusqu'au pied des talus de l'échangeur prévu à la Montée St-Régis	. Mineur
. Destruction du couvert végétal (érablière à sucre)	. Elevé	. Majeur		. Majeur
. Perte de superficie agricole dans l'emprise	. Moyen	. Intermédiaire		. Intermédiaire
. Perte de superficie agricole due à la création d'enclaves	. Moyen	. Moyen	. regroupement des terres enclavées	. Mineur
. Perte de dynamisme de l'exploitation agricole: exploitation no				
1	. Faible	. Mineur	-	. Mineur
13	. Faible	. Mineur	-	. Mineur
19	. Elevé	. Majeur	-	. Majeur
20	. Elevé	. Majeur	-	. Majeur
29	. Moyen	. Intermédiaire	-	. Intermédiaire
30	. Faible	. Mineur	-	. Mineur
31	. Faible	. Mineur	-	. Mineur
33	. Faible	. Mineur	-	. Mineur
. Perturbation de la structure du territoire agricole	. Faible	. Mineur		. Mineur
. Perte de superficie utilisée à des fins urbaines (1 commerce et deux industries)	. Moyen	. Intermédiaire		. Intermédiaire
. Perte de superficie à vocation urbaine	. Faible	. Mineur		. Mineur
. Perturbation d'une activité récréative	. Elevé	. Intermédiaire	. aménagement d'un passage à niveau pour ski de fond sous le viaduc prévu à la voie ferrée du CP . fournir l'assistance financière requise pour permettre la restructuration de l'activité	. Mineur
. Perte de valeur attribuée de la sous-unité	. Faible	. Mineur	. limiter le déboisement jusqu'au pied du talus . ensemercer les talus	. Mineur
. Perception d'un élément de discordance	. Faible	. Mineur	. plantations de bosquets de végétation en bordure de la route (de part et d'autre et dans l'axe visuel des pylones)	. Mineur



par un passage à niveau sous le viaduc de la voie ferrée du Canadien pacifique et la fourniture d'assistance financière pour permettre la restructuration de l'activité permettraient de réduire l'importance de l'impact (un impact mineur).

#### Milieu visuel

Pour le milieu visuel, la section révisée comporte des impacts sur les observateurs fixes et sur les futurs usagers de la route.

Le premier impact concerne la perturbation du champ visuel des riverains au niveau de la route 132 à Sainte-Catherine, dans un secteur déjà hétérogène sur le plan visuel (un impact mineur).

Certaines mesures comme l'aménagement paysagé de l'échangeur avec la route 132 et l'orientation des appareils d'éclairage de façon à éviter les aires de séjour permettraient d'améliorer l'intégration visuelle de l'infrastructure sans toutefois éliminer l'impact.

Le deuxième impact résulte de l'ouverture d'un corridor dans la sous-unité boisée de Saint-Constant, qui possède une faible accessibilité visuelle pour les observateurs fixes (un impact mineur). Certaines mesures comme l'ensemencement des talus de l'échangeur et la limitation du déboisement peuvent atténuer la perturbation attribuable à cet impact.

Le troisième impact touche les usagers de la future autoroute. Trois lignes hydroélectriques à 120 kV, qui traversent l'unité agricole, entrent dans le champ visuel des utilisateurs sur près d'un kilomètre. La durée pendant laquelle les infrastructures seront dans le champs visuel des observateurs est brève (un impact mineur).

#### 4.4 IMPACT DE LA SECTION DHI MODIFIEE (TABLEAUX 4.4 ET 4.5)

##### Milieu biologique

Pour la section DHI, le seul impact biologique fait référence à la destruction de 1,5 ha de couvert végétal dans un boisé situé à l'intérieur du parc industriel de Châteauguay. Etant donné que la survie de ce boisé est mise en doute, l'importance de l'impact est considérée mineure.

##### Milieu agricole

La section étudiée est affectée par cinq types d'impact sur le milieu. En premier, l'emprise suppose le retrait de 25,7 ha de sol en exploitation active, dont 18,5 ha en grandes cultures, 5,4 ha sous pâturage et 1,8 ha en horticulture fruitière et maraîchère. En vertu de la forte résistance de cette composante et de la perturbation moyenne causée à la composante, l'importance de l'impact est évaluée à intermédiaire.

Avec le viaduc agricole prévu pour les quatre exploitations se partageant les terres entre le point D et le parc industriel, aucun espace ne sera complètement enclavé par le passage de l'autoroute. Toutefois, une parcelle de 1,2 ha du lot 3 de la paroisse de St-Isidore se retrouvera coincée entre la future emprise et le parc industriel. Le détour considérable qui serait nécessaire pour que l'exploitant accède à cette parcelle, combinée à sa faible superficie implique qu'elle peut être considérée comme perdue pour l'agriculture et assimilée à l'équivalent d'une parcelle enclavée. L'effet combiné de la résistance élevée de cette composante et de la faible perturbation sur le milieu agricole causée par cette perte fait que l'importance de ce deuxième impact est mineure.

Le parcours de ce tracé va emprunter, à peu de choses près, le même environnement que celui étudié antérieurement. Par conséquent, les répercussions sur les éléments structuraux du territoire agricole restent alors identiques (un impact intermédiaire).

TABLEAU 4.4: IDENTIFICATION DES IMPACTS DE LA SECTION DHI REVISEE

ELEMENT DU MILIEU AFFECTE	LOCALISATION CADASTRALE (rang) (lot)	SUPERFICIE (ha)	NIVEAU DE RESISTANCE	NATURE DE L'IMPACT
. Feuillus sur station humide	CSM 177	1,5	. Moyen	. Destruction du couvert végétal
. Agriculture active en zone verte:				
- grande culture	CNOSR 25 à 32 CPR 3, 4	25,7	. Fort	. Perte de superficie agricole dans l'emprise
- horticulture	CSJB 131,177			
. Pâturage permanent en zone verte (sol de potentiel 1,2,3)	CNOSR 23,24		. Fort	. Perte de superficie agricole dans l'emprise
. Friche en zone verte	CNOSR 32,33 CSM 177,202 CSJB 197 à 201 CR 1,2	15,2	. Moyen	. Perte de superficie agricole dans l'emprise
. Agriculture active en zone verte	CPR 3	1,2	. Fort	. Perte de superficie agricole due à la création d'enclaves
. Exploitation agricole no 3, 18, 21, 23, 24		N/A	N/A	. Perte de dynamisme de l'exploitation agricole
. Exploitations agricoles nos 18, 23, 36, 34		N/A	N/A	. Perturbations des opérations culturales
. Terrain vacant à vocation non agricole	CSM 172 à 177 CR 2 CR nord boul. Châteauguay CR sud boul. Châteauguay	21,4	. Faible	. Perte de superficie à vocation urbaine
. Zone commerciale et industrielle	CSE 130-1-1, 129-1-1, 128,116 CR P-200 (rue Barrette)	0,3 0,9	. Très fort	. Perte de superficie utilisée à des fins urbaines (7 commerces et une manufacture)
. Zone résidentielle	CR P1A, P1 2-2 3-1, 3-3 CR P200 (rue Barrette)	0,7 0,5		
. Zone résidentielle	CPR Boul. Ste-Marguerite	1,0	. Très fort	. Perte de superficie utilisée à des fins urbaines (5 résidences et dépendances)
. Zone industrielle	CPR P-2	1,2	. Très fort	. Perte de superficie utilisable à des fins industrielles
. Agglomération (sous-unité urbanisée Mercier)	CSJB CR CSE	N/A	. Fort	. Perturbation du champ visuel des riverains

TABLEAU 4.5: EVALUATION DES IMPACTS DE LA SECTION DHI REVISEE

NATURE DE L'IMPACT	DEGRE DE PERTURBATION	IMPORTANCE DE L'IMPACT BRUT	MESURES DE MITIGATION PARTICULIERES PROPOSEES	IMPORTANCE DE L'IMPACT RESIDUEL
. Destruction du couvert végétal	. Faible	. Mineur	-	. Mineur
. Perte de superficie agricole due à la présence de l'emprise	. Moyen	. Intermédiaire	-	. Intermédiaire
. Perte de superficie agricole due à la création d'enclaves	. Faible	. Mineur	-	. Mineur
. Perte de dynamisme de l'exploitation agricole:				
exploitations no 3	. Moyen	. Mineur	-	. Mineur
21	. Faible	. Mineur	-	. Mineur
23	. Faible	. Mineur	-	. Mineur
34	. Faible	. Mineur	-	. Mineur
18	. Faible	. Moyen	-	. Intermédiaire
36	. Faible	. Moyen	-	. Intermédiaire
. Perturbation des opérations culturales	. Faible	. Mineur	-	. Mineur
. Perturbation de la structure du territoire agricole	. Moyen	. Intermédiaire	-	. Intermédiaire
. Perte de superficie utilisée à des fins urbaines (mixte)	. Elevé	. Majeur	-	. Majeur
. Perte de superficie à vocation urbaine	. Faible	. Mineur	-	. Mineur
. Perte de superficie utilisée à des fins urbaines (résidentiel)	. Elevé	. Majeur	-	. Majeur
. Perte de superficie utilisée à des fins urbaines (industriel)	. Faible	. Mineur	-	. Mineur
. Perturbation du champ visuel des riverains (agglomération)	. Moyen	. Intermédiaire	. orienter les appareils d'éclairage de façon à éviter la diffusion sur les aires de séjour  . niveller, ensemercer et entretenir l'emprise dans les secteurs remaniés non-requis pour la phase 1 du projet  . plantation d'arbres d'alignement en bordure du boulevard	. Mineur

Même si un viaduc donne l'accessibilité aux terres situées au nord de l'emprise, il y aura toujours des répercussions sur les opérations culturales. L'aspect le plus immédiat est le parcours allongé pour se rendre et revenir des champs, qui entraîne le prolongement du temps de travail. Par ailleurs, les caractéristiques du viaduc agricole font qu'une attention supplémentaire doit être apportée sur la masse admise en charge et augmentent la complexité des manoeuvres en situation de recul. L'importance de cet impact pour le bloc des quatre exploitations concernées est estimée comme mineure.

Dépendamment de l'ampleur des superficies perdues, le dynamisme des entreprises riveraines à l'emprise peut être affecté de façon plus ou moins intense. Pour chacune des dix entreprises dûment identifiées, ce cinquième impact est défini et évalué comme suit:

- pour les entreprises #7, #8, #10 et #35, la superficie retirée est inférieure à 2,5%. Compte tenu du barème fixé antérieurement, l'impact du projet sur leur dynamisme est donc nul;
- pour les entreprises #21, #23 et #34, les pertes sont de 7,7 ha, 1,9 ha et 3,6 ha, ce qui représente dans l'ordre 6,5, 4,5 et 3,6% de leur superficie cultivée. La perturbation est faible et l'impact qui en découle est mineur;
- cette variante va nécessiter 5,4 ha de l'entreprise #18, et 2,8 ha de l'exploitation #36, ce qui correspond à 8,4 et 8,2% de leur superficie respective. Le degré de perturbation étant moyen, l'impact est jugé intermédiaire.
- l'entreprise #3 nécessite une analyse de la situation quelque peu différente compte tenu qu'elle comporte une production principale (pomiculture) et une production secondaire (maraîchage). Les parcelles dévolues à l'un et l'autre type d'horticulture sont séparées par une zone de friche et le tracé à l'étude n'accaparerait que les champs en culture maraîchère (1,2 ha), laissant intacts les deux vergers. Ainsi, cette entreprise à production mixte deviendra une ferme

strictement pomicole à moins que l'exploitant ne reprenne l'activité maraîchère sur d'autres parcelles de son entreprise. L'impact consiste donc en la perte d'une production qui constitue probablement un revenu d'appoint, mais qui ne mettra aucunement en péril la production principale. Par ailleurs, le projet implique l'expropriation de résidences et de bâtiments de ferme rattachés à cette entreprise, mais compte tenu de la responsabilité qu'a le ministère des Transports du Québec de relocaliser les bâtiments de telle sorte que l'entreprise demeure opérationnelle, nous évaluons globalement l'impact subi par cette entreprise comme mineur.

#### Milieu humain

La section DHI révisée entraîne quatre impacts sur le milieu humain.

Le premier concerne une perte de superficie utilisée à des fins urbaines, soit 2,4 ha en zone résidentielle et commerciale d'un secteur situé immédiatement à l'est de la route 138. Cet impact dont l'importance est considérée comme majeure, implique, outre la perte de superficie, le déplacement ou l'expropriation de 17 bâtiments dont 9 résidences, 6 commerces (occupant 5 bâtiments), un bâtiment commercial à louer et une manufacture de matelas. Le degré de perturbation s'exerçant sur des composantes fortement et très fortement résistantes a donc été évalué à élevé.

Le second concerne aussi une perte de superficie utilisée à des fins urbaines, soit 1,0 ha d'une zone résidentielle d'un secteur situé à l'est du rang Ste-Marguerite. Cet impact implique le déplacement ou l'expropriation de cinq résidences et de plusieurs bâtiments connexes. Le degré de perturbation s'exerçant sur ces composantes à résistance très forte est élevé et l'importance de l'impact est donc majeure.

Le troisième impact concerne également une perte de superficie utilisée à des fins urbaines, soit 1,2 ha de terrain situé à l'intérieur de la partie développée du parc industriel de Châteauguay. Bien que la résistance de ce secteur soit très forte, le tracé n'affecte que

l'extrémité est de la pointe du parc industriel. Par ailleurs aucun bâtiment existant n'est directement affecté; le degré de perturbation est jugé mineur et l'importance de l'impact est également jugé mineure compte tenu du fort taux de vacance du parc industriel. Le quatrième impact concerne la perte de 21,4 ha de terrain vacant à vocation non-agricole. La majeure partie de ces terrains (15 ha) se situe dans le secteur prévu pour l'extension du parc industriel de Châteauguay. La résistance de cette composante est faible et le degré de perturbation est également jugé faible étant donné la quantité de terrains disponibles pour le développement industriel et par le fait qu'une voie de desserte permettra le développement du secteur situé au sud de l'emprise en faisant la jonction entre le rang Ste-Marguerite et le futur boulevard industriel. L'importance de l'impact est donc établie à mineure.

Enfin, la localisation de l'autoroute projetée pourrait impliquer une modification de l'organisation du territoire urbain dans ce secteur. Il serait ainsi possible que la séparation d'une partie du secteur cultivé du territoire agricole plus au sud puisse, à moyen ou long terme, influencer les limites du zonage agricole et du zonage urbain. Toutefois, étant donné que cette modification dépendra de considérations actuellement inconnues et du comportement d'entités décisionnelles indépendantes (c-a-d municipalité, CPTA), aucun degré d'importance n'a été attribué à cet impact potentiel.

#### Milieu visuel

Pour la section DHI révisée, le seul impact concerne les observateurs fixes situés dans les unités urbanisées de Châteauguay et de Mercier. L'impact résulte du fait que l'infrastructure sera visible pour les riverains et du fait que la qualité visuelle du milieu sera modifiée pour les observateurs mobiles circulant sur le boulevard Châteauguay. L'impact brut est d'importance intermédiaire. L'application des mesures suivantes permet de réduire l'impact: orientation des appareils d'éclairage de façon à éviter la diffusion sur les aires de séjour, nivellement, ensemencement et entretien de l'emprise dans les

secteurs remaniés non requis à la première phase du projet et plantation d'arbres d'alignement en bordure du boulevard Châteauguay entre celui-ci et l'autoroute. Une coupe de l'aménagement proposée est présentée à la figure 6.1 du rapport principal. Par ces mesures, l'importance de l'impact est réduite à mineure.

#### 4.5 EVALUATION COMPARATIVE

Une comparaison sommaire a été effectuée entre les sections du nouveau tracé et les sections correspondantes du tracé retenu en 1987. Le Tableau 4.6 présente la compilation des impacts résiduels impliqués par les sections AD et DHI avant et après la modification du tracé.

Il ressort de cette compilation que les différences sont peu marquées quant au nombre total des impacts décelés. Elles se situent essentiellement au niveau des milieux agricoles et humain.

Sur le plan agricole, le nouveau tracé présente certaines améliorations par rapport au tracé de 1987. Ces améliorations se situent essentiellement au niveau des superficies totales affectées en zone verte qui sont légèrement moindres pour les sections AD et DHI (99 ha en 1987 vs. 84,9 ha en 1989) ainsi qu'au niveau des superficies enclavées après mesures d'atténuation (11 ha en 1987 vs. 2,2 ha en 1989).

Ce gain sur le plan agricole implique en contrepartie une certaine perte sur le plan de l'utilisation non-agricole du territoire, qui se traduit par la nécessité d'exproprier 5 résidences supplémentaires et une atteinte à la partie développée du parc industriel de Châteauguay. Dans ce dernier cas toutefois, la perturbation demeure faible et le développement prévu du parc n'est pas davantage compromis par le nouveau tracé que par le tracé retenu en 1987.



**TABEAU 4.6 EVALUATION COMPARATIVE**

IMPACT RESIDUEL	SECTION DU TRACE			
	AD(1987)	AD(revisée 1989)	DHI(1987)	DHI(revisée 1989)
MILIEU PHYSIQUE	1 mineur 1 majeur	1 mineur 1 majeur	1 mineur	1 mineur
MILIEU AGRICOLE	8* mineurs 1 intermédiaire	7 mineurs 2 intermédiaires	7 mineurs 4 intermédiaires	6 mineurs 4 intermédiaires
	3 majeurs	2 majeurs		
MILIEU HUMAIN	2 mineurs 1 intermédiaire	2 mineurs 1 intermédiaire	1 mineur 1 majeur	2 mineurs 2 majeurs
MILIEU VISUEL	3 mineurs	3 mineurs	2 mineurs	1 mineur
TOTAL	14 mineurs 2 intermédiaires 4 majeurs	13 mineurs 3 intermédiaires 3 majeurs	11 mineurs 4 intermédiaires 1 majeur	10 mineurs 4 intermédiaires 2 majeurs

\* Les impacts sur le dynamisme des entreprises 31 et 33 étaient mineurs pour le tracé retenu en 1987, et non pas nuls tels qu'indiqués à la page 6-18 de l'étude principale. Ce qui implique qu'on retrouve 8 impacts mineurs au lieu de 6 sur le milieu agricole.



## 5 SYNTHÈSE DES IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION

### 5.1 IMPACTS PERMANENTS ET MESURES D'ATTÉNUATION SPECIFIQUES

Les impacts permanents du nouveau tracé essentiellement liés à la présence de l'équipement ainsi que les mesures d'atténuation spécifiques à ces impacts sont présentés au tableau 5.1. Chacun des impacts (permanents et temporaires) a fait l'objet d'une fiche d'impact présentée à l'annexe I. La Carte 2 "Impacts du nouveau tracé et mesures d'atténuation" présentée à l'Annexe II, permet la localisation des impacts.

#### Milieu naturel

Pour le milieu naturel, l'implantation du projet impliquera la destruction du couvert végétal sur une superficie totale de 20,9 ha. Le seul autre impact permanent consistera en une artificialisation des berges de la rivière Châteauguay, sur une largeur de 90 mètres. Les effets négatifs de ces impacts pourront être atténués par les mesures d'atténuation suivantes:

- conserver le boisé de la limite de l'emprise jusqu'au pied des talus de l'échangeur prévu à la montée Saint-Régis;
- ensemençer les talus;
- au niveau des rives de la rivière Châteauguay, ensemençer et planter avec des espèces indigènes les secteurs remaniés, tant lors de la phase 1 que lors de la phase 2 du projet.

### Milieu humain

Les impacts permanents sur le milieu humain sont surtout concentrés au niveau du secteur urbanisé de Mercier et de Châteauguay.

La perte de superficies utilisées à des fins urbaines, comprenant des bâtiments à être expropriés, s'applique à la jonction de l'autoroute projetée et de la route 132, au croisement du rang Ste-Marguerite, au croisement de la route 138 et à la rive ouest de la rivière Châteauguay. Elle concerne deux commerces et un motel le long de la route 132, cinq résidences avec dépendances au croisement du rang Ste-Marguerite, six commerces, neuf résidences avec dépendances et une manufacture de matelas au croisement de la route 138 ainsi que six résidences avec dépendances dont une maison de ferme sur la rive ouest de la rivière Châteauguay. Une perte de superficie de 1,2 ha est induite à l'extrémité est du parc industriel de Châteauguay, mais aucun bâtiment n'est directement affecté.

La perte de superficie à vocation urbaine concerne 30,9 ha (12,5 ha à Sainte-Catherine et 21,4 ha à Châteauguay) sur des secteurs en friche ou des terrains vacants.

Les activités d'un club de ski de fond à Saint-Constant seront également perturbées par l'implantation de l'autoroute. L'impact, qui est d'importance intermédiaire, peut être réduit à mineur par l'application des mesures d'atténuation spécifiques suivantes:

- prévoir un passage à niveau pour ski de fond au viaduc prévu pour la voie ferrée du Canadien Pacifique;
- assurer un support financier pour permettre la restructuration de l'activité en fonction de la présence de l'autoroute.

### Milieu agricole

Pour le milieu agricole, les impacts permanents sont:

- la perte de 68,5 ha de terres agricoles cultivées dans l'emprise;
- la perte de 36,3 ha de terres agricoles cultivées due à la création d'enclaves;
- la perte de dynamisme pour 14 exploitations agricoles;
- la perturbation des opérations culturales due à une accessibilité moins directe;
- la perturbation de la structure du territoire agricole.

La mesure spécifique proposée consiste à favoriser des opérations de regroupement des superficies agricoles perdues par enclavement ainsi que les conditions nécessaires à leur exploitation. Cette mesure permet de diminuer à 3,2 ha les parties enclavées des exploitations agricoles touchées par le projet.

### Patrimoine culturel

Le seul impact permanent s'exerçant sur le patrimoine culturel est constitué par le passage à proximité de la limite nord d'un groupement d'éléments d'intérêt patrimonial près de la rive est de la rivière Châteauguay.

TABLEAU 5.1: IMPACTS PERMANENTS ET MESURES D'ATTÉNUATION SPECIFIQUES DU NOUVEAU TRACE

ELEMENT AFFECTE	NO DE FICHE D'IMPACT	SECTION DU TRACE	SUPERFICIE AFFECTEE (ha)	NATURE DE L'IMPACT	MESURES PROPOSEES	IMPORTANCE DE L'IMPACT RESIDUEL
Bâtiments industriels et commerciaux	1	AD	-	Perte de superficie utilisée à des fins urbains	-	Intermédiaire
Terrain à vocation urbaine	2	AD	12,5	Perte de superficie à vocation urbaine	-	Mineur
Route 132	3	AD	-	Perturbation du champ visuel des riverain	Orientation des appareils d'éclairage de façon à éviter les aires de séjour Aménagement paysager de l'échangeur de la route 132	Mineur
Terrains utilisés par un club de ski de fond	4	AD	-	Perturbation d'une activité récréative	Aménager un accès parallèle au viaduc des voies ferrées du CP et fournir l'assistance financière pour la restructuration de l'activité	Mineur
Boisé (feuillus intolérants et sur station humide, érablière à sucre)	5	AD	10,1	Destruction du couvert végétal	Conserver le boisé de la limite de l'emprise jusqu'au pied des talus de l'échangeur prévu à la montée St-Régis	Mineur
Boisé (érablière à sucre mélangé)	7	AD	1,3	Destruction du couvert végétal	-	Majeur
Structure du territoire agricole	8	AD	-	Perturbation de la structure du territoire agricole	-	Mineur
Sous-unité boisée St-Constant	9	AD	-	Perte de valeur attribuée	Limiter le déboisement de l'échangeur Ensemencer les talus	Mineur
Territoire agricole	10	AD	42,8	Perte de superficie agricole dans l'emprise	-	Intermédiaire
Territoire agricole	11	AD	2,0	Perte de superficie agricole due à la création d'enclaves	Regroupement des terres agricoles résiduelles	Mineur
Exploitations agricoles	12	AD	N/A	Perte de dynamisme (cinq exploitations)	-	Mineur
Exploitations agricoles	13	AD	N/A	Perte de dynamisme (une exploitation)	-	Intermédiaire
Exploitations agricoles	14	AD	N/A	Perte de dynamisme (deux exploitations)	-	Majeur
Lignes à 120 kv (élément de discordance)	16	AD	-	Perception d'un élément de discordance par les usagers de l'autoroute	Aménager des bosquets de végétation de façon à améliorer la diversité visuelle du paysage	Mineur
Structure du territoire agricole	18	DHI	N/A	Perturbation de la structure du territoire agricole	-	Intermédiaire
Territoire agricole	19	DHI	41,0	Perte de superficie agricole dans l'emprise	-	Intermédiaire
Territoire agricole	20	DHI	1,2	Perte de superficie agricole par enclavement	-	Mineur
Exploitations agricoles	21	DHI	-	Perturbation des opérations culturales	-	Mineur
Exploitations agricoles	22	DHI	N/A	Perte de dynamisme (quatre exploitations)	-	Mineur
Exploitations agricoles	23	DHI	N/A	Perte de dynamisme (deux exploitations)	-	Intermédiaire
Parc industriel	25	DHI	1,2	Perte de superficie utilisée à des fins industrielles	-	Mineur
Bâtiments résidentiels	27	DHI	-	Perte de superficie utilisée à des fins urbaines	-	Majeur
Bâtiments commerciaux, résidentiels et industriels	28	DHI	2,4	Perte de superficie utilisée à des fins urbaines	-	Majeur
Friche en zone blanche et terrains vacants à vocation non-agricole	29	DHI	21,4	Perte de superficie à vocation urbaine	-	Mineur
Boisé (feuillus sur station humide et intolérants)	30	DHI	1,5	Destruction du couvert végétal	-	Mineur
Agglomération de Mercier-Châteauguay	32	DHI	-	Perturbation du climat sonore	Ecrans acoustiques	Mineur
Agglomération de Mercier-Châteauguay	33	DHI	-	Perturbation du champ visuel des riverains	Orienter les appareils d'éclairage de façon à éviter la diffusion sur les aires de séjour Niveler, ensemenecer et entretenir l'emprise dans les secteurs remaniés non-requis pour la phase 1 du projet Planter des arbres d'alignement en bordure du boulevard	Mineur
Résidence Mercier-Châteauguay	35	DHI	-	Perturbation du milieu sonore	-	Moyen
Bâtiments résidentiels	36	IJ	-	Perte de superficie utilisée à des fins urbaines	-	Majeur
Groupement d'éléments d'intérêt patrimonial	37	IJ	-	Perturbation d'éléments patrimoniaux	-	Mineur
Sous-unité visuelle de la rivière Châteauguay	38	IJ	-	Perturbation de l'unité de paysage	Revégétaliser les rives et terrasser selon les pentes naturelles Réaliser le tablier du pont légèrement en porte-à-faux au-dessus des poutres	Mineur
Berges de la rivière Châteauguay	39	IJ	2,0	Artificialisation des berges	-	Mineur

### Milieu visuel

Pour le milieu visuel, les impacts permanents reliés à la présence de l'autoroute concernent d'une part les impacts sur les observateurs fixes qui sont au nombre de deux. Ainsi, la perturbation du cadre visuel des riverains s'applique aux résidences situées de part et d'autre des routes traversées, à l'agglomération urbaine de Mercier - Châteauguay ainsi qu'à la sous-unité riveraine de la rivière Châteauguay. La perte de qualité visuelle d'une unité de paysage valorisée est un deuxième impact visuel qui touche la sous-unité boisée de Saint-Constant.

D'autre part, un impact sur les usagers de la route est identifié lorsque ceux-ci passent à proximité d'un élément considéré comme négatif dans le paysage. Pour le tracé retenu, longer sur près de 2 km un corridor de lignes hydro-électriques à haute tension constitue un impact visuel mineur.

Les mesures de mitigation proposées pour réduire les impacts visuels permanents sont les suivantes:

- aménagement paysager du site de l'échangeur de la route 132, plusieurs éléments de discordance étant présents à cet endroit;
- conserver le boisé de la limite de l'emprise jusqu'au pied des talus de l'échangeur prévu à la montée Saint-Régis;
- ensemençer les talus;
- plantation de bosquets de végétation de part et d'autre de l'axe visuel des pylônes lorsque ceux-ci sont situés en bordure de l'autoroute;
- orienter les appareils d'éclairage de façon à éviter les aires de séjour au point de croisement de l'autoroute avec le boulevard Ste-Marguerite et au niveau de l'agglomération de Mercier-Châteauguay;
- plantation d'arbres d'alignement le long du secteur urbanisé situé en bordure du boulevard

Châteauguay et de l'autoroute de façon à réduire l'échelle visuelle de l'emprise;

- en ce qui a trait à la traversée de la rivière Châteauguay, quel que soit le tracé qui sera éventuellement choisi (IJ ou IK), les mesures suivantes s'appliquent:
  - . harmoniser la nouvelle structure avec celle déjà existante;
  - . utiliser des garde-fous du type panoramique;
  - . effectuer le tablier du pont légèrement en porte-à-faux, si possible;
  - . minimiser les remblais et déblais en bordure de la rivière;
  - . terrasser suivant les pentes naturelles existantes;
  - . ensemercer et planter les rives remaniées avec les espèces indigènes.

#### **Milieu sonore**

L'évaluation des impacts permanents du tracé retenu en 1987 sur le milieu sonore a fait l'objet d'une étude spécifique présentée à l'Annexe 3 du rapport principal. Les modifications apportées au tracé ne modifient en rien la méthodologie qui a été appliquée; seuls les résultats présentent de légères différences.

Pour les fins de cette analyse, le tracé retenu avait été divisé en trois secteurs, et ne comprenait pas la traversée de la rivière Châteauguay.

**SECTEUR 1:** Milieu urbain actuellement développé ou en voie de l'être pour usage résidentiel entre la rivière Châteauguay et le rang Ste-Marguerite;

**SECTEUR 2:** Milieu rural entre le rang Ste-Marguerite et le chemin de fer du Canadien Pacifique;



**SECTEUR 3: Milieu rural à vocation industrielle entre le chemin de fer du Canadien Pacifique et la route 132 à Sainte-Catherine.**

Une enquête origine - destination récente (1987) a permis d'établir un scénario de projection réaliste pour les débits de circulation projetés sur l'autoroute. Les impacts appréhendés pour chaque secteur sont donc présentés ci-dessous. Il est à noter que pour le milieu sonore, les impacts induits par la première et deuxième phase du projet ont été traités. En effet, la réalisation de la première phase du projet, soit la construction d'une chaussée, va engendrer une modification du climat sonore ambiant différente de la phase ultime du projet.

Pour le secteur 1, dès la première phase, les impacts générés seront d'intensité moyenne et forte sur la première rangée de résidences situées de part et d'autre de l'axe routier à l'ouest de la 138 et une résidence à l'est de la 138 subira un impact moyen à la deuxième phase. Ces résultats s'appliquent au nouveau tracé.

Pour le secteur 2, une résidence subissait un impact moyen et une autre un impact faible, à la deuxième phase du projet. Le nouveau tracé qui entraîne l'expropriation ou le déplacement des résidences qui étaient affectées le long du rang Ste-Marguerite a pour effet d'annuler ces impacts.

Pour le secteur 3, aucune résidence ne sera affectée.

L'implantation d'écrans acoustiques est prévue pour les zones résidentielles situées en milieu urbain actuellement développé ou en voie de l'être à court terme subissant un impact sonore d'intensité forte et moyenne.

Ces protections permettront d'obtenir des impacts résiduels d'intensité faible. La localisation des écrans est présentée sur la carte "Impacts du tracé retenu et mesures d'atténuation".

A titre préventif, les municipalités devront planifier des mesures de protection contre le bruit de la

circulation routière, pour les zones résidentielles qui se développeront à moyen et à long termes. Dans ce but, le ministère des Transports du Québec fournira aux municipalités les cartes des isophones prévus.

## 5.2 IMPACTS TEMPORAIRES ET MESURES D'ATTENUATION GENERALES

Les impacts temporaires sont identifiés par la mise en relation des sources d'impact avec les composantes du milieu touchées par le tracé retenu. Les sources d'impact sont les activités requises pour installer l'équipement.

Les impacts temporaires sont de courte durée, c'est-à-dire qu'ils peuvent se faire sentir à un moment donné ou de façon continue sur une période de temps correspondant généralement à la période de construction.

Les impacts temporaires peuvent être annulés ou limités à des impacts très faibles par l'application des mesures d'atténuation appropriées.

L'ensemble des impacts temporaires qui s'exerceront sur les éléments du milieu affecté par le nouveau tracé sont les mêmes que ceux qui avaient été décrits pour le tracé retenu en 1987. La liste détaillée de ces impacts est présentée dans le chapitre 7 (section 7.2) du rapport de 1987.

Les travaux nécessaires à la réalisation du projet seront assujettis aux dispositions contenues au cahier des charges et devis généraux qui définit les droits et les responsabilités du ministère des Transports et de ses mandataires. Des mesures de mitigations additionnelles ou complémentaires visant à réduire les impacts temporaires ont été élaborées. L'ensemble de ces mesures, décrites dans le chapitre 7.0 du rapport de 1987 s'appliquent au nouveau tracé.

### 5.3 IMPACTS RESIDUELS

---

L'évaluation des impacts résiduels du nouveau tracé est faite en tenant compte de l'application des mesures d'atténuation précédemment décrites. Elle permet la connaissance de la valeur des impacts anticipés du projet sur le milieu.

En ce qui concerne les impacts permanents associés au projet, l'application de certaines mesures d'atténuation particulières permet d'en réduire l'importance, parfois de façon très significative. Ainsi, pour l'ensemble du tracé retenu, le milieu naturel compte quatre impacts, dont trois concernent la destruction du couvert végétal et l'artificialisation des rives de la rivière Châteauguay.

Le milieu agricole compte deux impacts intermédiaires associés à la perte de superficie agricole dans l'emprise, deux impacts mineurs pour la perte de superficie agricole due à la création d'enclaves, un impact mineur pour la perturbation des opérations culturales et deux impacts majeurs, trois intermédiaires et neuf mineurs liés à la perte de dynamisme des exploitations agricoles. Par ailleurs, un impact mineur et un impact intermédiaire subsistent pour la perturbation de la structure du territoire agricole.

En ce qui concerne le milieu humain, les impacts résiduels sont mineurs dans deux cas pour la perte de superficie à vocation urbaine, majeurs dans trois cas pour la perte de superficie utilisée à des fins urbaines et mineur dans un cas pour la perte d'une superficie utilisable à des fins industrielles.

Un impact intermédiaire a été attribué au patrimoine alors que le milieu visuel compte cinq impacts mineurs associés à la perturbation des champs visuels et des unités de paysage ainsi qu'à la perception d'éléments discordants pour les utilisateurs.

Etant donné l'application de mesures d'atténuation générales, les impacts résiduels temporaires sont considérés comme peu importants.

ANNEXE 1: FICHES D'IMPACT

**Fiche n°:** 1  
**Localisation:** Route 132

**Superficie (ha):**  
 1,3

**Élément du milieu affecté:**  
 Zone commerciale et industrielle  
 3 bâtiments (2 industries légères et 1 motel)

**Description de l'impact:**  
 Perte de superficie utilisée à des fins urbaines

**Évaluation de l'impact:**

<b>Durée de l'impact</b>		<b>Importance de l'impact résiduel</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> permanent	----- ▲	<input checked="" type="radio"/> majeur	----- ▲
<input type="checkbox"/> temporaire	----- ▲	<input type="radio"/> intermédiaire	----- ▲
		<input type="radio"/> mineur	----- ▲
		<input type="radio"/> nul	----- ▲

**Mesure de mitigation:**  
 Nil

**Fiche n°:** 2  
**Localisation:** CSG, lots 663 à 667

**Superficie (ha):**  
12,5

**Élément du milieu affecté:**

Terrain vacant à vocation non-agricole

**Description de l'impact:**

Perte de superficie à vocation urbaine

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Nil

**Fiche n°:** 3  
**Localisation:** Route 132

**Superficie (ha):**  
 N/A

**Élément du milieu affecté:**

Unité visuelle

**Description de l'impact:**

Perturbation du champ visuel des riverains

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

- . Orientation des appareils d'éclairage de façon à éviter les aires de séjour.
- . Aménagement paysagé de l'échangeur avec la route 132



**Fiche n°:** 4  
**Localisation:** CSG, lots 178 à 184  
 665, 666, 667

**Superficie (ha):**  
 N/A

**Élément du milieu affecté:**

Terrains utilisés par un club de ski de fond

**Description de l'impact:**

Perturbation d'une activité récréative

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

- . Aménager un accès parallèle au viaduc des voies ferrées du CP
- . Fournir l'assistance financière requise pour permettre la restructuration de l'activité

**Fiche n°:** 5  
**Localisation:** CSG, lots 666, 667, 181  
à 184, 186 à 190

**Superficie (ha):**  
21,1

**Élément du milieu affecté:**

Boisés composés de feuillus intolérants et sur stations humides

**Description de l'impact:**

Destruction du couvert végétal

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Conserver le boisé de la limite de l'emprise jusqu'au pied du talus de l'échangeur prévu à la montée Saint-Régis

**Fiche n°:** 6  
**Localisation:** CSG, lots 666, 667, 181  
à 184, 186 à 190

**Superficie (ha):**  
N/A

**Élément du milieu affecté:**

Couvert végétal

**Description de l'impact:**

Perturbation de la végétation voisinant l'emprise en l'exposant:

- . A de nouvelles conditions météorologiques qui tendent à augmenter les risques de chablis et à modifier le régime d'évapo-transpiration
- . A des embruns salins

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Mesures de mitigation générales (7,3,2)

**Fiche n°:** 7  
**Localisation:** CSG 189-190

**Superficie (ha):**  
 1,4

**Élément du milieu affecté:**

Erablière à sucre

**Description de l'impact:**

Destruction du couvert végétal

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Nil

**Fiche n°:** 8  
**Localisation:** CSG, lots 178 à 180,  
 183, 184, 186 à 204

**Superficie (ha):**  
 N/A

**Élément du milieu affecté:**

Territoire agricole

**Description de l'impact:**

Perturbation de la structure du territoire agricole

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Nil

**Fiche n°:** 9  
**Localisation:** CSG, lots 180 à 183

**Superficie (ha):**  
 N/A

**Élément du milieu affecté:**

Sous-unité visuelle boisée de Saint-Constant

**Description de l'impact:**

Perte de valeur attribuée de la sous-unité

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

- . Limiter le déboisement jusqu'au pied du talus
- . Ensemencer les talus

**Fiche n°:** 10  
**Localisation:** CSG, lots 178 à 180,  
 183, 184, 186 à 204

**Superficie (ha):**  
 42,8

**Élément du milieu affecté:**

Terres agricoles cultivées

**Description de l'impact:**

Perte de superficie agricole dans l'emprise

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Nil

**Fiche n°:** 11  
**Localisation:** CSG, lots 186 à 188,  
 190 à 204

**Superficie (ha):**  
 2

**Élément du milieu affecté:**

Grandes cultures en zone verte

**Description de l'impact:**

Perte de superficie agricole due à la création d'enclaves

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

. Regroupement des terres agricoles résiduelles



Fiche n°: 12

Localisation: CSG

Superficie (ha):

N/A

**Élément du milieu affecté:**

Exploitation agricoles nos. 1, 13, 30, 31, 33

**Description de l'impact:**

Perte de dynamisme pour les exploitations 1, 13, 30, 31 et 33

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲ (5)

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Nil

Fiche n°: 13

Localisation: CSG

Superficie (ha):

N/A

**Élément du milieu affecté:**

Exploitation agricole no. 29

**Description de l'impact:**

Perte de dynamisme pour l'exploitation no. 29

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Nil

Fiche n°: 14

Localisation:

Superficie (ha):

N/A

**Élément du milieu affecté:**

Exploitation agricoles nos. 19 et 20

**Description de l'impact:**

Perte de dynamisme pour les exploitations 19 et 20

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲ (2)

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Nil.

**Fiche n°:** 15  
**Localisation:** CSG, lots 178 à 180,  
 183, 184, 186 à 195

**Superficie (ha):**  
 N/A

**Élément du milieu affecté:**

Terres agricoles cultivées

**Description de l'impact:**

- . Modification des systèmes de drainage souterrain et de surface;
- . Comblement des fossés;
- . Modification de certaines opérations culturales;
- . Dommages aux chemins de ferme et aux clôtures;
- . Effets de la disposition des déchets;
- . Débordement des matériaux de remblayage, d'excavation et de l'équipement de construction

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Mesures de mitigation générales (7,3,3)

**Fiche n°:** 16  
**Localisation:** CSG, lots 196 à 204

**Superficie (ha):**  
 N/A

**Élément du milieu affecté:**

Lignes à 120 kV en tant qu'élément de discordance

**Description de l'impact:**

Perception d'un élément de discordance par les usagers de la route

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Plantations de bosquets de végétation dans l'axe visuel des pylônes

**Fiche n°:** 17  
**Localisation:** Route 207

**Superficie (ha):**  
 N/A

**Élément du milieu affecté:**

Secteur d'intérêt moyen pour le patrimoine architectural

**Description de l'impact:**

Passage dans un secteur présentant un intérêt pour le patrimoine architectural

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

● majeur ----- ▲

◐ intermédiaire ----- ▲

◑ mineur ----- ▲

○ nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Mesures de mitigation générales (7,3,5)

**Fiche n°:** 18

**Localisation:** CSG, lots 203-204, CNOSR  
lots 23 à 34, CPR, lots CSM, lots 202, 203  
177 CSJB, lots 131, 137, 197 à 201, CR, lots  
3 et 4

**Superficie (ha):**

N/A

**Élément du milieu affecté:**

Territoire agricole

**Description de l'impact:**

Perturbation de la structure du territoire agricole

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Nil

Fiche n°: 19

Localisation:

Superficie (ha):

41,0

**Élément du milieu affecté:**

Terres agricoles cultivées

**Description de l'impact:**

Pertes de superficie agricole dans l'emprise

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Nil



Fiche n°: 20  
 Localisation: CR lot 3

Superficie (ha):  
 1,2

**Élément du milieu affecté:**  
 Terres agricoles en grande culture

**Description de l'impact:**

Perte de superficie agricole due à la création d'enclaves

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

- permanent ----- ▲
- temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

- majeur ----- ▲
- intermédiaire ----- ▲
- mineur ----- ▲
- nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Nil

Fiche n°: 21

Localisation: N/A

Superficie (ha):

N/A

**Élément du milieu affecté:**

Exploitations agricoles

**Description de l'impact:**

Perturbation des opérations culturales

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Nil

Fiche n°: 22  
 Localisation: CPR

Superficie (ha):  
 N/A

**Élément du milieu affecté:**

Exploitations agricoles nos. 3, 21, 23, 34

**Description de l'impact:**

Perte de dynamisme pour les exploitations nos. 3, 21, 23, 34

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲ (4)

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Nil

Fiche n°: 23  
Localisation: CSM

Superficie (ha):  
N/A

**Élément du milieu affecté:**

Exploitations agricoles nos. 18, 36

**Description de l'impact:**

Perte de dynamisme pour les exploitations nos. 18 et 36

**Évaluation de l'impact:****Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Nil

Fiche n°: 24

Localisation:

Superficie (ha):

N/A

**Élément du milieu affecté:**

Terres agricoles cultivées en grandes cultures

**Description de l'impact:**

- . Modification des systèmes de drainage souterrain et de surface;
- . Comblement des fossés;
- . Modification de certaines opérations culturales;
- . Dommages aux chemins de ferme et aux clôtures;
- . Effets de la disposition des déchets;
- . Débordement des matériaux de remblayage, d'excavation et de l'équipement de construction

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

● majeur ----- ▲

◐ intermédiaire ----- ▲

◑ mineur ----- ▲

○ nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Mesures de mitigation générales (7,3,3)

**Fiche n°:** 25  
**Localisation:** CPR, p-2

**Superficie (ha):**  
 1,2

**Élément du milieu affecté:**  
 Parc industriel de Châteauguay

**Description de l'impact:**  
 Perte de superficie utilisée à des fins industrielles

**Évaluation de l'impact:**

<b>Durée de l'impact</b>		<b>Importance de l'impact résiduel</b>	
<input checked="" type="checkbox"/>	permanent ----- ▲	<input checked="" type="radio"/>	majeur ----- ▲
<input type="checkbox"/>	temporaire ----- ▲	<input type="radio"/>	intermédiaire ----- ▲
		<input type="radio"/>	mineur ----- ▲
		<input type="radio"/>	nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**  
 Nil

**Fiche n°:** 26  
**Localisation:** Boulevard Sainte-Marguerite

**Superficie (ha):**  
 N/A

**Élément du milieu affecté:**

Secteur d'intérêt moyen pour le patrimoine architectural

**Description de l'impact:**

Passage dans un secteur présentant un intérêt pour le patrimoine architectural

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Mesures de mitigation générales (7,3,5)

**Fiche n°:** 27  
**Localisation:** CPR boul. Ste-Marguerite

**Superficie (ha):**  
 1,0

**Élément du milieu affecté:**  
 Zone résidentielle: 5 résidences et dépendances

**Description de l'impact:**  
 Perte de superficie utilisée à des fins urbaines

**Évaluation de l'impact:**

<b>Durée de l'impact</b>		<b>Importance de l'impact résiduel</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> permanent	----- ▲	<input checked="" type="radio"/> majeur	----- ▲
<input type="checkbox"/> temporaire	----- ▲	<input type="radio"/> intermédiaire	----- ▲
		<input type="radio"/> mineur	----- ▲
		<input type="radio"/> nul	----- ▲

**Mesure de mitigation:**  
 Nil



**Fiche n°:** 28  
**Localisation:** Route 138

**Superficie (ha):**  
 2,4

**Élément du milieu affecté:**

17 bâtiments, dont 7 commerces, 9 résidences avec dépendances et une manufacture de matelas

**Description de l'impact:**

Perte de superficie utilisée à des fins urbaines

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Nil

**Fiche n°:** 29

**Localisation:** CSM, lots 172 à 177,  
CR, lot 2, CR nord et sud du boul.  
Châteauguay

**Superficie (ha):**

21,4

**Élément du milieu affecté:**

Friche et terrain vacant en zone blanche

**Description de l'impact:**

Perte de superficie à vocation urbaine

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Nil

**Fiche n°:** 30  
**Localisation:** CSM, lots 176-177

**Superficie (ha):**  
 1,5

**Élément du milieu affecté:**

Feuillus sur station humide

**Description de l'impact:**

Destruction du couvert végétal

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▼

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▼

intermédiaire ----- ▼

mineur ----- ▲

nul ----- ▼

**Mesure de mitigation:**

Nil

Fiche n°: 31

**Localisation:** Croisement des routes  
207, 138 et du boul. Sainte-Marguerite

**Superficie (ha):**

N/A

**Élément du milieu affecté:**

Milieu urbain

**Description de l'impact:**

Emanation de poussière durant la construction

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Mesures de mitigation générales (7,3,4)

**Fiche n°:** 32  
**Localisation:** CSJR, CR, CSE

**Superficie (ha):**  
 N/A

**Élément du milieu affecté:**

Agglomération de Mercier/Châteauguay

**Description de l'impact:**

Perturbation du milieu sonore

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Ecrans acoustiques

**Fiche n°:** 33  
**Localisation:** CSJR, CR, CSE

**Superficie (ha):**  
 N/A

**Élément du milieu affecté:**  
 Agglomération de Mercier/Châteauguay

**Description de l'impact:**  
 Perturbation du champ visuel des riverains

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

- . Orienter les appareils d'éclairage de façon à éviter les aires de séjour
- . Nivelier, ensemercer et entretenir l'emprise dans les secteurs remaniés non-requis pour la phase 1 du projet
- . Planter des arbres d'alignement en bordure du boulevard

**Fiche n°:** 34  
**Localisation:** Route 138

**Superficie (ha):**  
 N/A

**Élément du milieu affecté:**

Secteur d'intérêt moyen pour le patrimoine architectural

**Description de l'impact:**

Passage dans un secteur présentant un intérêt pour le patrimoine architectural

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Mesures de mitigation générales (7,3,5)

**Fiche n°:** 35  
**Localisation:** Route 138

**Superficie (ha):**  
 N/A

**Élément du milieu affecté:**  
 Une résidence à l'est de la route 138

**Description de l'impact:**  
 Perturbation du milieu sonore

**Évaluation de l'impact:**

<b>Durée de l'impact</b>		<b>Importance de l'impact résiduel</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> permanent	----- ▲	<input checked="" type="radio"/> majeur	----- ▲
<input type="checkbox"/> temporaire	----- ▲	<input type="radio"/> intermédiaire	----- ▲
		<input type="radio"/> mineur	----- ▲
		<input type="radio"/> nul	----- ▲

**Mesure de mitigation:**  
 Nil



**Fiche n°:** 36  
**Localisation:** Rive ouest de la rivière  
 Châteauguay

**Superficie (ha):**  
 N/A

**Élément du milieu affecté:**

6 bâtiments (zone résidentielle)

**Description de l'impact:**

Perte de superficie utilisée à des fins urbaines

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Nil

**Fiche n°:** 37  
**Localisation:** Rive est de la rivière  
 Châteauguay

**Superficie (ha):**  
 N/A

**Élément du milieu affecté:**

Groupement d'élément d'intérêt patrimonial

**Description de l'impact:**

Perturbation d'éléments patrimoniaux

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Nil

**Fiche n°:** 38

**Localisation:** Rivière Châteauguay

**Superficie (ha):**

N/A

**Élément du milieu affecté:**

Sous-unité visuelle de la rivière Châteauguay

**Description de l'impact:**

Perturbation de l'unité de paysage

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

- . Harmoniser la nouvelle structure avec celle déjà existante
- . Ensemencer et planter les rives
- . Terrasser selon les pentes naturelles existantes

**Fiche n°:** 39  
**Localisation:** CR, lot 4 CNOR,  
 lot 213

**Superficie (ha):**  
 2,8

**Élément du milieu affecté:**

Berges de la rivière Châteauguay

**Description de l'impact:**

Artificialisation des berges

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Nil

Fiche n°: 40

Localisation:

Superficie (ha):

N/A

**Élément du milieu affecté:**

Berges de la rivière Châteauguay

**Description de l'impact:**

Lors des activités de construction:

- . Augmentation ou création d'érosion;
- . Destruction du tapis végétal par la machinerie, ceci risquant d'entraîner des mouvements superficiels du sol, qui peuvent provoquer le déplacement d'importantes quantités de sol

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

● majeur ----- ▲

◐ intermédiaire ----- ▲

◑ mineur ----- ▲

○ nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Mesures de mitigation générales (7,3,2)

**Fiche n°:** 41  
**Localisation:** Rivière Châteauguay

**Superficie (ha):**  
 N/A

**Élément du milieu affecté:**

Eau de la rivière Châteauguay

**Description de l'impact:**

Le déboisement, le transport et la circulation peuvent entraîner une modification de la qualité de l'eau par la remise en suspension des sédiments

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

**Mesure de mitigation:**

Mesures de mitigation générales (7,3,2)

**Fiche n°:** 42  
**Localisation:** Rivière Châteauguay

**Superficie (ha):**  
 N/A

**Élément du milieu affecté:**

Sanctuaire de pêche de la rivière Châteauguay

**Description de l'impact:**

Le relargage des matériaux érodés et excavés au site de construction peut causer la déposition de ces matériaux sur la frayère qui est particulièrement sensible pendant la période de fraie

**Évaluation de l'impact:**

**Durée de l'impact**

permanent ----- ▲

temporaire ----- ▲

**Importance de l'impact résiduel**

majeur ----- ▲

intermédiaire ----- ▲

mineur ----- ▲

nul ----- ▲

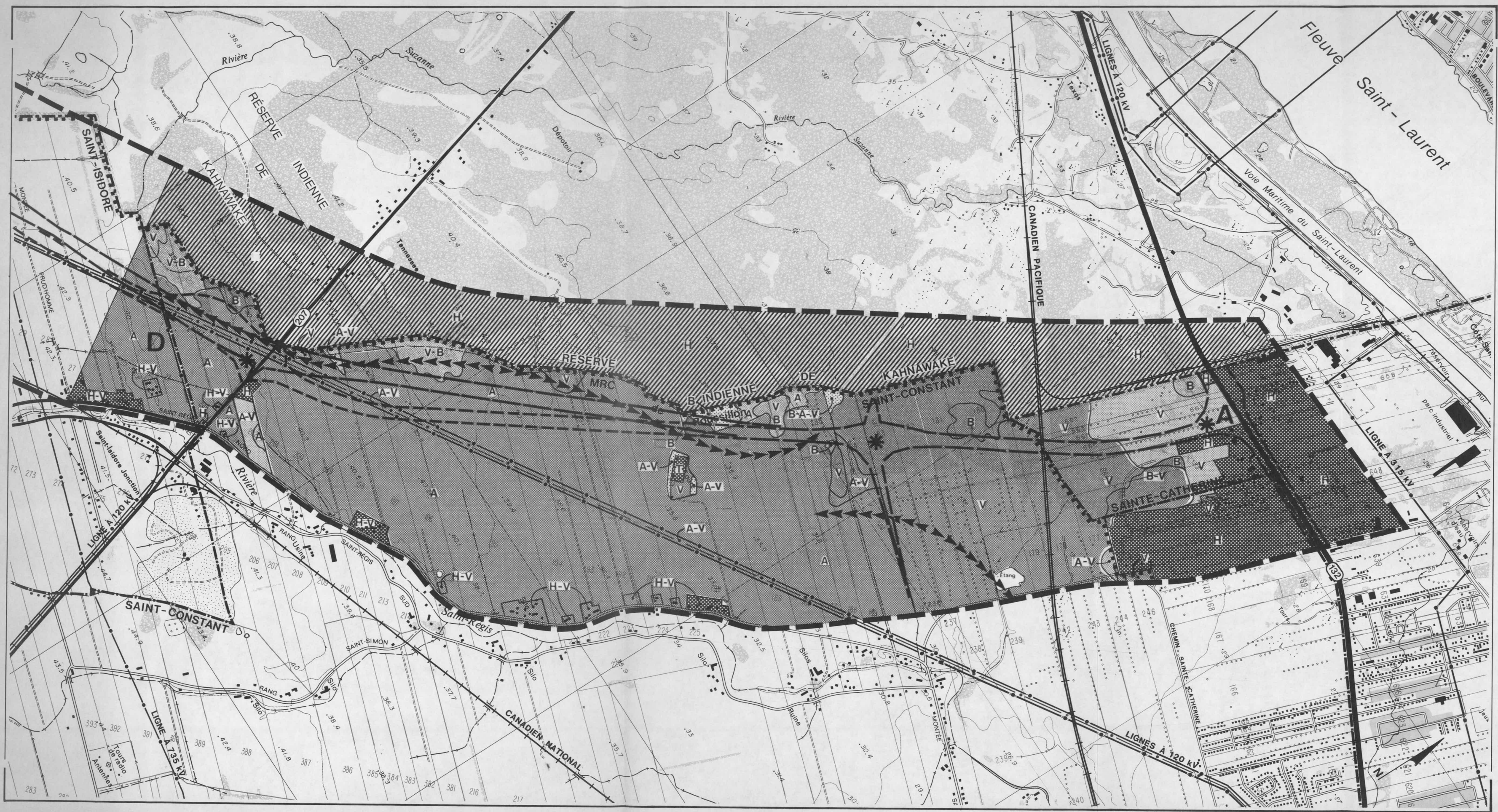
**Mesure de mitigation:**

Mesures de mitigation générales

ANNEXE 2: CARTES



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT  
 PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 30  
 SAINTE-CATHERINE À SAINT-TIMOTHÉE  
 TRONÇON SAINTE-CATHERINE/RIVIÈRE CHÂTEAUGUAY  
**SYNTHÈSE DES RÉSISTANCES  
 ET TRACÉ ÉTUDIÉ**



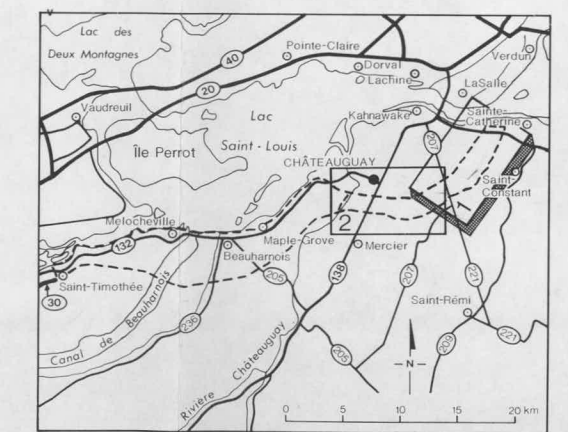
- contrainte
- bâtiment classé
- intensité de résistance**
  - très forte
  - forte
  - moyenne
  - faible

- type de résistance**
  - P physique
  - B biologique
  - H humain (patrimoine et utilisation du sol)
  - A agricole
  - V visuel
  - T technico-économique
- compatibilité**
  - ligne de force du paysage

- tracé étudié (limites de l'emprise)**
  - nouveau tracé
  - tracé retenu en 1987
  - échangeur

- limite de MRC
- limite de municipalité
- limite de la zone agricole (loi 90)

- infrastructure**
  - route principale
  - route secondaire
  - route tertiaire
  - ligne d'énergie électrique
  - chemin de fer

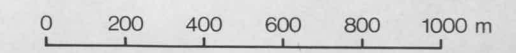


source: cartes topographiques et cadastrales, ministère de l'Énergie et des Ressources du Québec.  
 1:20 000, 1983.  
 numéro de feuillets: 31H5-200-0101, 0102, 0201, 0202  
 31G8-200-0102

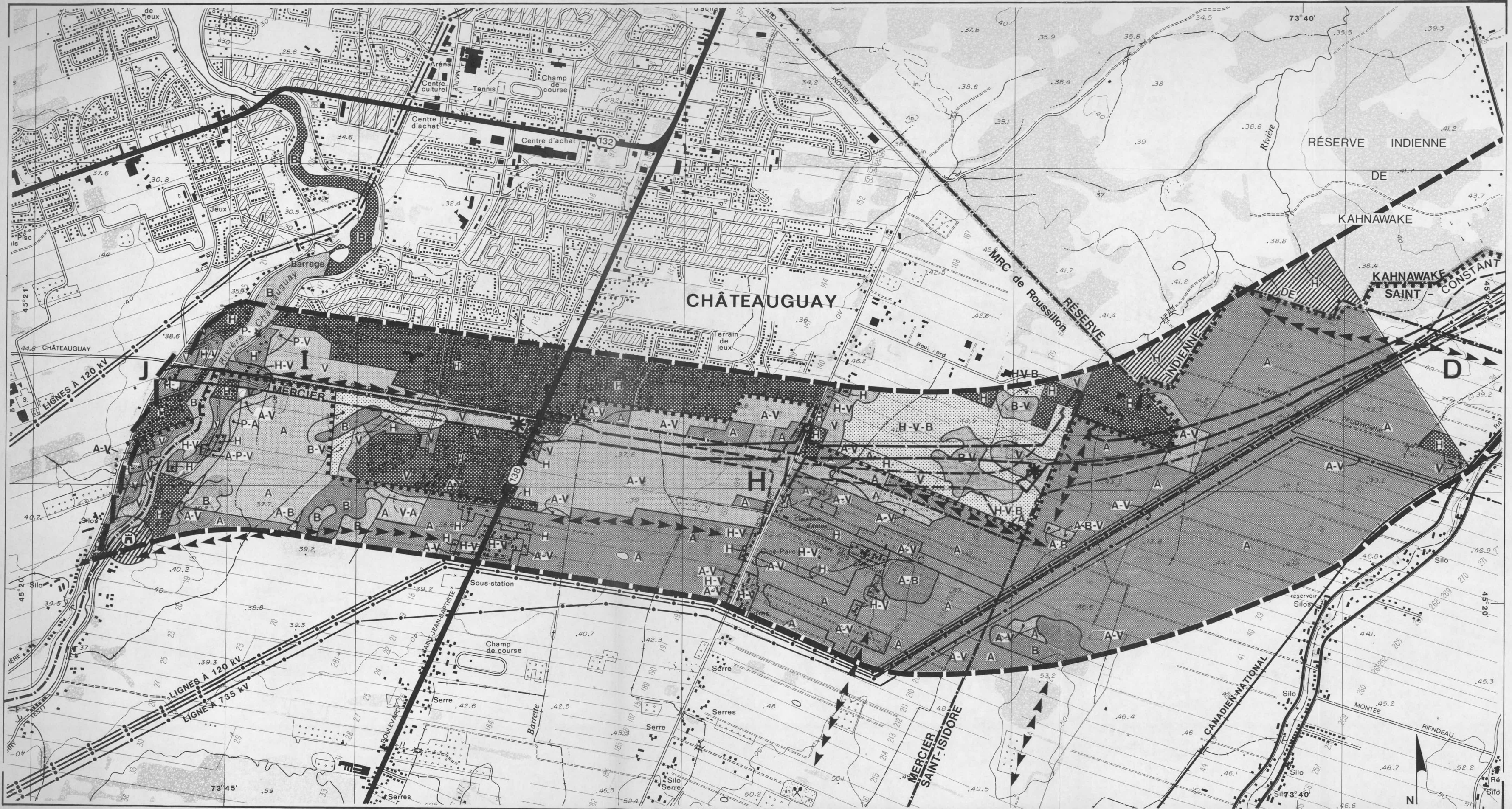
juin 1989

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

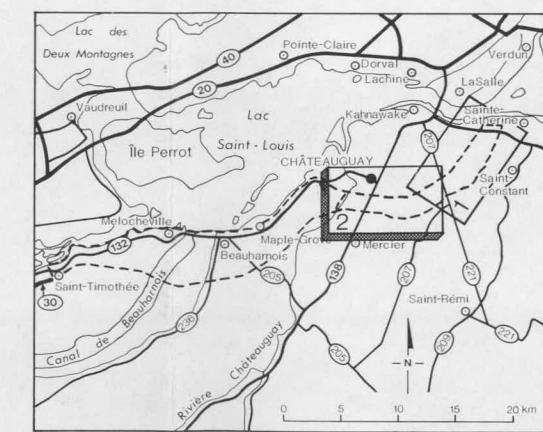
Lavalin Environnement



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT  
 PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 30  
 SAINTE-CATHERINE À SAINT-TIMOTHÉE  
 TRONÇON SAINTE-CATHERINE/RIVIÈRE CHATEAUGUAY  
**SYNTHÈSE DES RÉSISTANCES  
 ET TRACÉ ÉTUDIÉ**



- contrainte
- bâtiment classé
- intensité de résistance**
  - très forte
  - forte
  - moyenne
  - faible
- type de résistance**
  - P physique
  - B biologique
  - H humain (patrimoine et utilisation du sol)
  - A agricole
  - V visuel
  - T technico-économique
- compatibilité**
  - ligne de force du paysage
- tracé étudié** (limites de l'emprise)
  - nouveau tracé
  - tracé retenu en 1987
- échangeur
- type de résistance**
  - limite de MRC
  - limite de municipalité
  - limite de la zone agricole (loi 90)
- infrastructure**
  - route principale
  - route secondaire
  - route tertiaire
  - ligne d'énergie électrique
  - chemin de fer

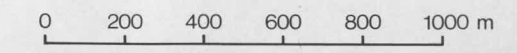


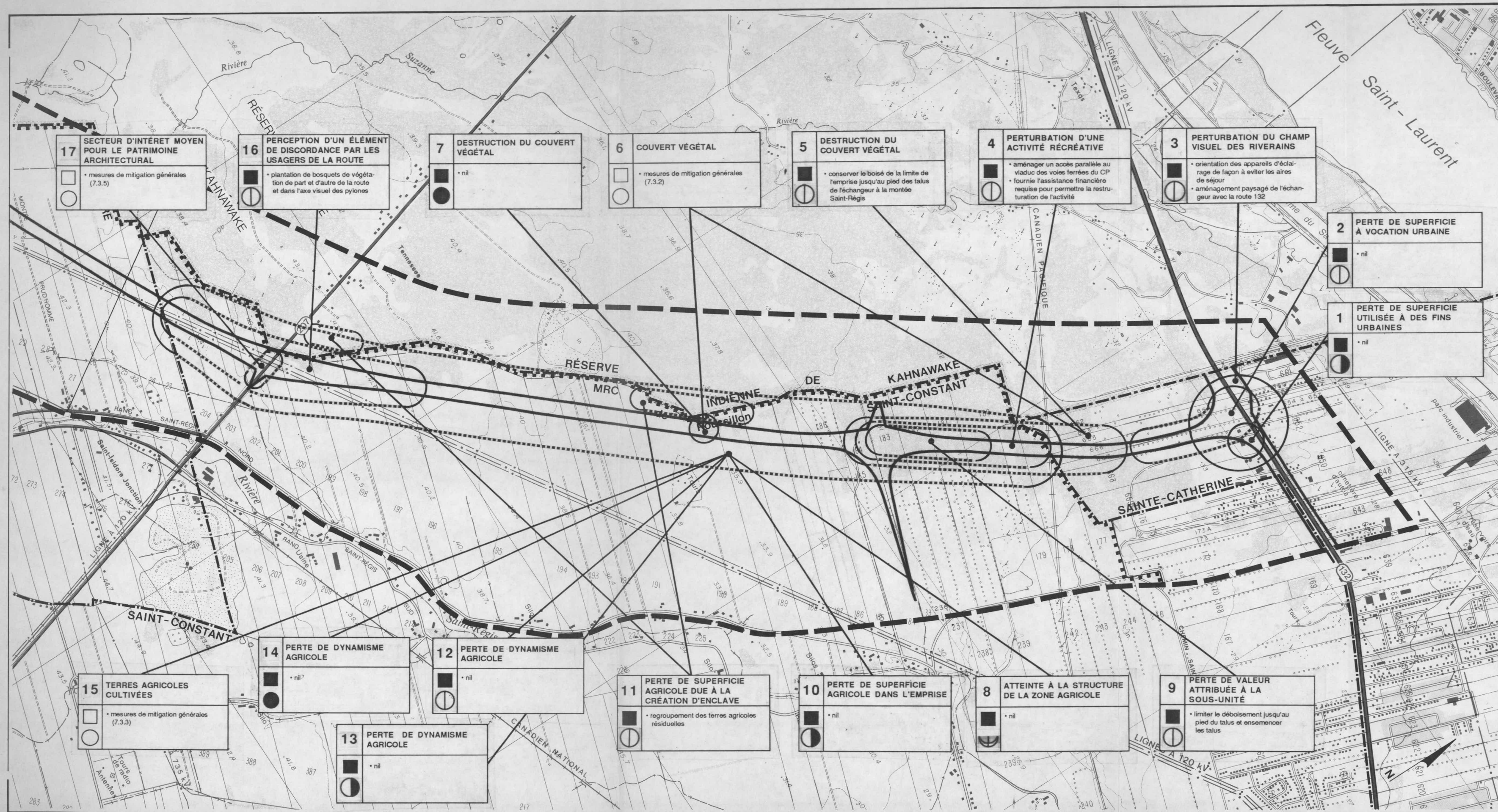
source: cartes topographiques et cadastrales, ministère de l'Énergie et des Ressources du Québec.  
 1:20 000, 1983.  
 numéro de feuillets: 31H5-200-0101, 0102, 0201, 0202  
 31G8-200-0102

juin 1989

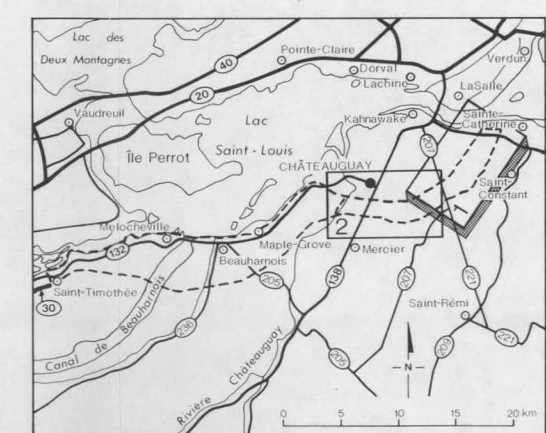
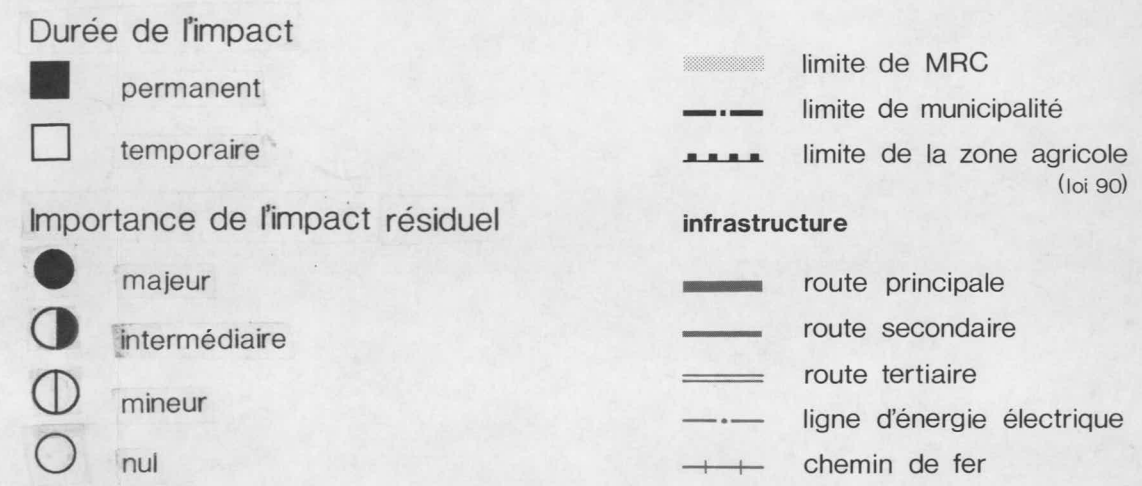
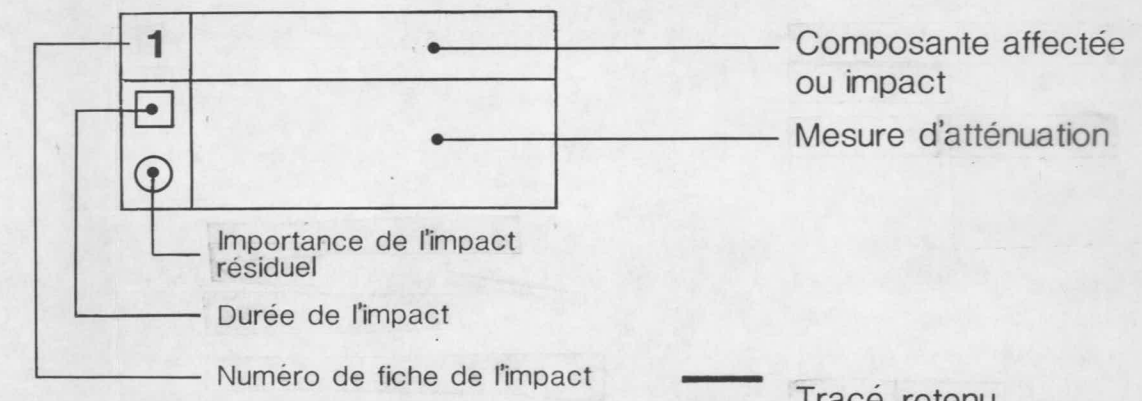
**Gouvernement du Québec**  
**Ministère des Transports**  
**Service de l'Environnement**

Lavalin Environnement





ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT  
 PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 30  
 SAINTE-CATHERINE / RIVIÈRE CHÂTEAUGUAY  
**TRONÇON SAINTE-CATHERINE / RIVIÈRE CHÂTEAUGUAY**  
**IMPACTS DU NOUVEAU TRACÉ ET**  
**MESURES D'ATTÉNUATION**

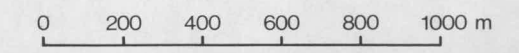


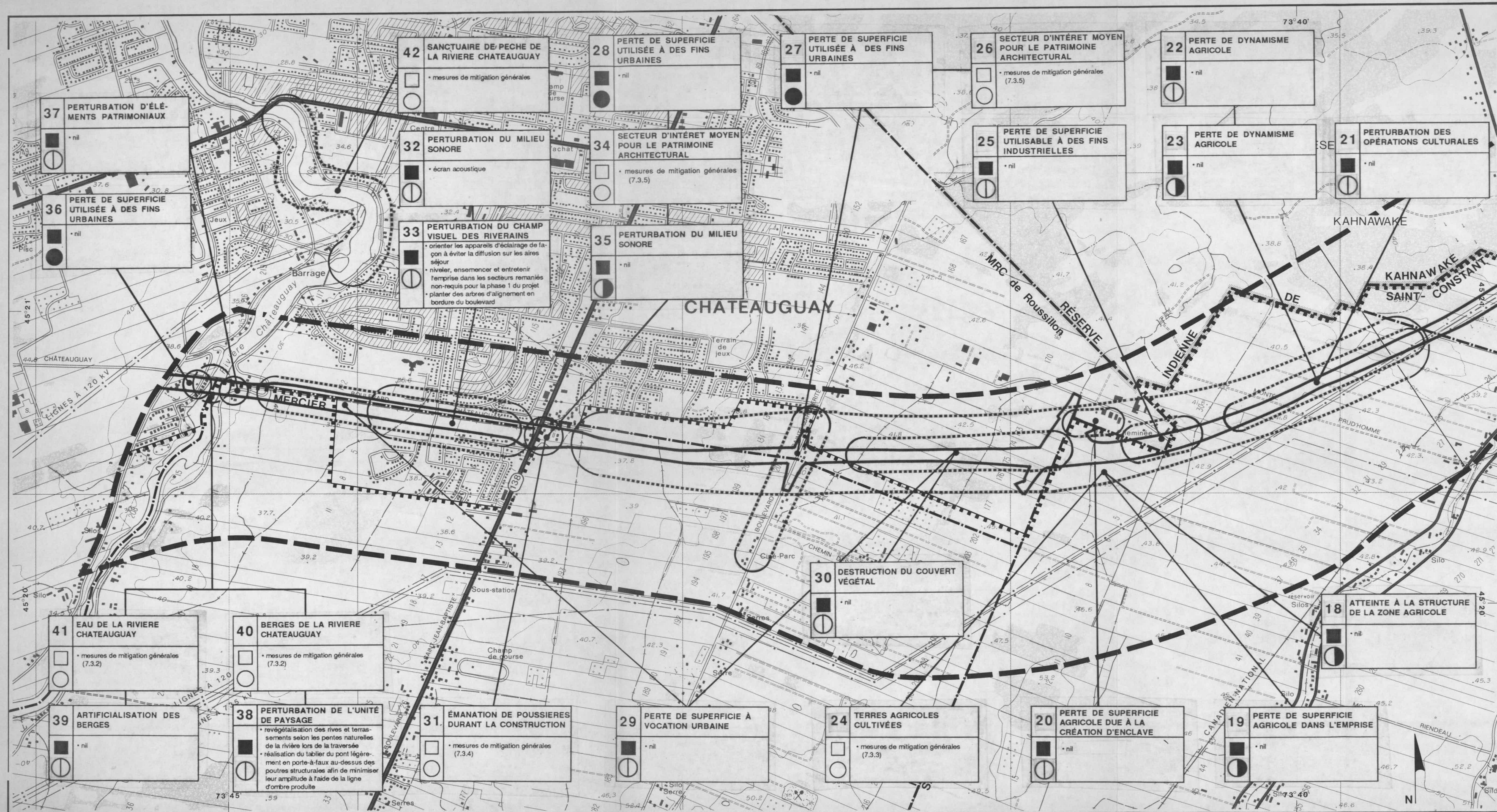
SOURCE: cartes topographiques et cadastrales, ministère de l'Énergie et des Ressources du Québec.  
 1:20 000, 1983.  
 numéro de feuillets: 31H5-200-0101, 0102, 0201, 0202  
 31G8-200-0102

juin 1989

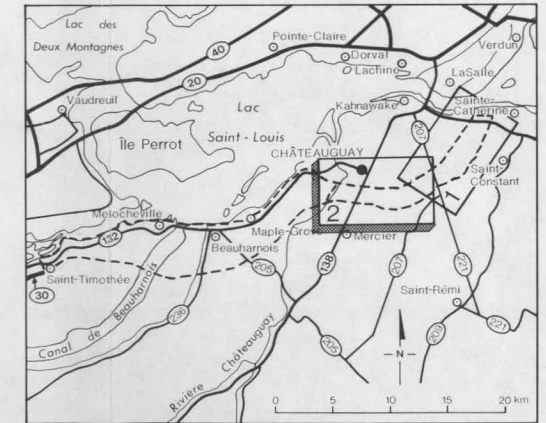
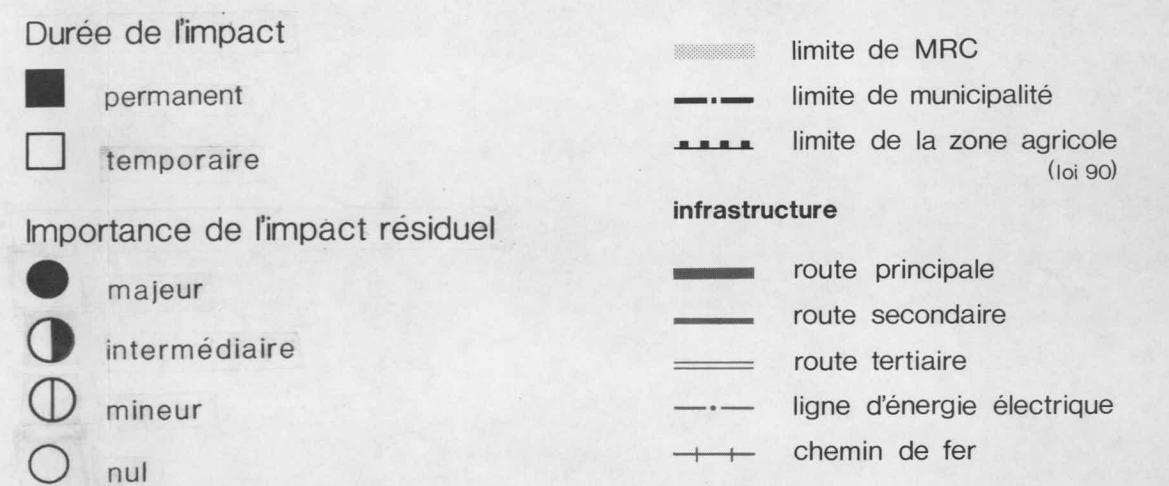
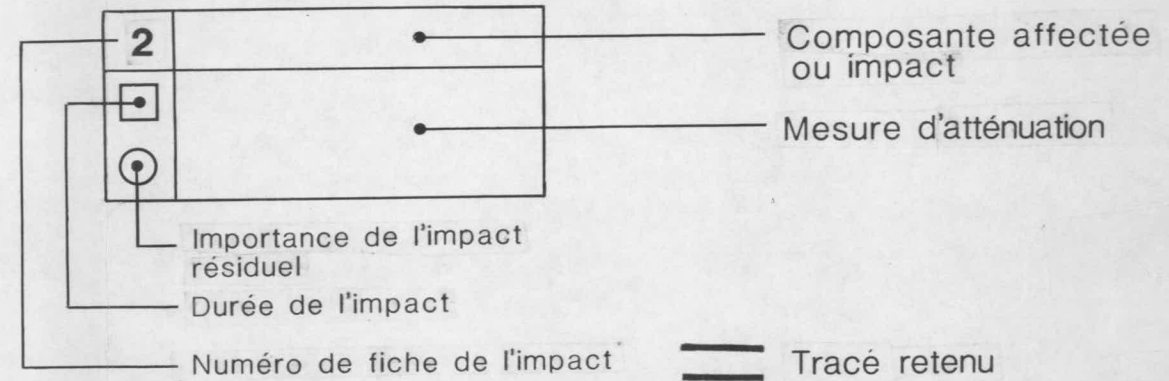
Gouvernement du Québec  
 Ministère des Transports  
 Service de l'Environnement

Lavalin Environnement





ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT  
 PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 30  
 SAINTE-CATHERINE À SAINT-TIMOTHÉE  
 TRONÇON SAINTE-CATHERINE/RIVIÈRE CHÂTEAUGUAY  
**IMPACTS DU NOUVEAU TRACÉ ET  
 MESURES D'ATTÉNUATION**

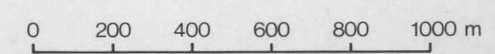


SOURCE: cartes topographiques et cadastrales, ministère de l'Énergie et des Ressources du Québec, 1:20 000, 1983.  
 numéro de feuillets: 31H5-200-0101, 0102, 0201, 0202  
 31G8-200-0102

juin 1989

Gouvernement du Québec  
 Ministère des Transports  
 Service de l'Environnement

Lavalin Environnement



ANNEXE 3: PLAN DU TRACÉ

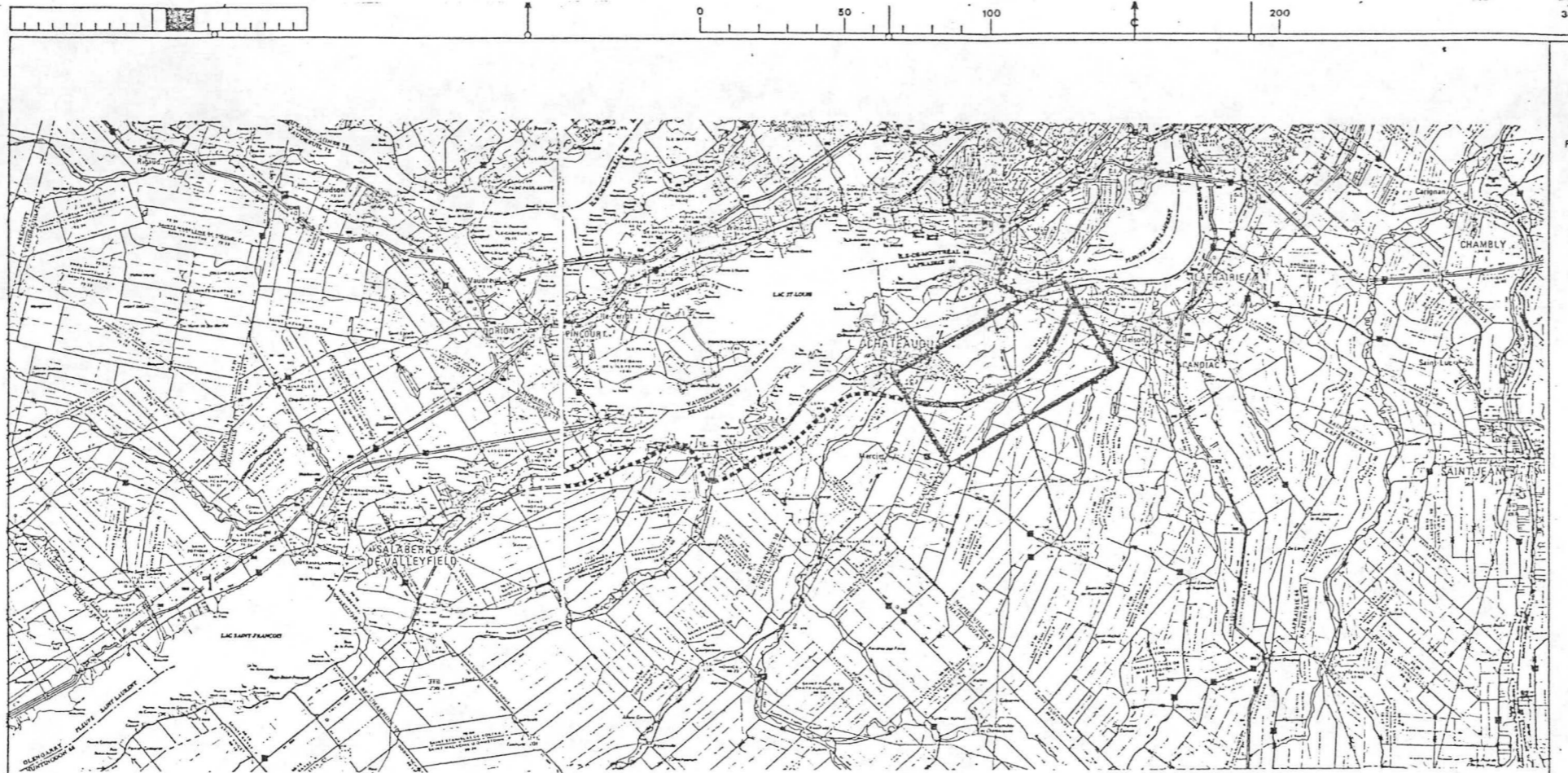



TABLE DES MATIÈRES

FEUILLET	DESCRIPTION
1	FRONTISPICE
2	CADASTRE ET DISPOSITION DES FEUILLETS
3	GÉOMÉTRIE ch. 27+000 au ch. 28+500 (boul. St-Jean Baptiste rte 138)
4	GÉOMÉTRIE ch. 28+500 au ch. 30+400 (rang Ste-Marguerite)
5	GÉOMÉTRIE ch. 30+300 au ch. 32+500 (boul. Industriel)
6	GÉOMÉTRIE ch. 32+100 au ch. 34+300 (boul. Ford)
7	GÉOMÉTRIE ch. 34+100 au ch. 36+100 (rte 207)
8	GÉOMÉTRIE ch. 36+000 au ch. 38+200
8 A	Limite de la Réserve de Kahnawake entre les lots P192 et P184
9	GÉOMÉTRIE ch. 37+700 au ch. 40+000 (mitée St-Régis)
10	GÉOMÉTRIE ch. 39+500 au ch. 41+000 (Carrefour rte 132)
11	GÉOMÉTRIE BOUL. ST-JOSEPH.
12	GÉOMÉTRIE BOUL. ST-JEAN-BAPTISTE (rte 138)
13	LÉGENDE
14	SECTIONS EN TRAVERS

# AVANT-PROJET AUTOROUTE 30 DE LA ROUTE 138 À LA ROUTE 132 (Sainte-Catherine)

 **Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports**

UNITÉ ADMINISTRATIVE  
 Direction générale du génie  
 Direction de la circulation  
 et des aménagements  
 Service des projets de Montréal  
 Division des aménagements

LOCALISATION DU PROJET  
 ROUTE TRACON SECTION  
 0 0 3 0 0 0 1 0 0 8

ROUTE TRACON SECTION  
 0 0 3 0 0 0 1 0 0 9

MUNICIPALITÉ Mercier, V<sup>th</sup>  
 Châteauguay, V<sup>th</sup> Saint-Isidore, P<sup>th</sup>  
 Sainte-Catherine, V<sup>th</sup> Saint-Constant, V<sup>th</sup>

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTE  
 ROUSSILLON

CIRCONSCRIPTION ÉLECTORALE  
 (112) CHATEAUGUAY

(13) Huntingdon

RÉGION DISTRICT CODE GÉOGRAPHIQUE  
 6-2 67,69

---

89101011 RÉVISION FEUILLETS 4 & 7 G.D.  
 89104107 AJOUT FEUILLET 8A G.D.  
 89101021 RÉVISION COMPLÈTE G.D.  
 1 1 1 2 NATURE DE MODIFICATION PAR  
 8 1 1 1 3 DATE D'ÉMISSION DU PLAN

Serj Rodrigue tech.  
 Georges David tech.  
 André Gingras ing.

Ministère des Transports  
 SERVICE DES PROJETS  
 DE MONTRÉAL  
 DIVISION DES AMÉNAGEMENTS

LOCALISATION  
 ET  
 DESCRIPTION GÉNÉRALE

ÉCHELLE  
 1:25 000 0 5 km

IDENTIFICATION TECHNIQUE  
 L-88-12-2027

IDENTIFICATION CLASSEMENT  
 1 14



— Segnements des limites apparaissant sur les plans de cadastre original.  
 - - - - - Limites n'apparaissant pas au plan de cadastre

2910407	FEUILLET SUPPLÉMENTAIRE BA 16.0
8910321	RÉVISION COMPLÈTE 16.0
A 16.1	NATURE DE MODIFICATION PAR
08/11/55	DATE D'ÉMISSION DU PLAN
SCAÛ	
PRÉPARÉ PAR	
 Roger Lavoie	
	
Ministère des Transports	
SERVICE DES PROJETS	
DE MONTREAL	
DIVISION DES AMÉNAGEMENTS	
PLAN DE CADASTRE	
ÉCHELLE	
1:20 000	0 1 km
IDENTIFICATION TECHNIQUE	
T.L. 3.8-1.2-2.0.2.7	
IDENTIFICATION CLASSÉMENT	
2	14

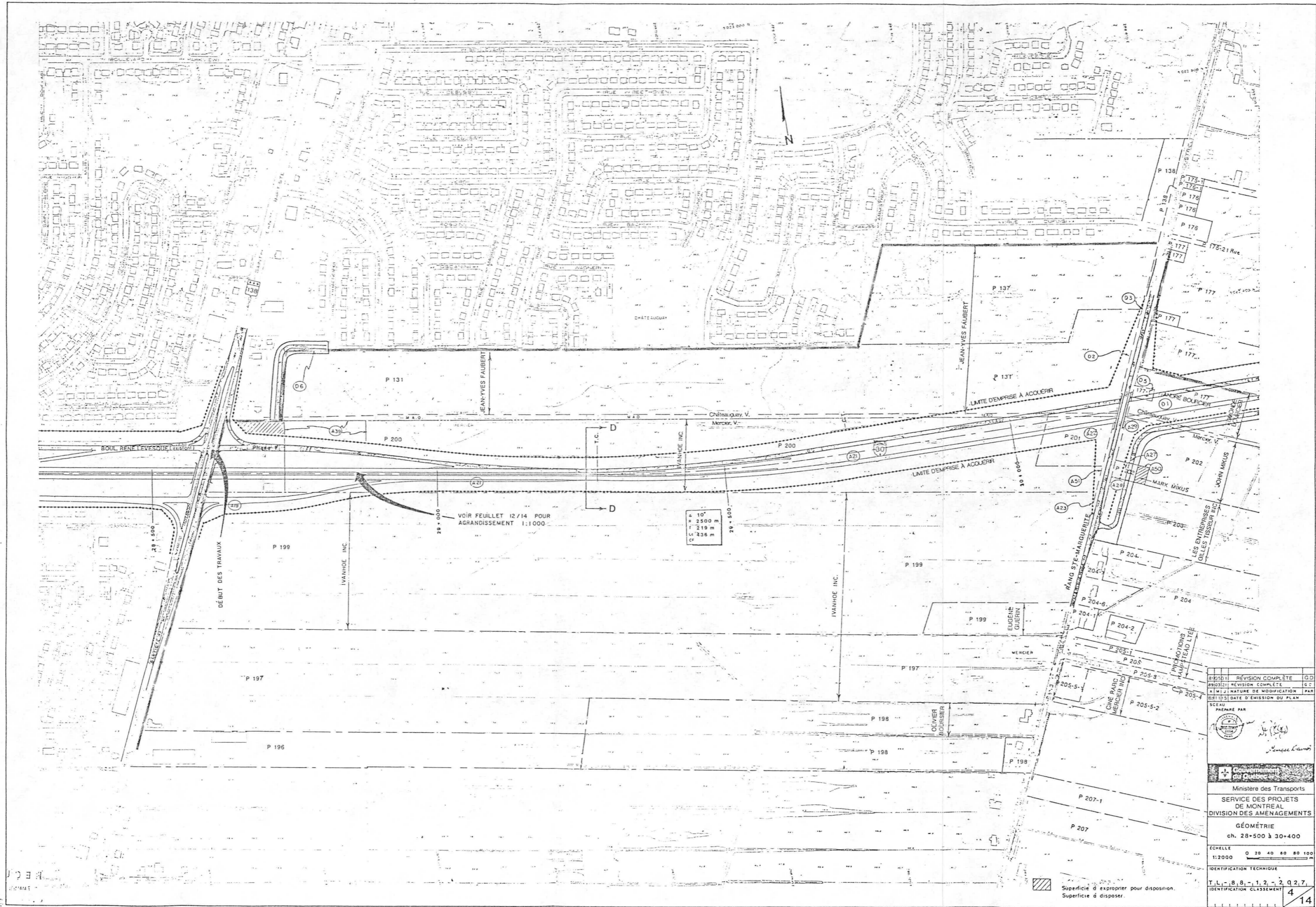


PH  
 O. 27  
 N. 1500  
 T. 360  
 E. 7 706  
 CF

A37 RÉAL CÔTÉ  
 A38 MARY CARON CÔTÉ  
 A40 JEAN CLAUDE DAUPHINAIS

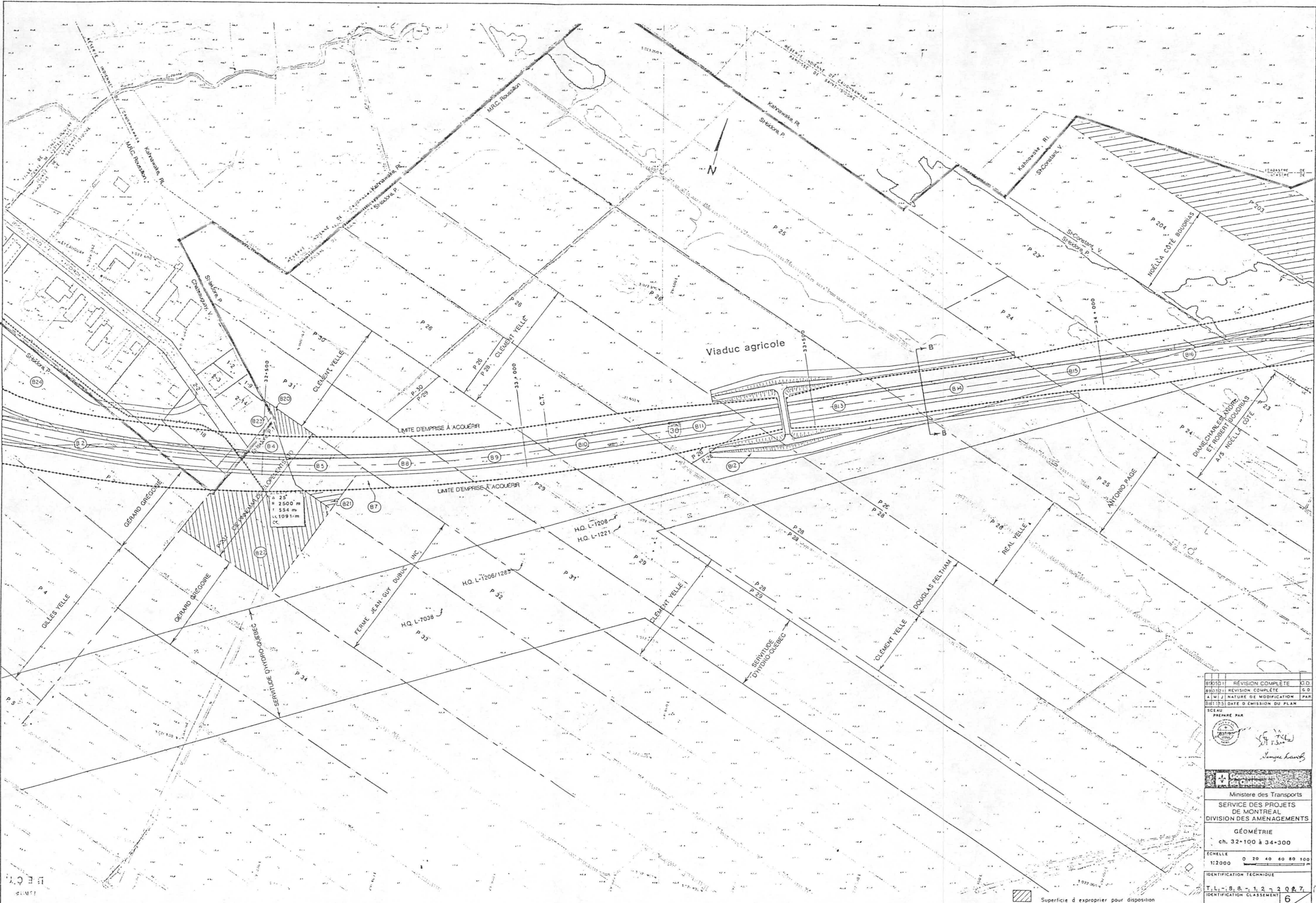
PROJET	REVISION COMPLÈTE	03
A	INITIATION DE MODIFICATION	04
B	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	05
SCÉAU		
PRÉPARÉ PAR		
 <i>René Lefebvre</i>		
		
Ministère des Transports		
SERVICE DES PROJETS		
DE MONTREAL		
DIVISION DES AMÉNAGEMENTS		
GÉOMÉTRIE		
ch. 27-000 à 28-500		
ÉCHELLE		
1:2 000 0 20 40 60 80 100		
IDENTIFICATION TECHNIQUE		
T. L. - 8.8 - 1.2 - 2.0.2.7		
IDENTIFICATION CLASSEMENT		
3		

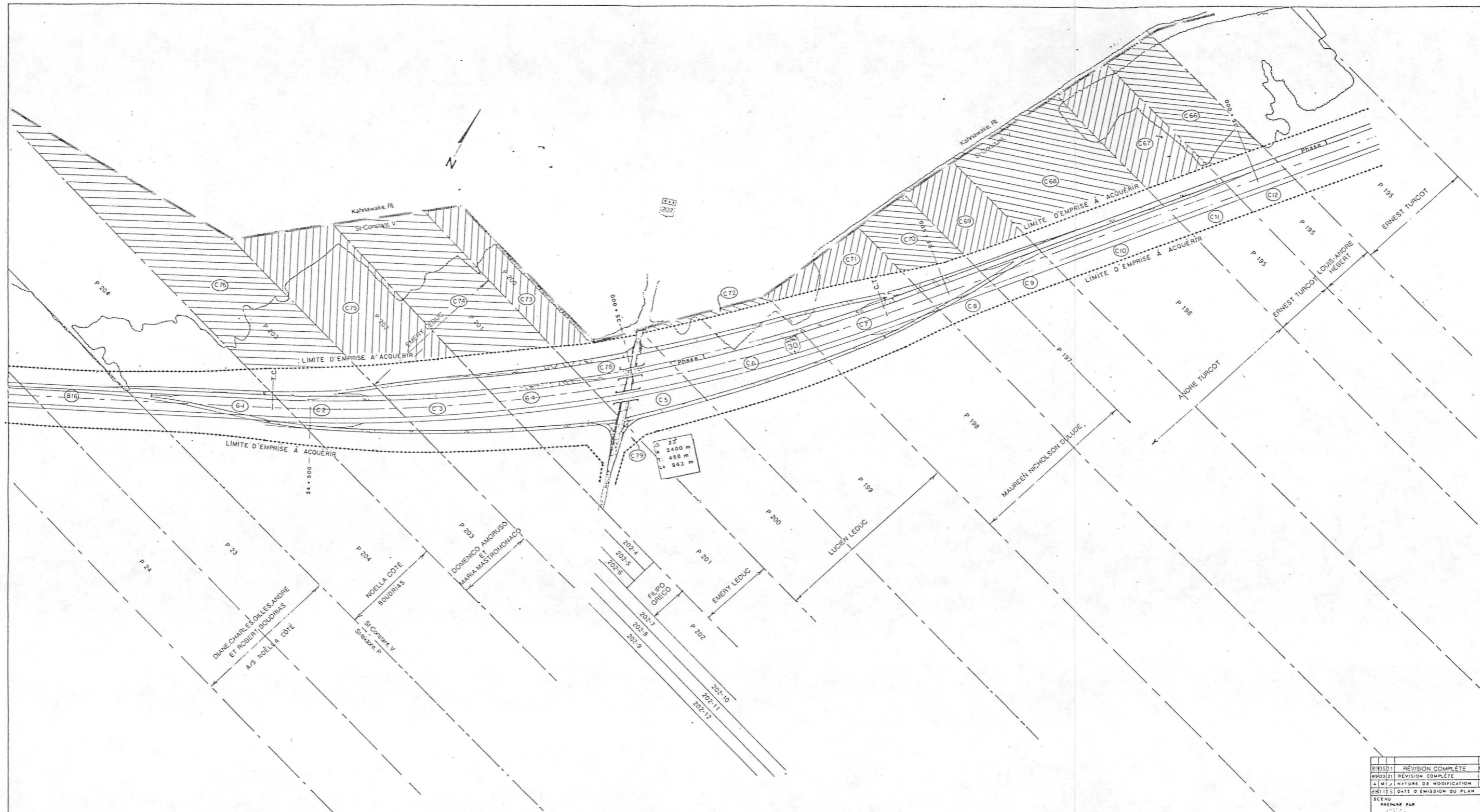






8/10/81	REVISION COMPLETE	G.D.
8/10/81	REVISION COMPLETE	G.D.
A 1/2	NATURE DE MODIFICATION	PAR
8/1/85	DATE D'EMISSION DU PLAN	
PREPARE PAR		
 Jean-Claude		
Gouvernement du Québec Ministère des Transports SERVICE DES PROJETS DE MONTREAL DIVISION DES AMENAGEMENTS <b>GÉOMÉTRIE</b> ch. 30-300 à 32-500		
ECHELLE 1:2000 0 20 40 60 80 100		
IDENTIFICATION TECHNIQUE		
T.L. - 8, 8 - 1, 2 - 2, 0, 2, 7		
IDENTIFICATION CLASSEMENT		
		5/14

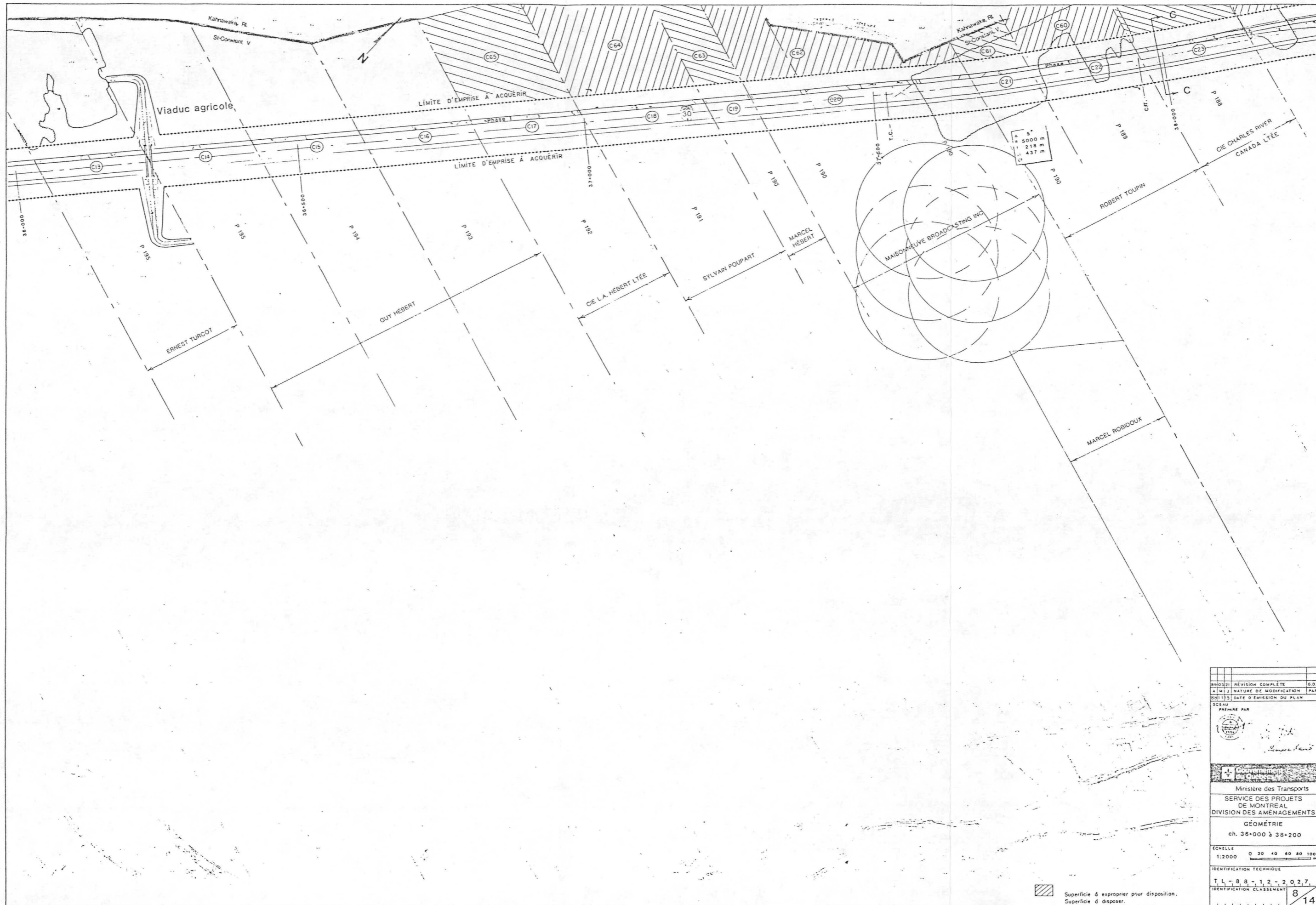




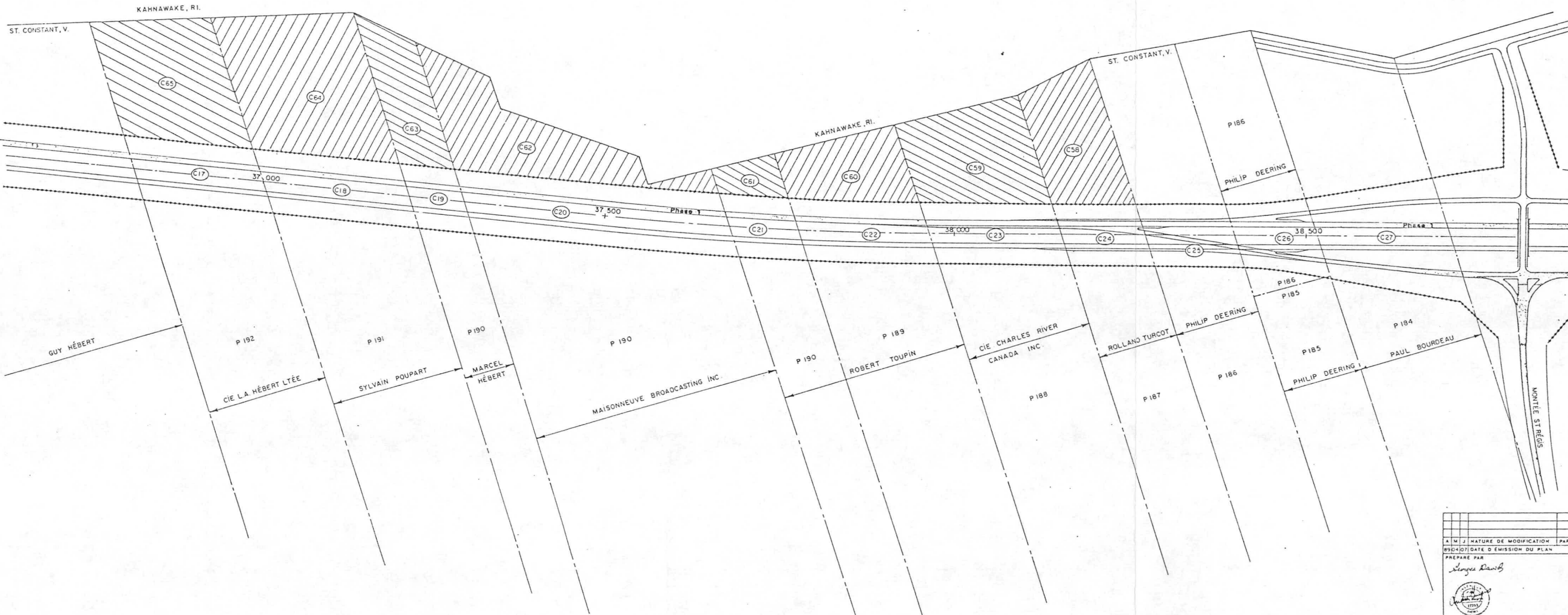
IS 25  
L: 2400 m  
T: 488 m  
L: 963 m

810501	RÉVISION COMPLÈTE	G.D.
810521	RÉVISION COMPLÈTE	G.D.
2	NATURE DE MODIFICATION	PAR
811123	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	
SCHEAU		
PRÉPARÉ PAR		
Ministère des Transports SERVICE DES PROJETS DE MONTREAL DIVISION DES AMÉNAGEMENTS GÉOMÉTRIE ch. 34+100 à 36+100		
ÉCHELLE 0 20 40 80 100		
1:2000		
IDENTIFICATION TECHNIQUE		
T.L.-88-12-2027		
IDENTIFICATION CLASSEMENT		
		7/14

Superficie à exproprier pour disposition  
 Superficie à disposer



BR1021	RÉVISION COMPLÈTE	G.D.
A.M.2	NATURE DE MODIFICATION	PAR
BS115	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	
SCÉAU		
PRÉPARÉ PAR		
 <i>Yves Landry</i>		
Ministère des Transports SERVICE DES PROJETS DE MONTREAL DIVISION DES AMÉNAGEMENTS GÉOMÉTRIE ch. 36-000 à 38+200		
ÉCHELLE 1:2000 0 20 40 60 80 100		
IDENTIFICATION TECHNIQUE T L - 8 8 - 1, 2 - 2 0 2, 7		
IDENTIFICATION CLASSEMENT 8 / 14		



NO	DATE	NATURE DE MODIFICATION	PAR
RÉVISIONS			
DATE D'ÉMISSION DU PLAN			
PRÉPARÉ PAR			
<i>Anges Davis</i>			
Ministère des Transports			
SERVICE DES PROJETS DE MONTREAL			
DIVISION DES AMÉNAGEMENTS			
LIMITE DE LA RÉSERVE DE KAHNAWAKE ENTRE LES LOTS P192 ET P184			
ÉCHELLE			
1:2000			
IDENTIFICATION TECHNIQUE			
T.L. - 8,8,1,2,2,2,7			
IDENTIFICATION CLASSEMENT			
8A			
14			



3000 m  
318 m  
437 m

ROBERT TOUPIN

CIE. CHARLES RIVER  
CANADA LTEE

ROLLAND TURCOT

PHILIP DEERING

PHILIP DEERING

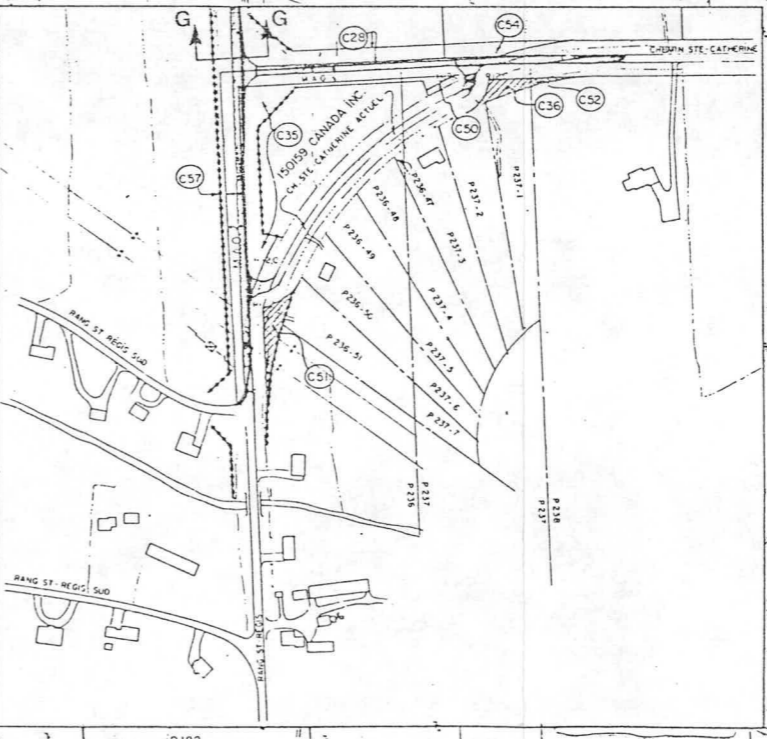
PAUL BOURDEAU

CIE. MIRON INC.

RESERVE INDIENNE DE CAUGHNAWAGA

MONTREAL TRUST

MONTREAL TRUST



Superficie à exproprier pour disposition,  
Superficie à disposer.

810321	REVISION COMPLETE	S.O.
A111	NATURE DE MODIFICATION	PAF
811151	DATE D'EMISSION DU PLAN	
SCEAU		
PREPARE PAR		
		
		
Ministère des Transports SERVICE DES PROJETS DE MONTREAL DIVISION DES AMENAGEMENTS		
GÉOMÉTRIE		
ch. 37-700 à 40-000		
ÉCHELLE 1:2 000		
		
IDENTIFICATION TECHNIQUE		
T.L. - 8.8 - 1.2 - 2.0.2.7		
IDENTIFICATION CLASSEMENT		
		9/14

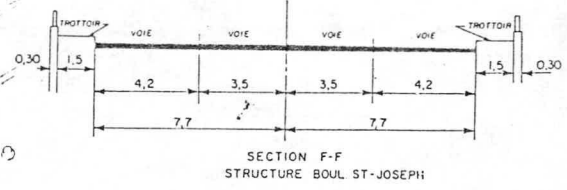
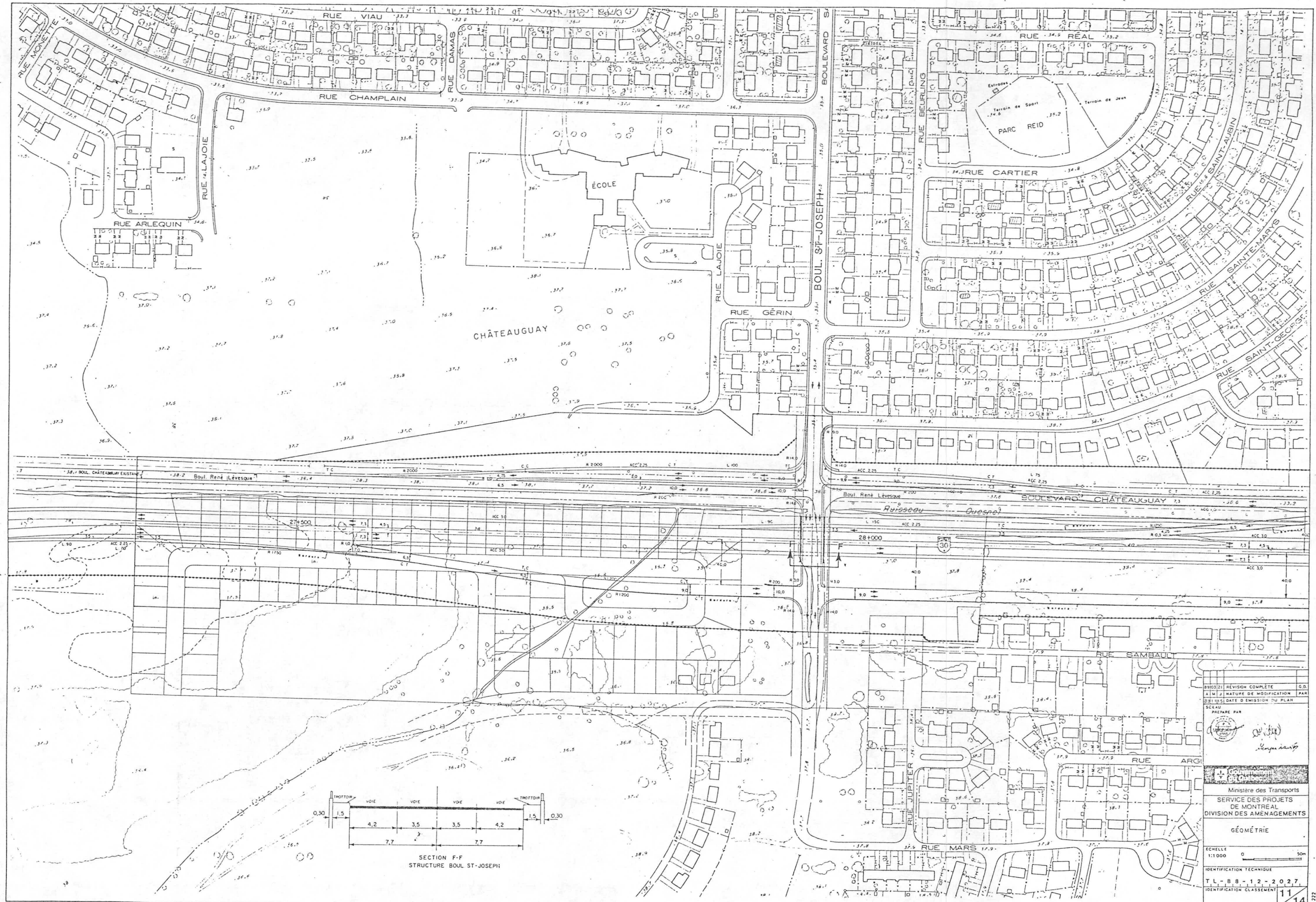


NOTE: ..... Limite de l'emprise réservée,  
 date: 85-09-05  
 Plan no.: 622-85-H0011

DI	19'
RI	1200
TI	200
LI	398
CF	

#303211	REVISION COMPLETE	G.D.
A/1/1	NATURE DE MODIFICATION	PAR
B/1/1	DATE D'EMISSION DU PLAN	
PREPARE PAR		
Ministère des Transports SERVICE DES PROJETS DE MONTREAL DIVISION DES AMENAGEMENTS		
GÉOMÉTRIE		
ch. 39+500 à 41+000		
ÉCHELLE 0 100 1:12000		
IDENTIFICATION TECHNIQUE		
T.L. - 88 - 12 - 2027		
IDENTIFICATION CLASSEMENT 10/14		

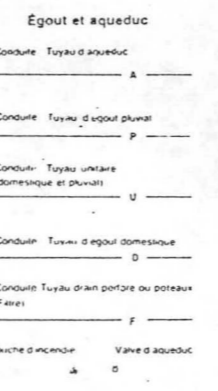
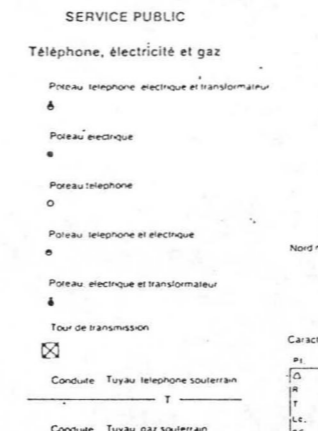
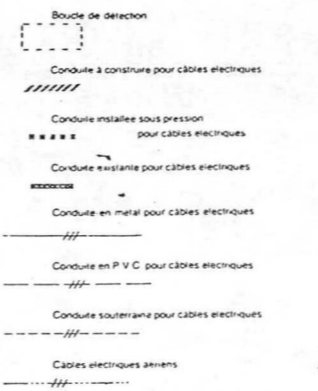
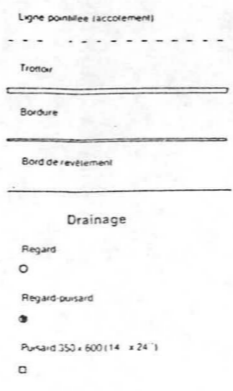
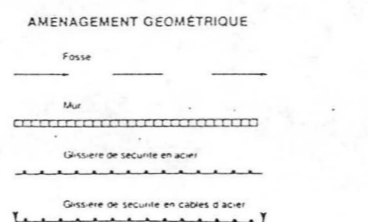
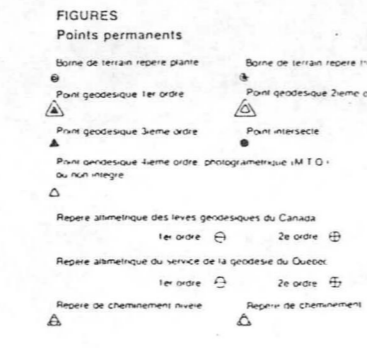
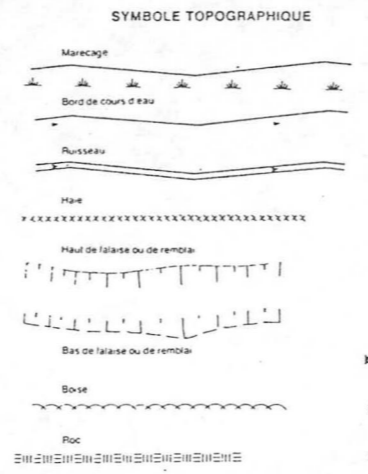
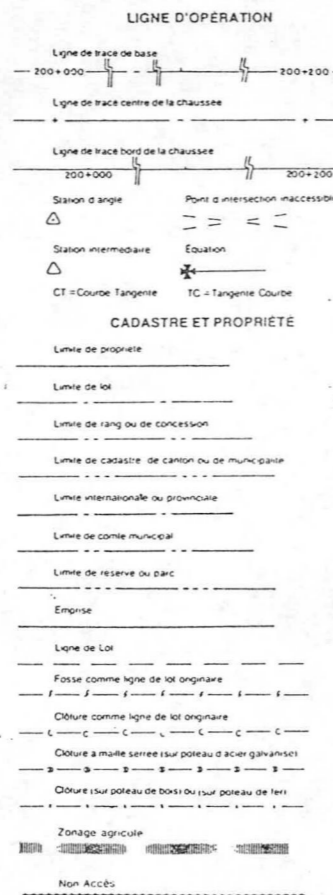




890321 RÉVISION COMPLÈTE G.D.  
 A.M.J. NATURE DE MODIFICATION P.A.  
 881115 DATE D'ÉMISSION DU PLAN  
 SCHEAU PRÉPARÉ PAR  
  
 Ministère des Transports  
 SERVICE DES PROJETS  
 DE MONTREAL  
 DIVISION DES AMENAGEMENTS  
 GÉOMÉTRIE  
 ÉCHELLE 0 50m  
 1:1000  
 IDENTIFICATION TECHNIQUE  
 T.L.-88-12-2027  
 IDENTIFICATION CLASSEMENT 11 14

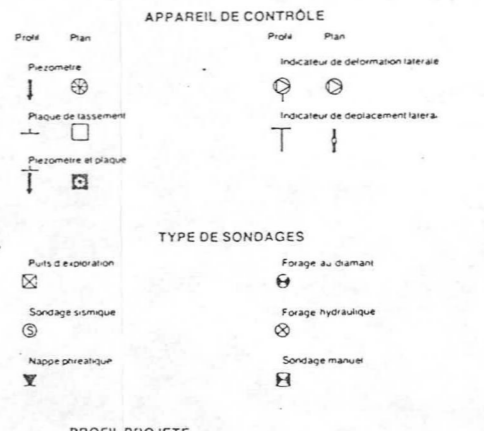


PROJET: REVISION COMPLÈTE	GD
AMLI: NATURE DE MODIFICATION PAR	
DATE: DATE D'EMISSION DU PLAN	
SCHEAU	
PREPARE PAR	
 Jacques Gauthier	
Ministère des Transports SERVICE DES PROJETS DE MONTREAL DIVISION DES AMENAGEMENTS	
GÉOMÉTRIE	
ÉCHELLE 1:1000 0 50m	
IDENTIFICATION TECHNIQUE T.L. - B.B. - 1.2 - 2.0.2.7	
IDENTIFICATION CLASSÉMENT 12	

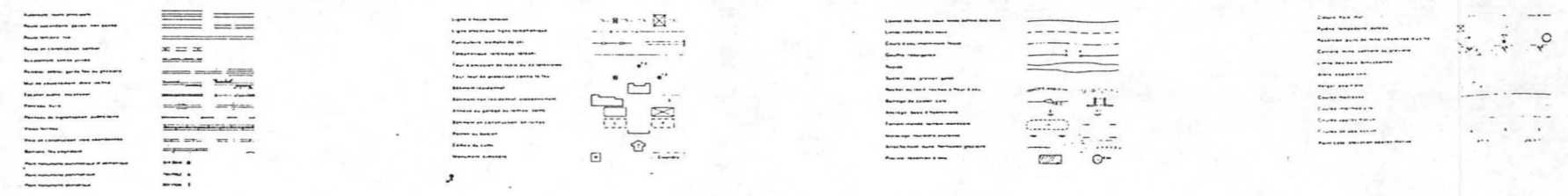


### CLASSIFICATION UNIFIEE DES SOLS

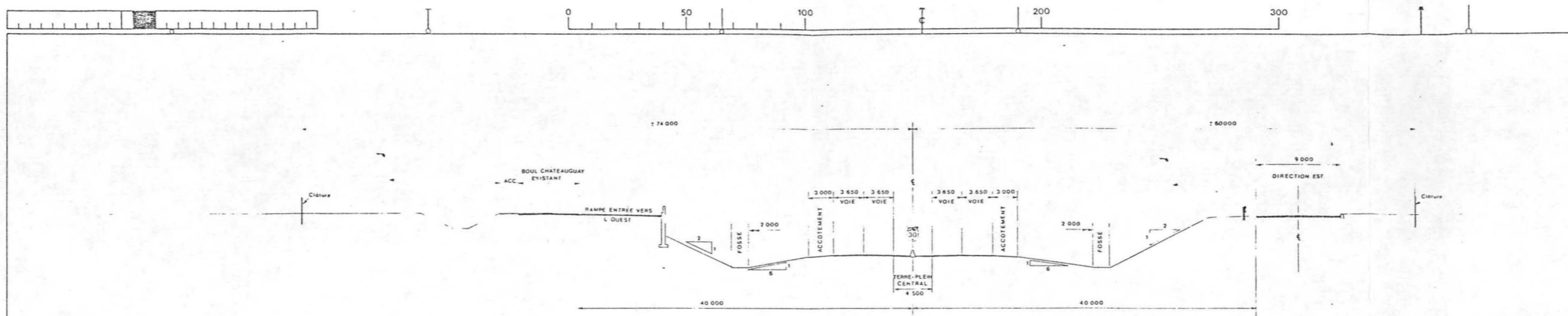
Sols à gros grains			Sols à grains fins		
Moins de la moitié passée le tamis no 75 µm			Plus de la moitié passée le tamis no 75 µm		
Graviers et sables grossiers	Graviers fins (sans ou avec grains fins)	GW	Silt et Argile	ML	
Moins de la moitié des gros grains passés le tamis no 4.75 mm	Graviers avec grains fins (>12% sables > 75 µm)	GP	Limite liquide moindre que 50	CL	
Sables et sables fins (sans ou avec grains fins)	Sables avec grains fins (>12% sables > 75 µm)	GM	Silt et Argile	MH	
Plus de la moitié des gros grains passés le tamis no 4.75 mm	Sables avec grains fins (>12% sables > 75 µm)	GC	Limite liquide plus que 50	CH	
Sols très organiques		PT	Roc	OH	A



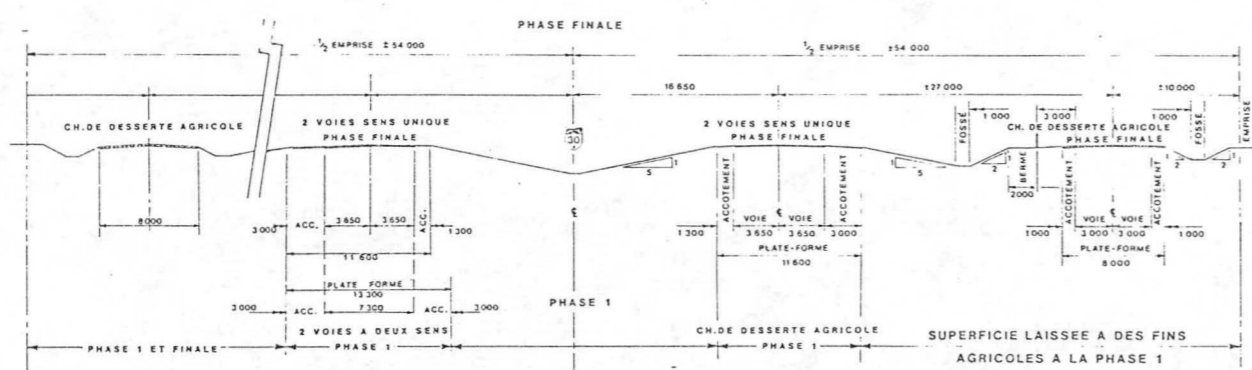
## Légende du plan topographique



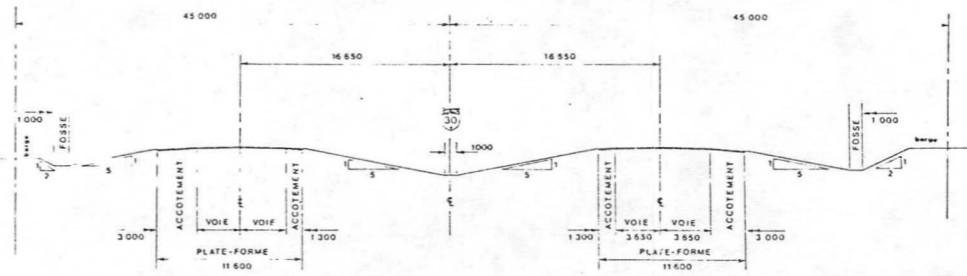
89101/21	REVISION COMPLÈTE	G.S.
X114/22	NATURE DE MODIFICATION	PAR
	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	
PRÉPARÉ PAR		
Ministère des Transports <b>SERVICE DES PROJETS DE MONTREAL</b> DIVISION DES AMÉNAGEMENTS		
<b>Légende</b>		
ÉCHELLE		
IDENTIFICATION TECHNIQUE		
T.L.-8.8-1.2-2.0.2.7.		
IDENTIFICATION CLASSEMENT		
		13/14



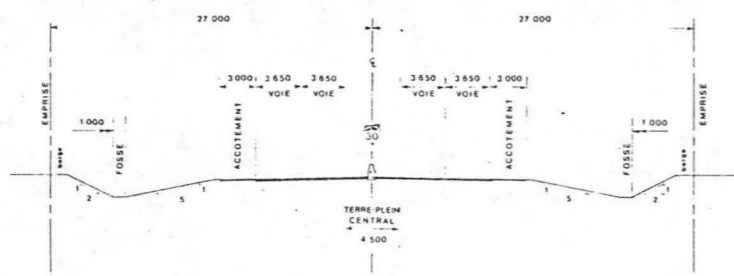
SECTION A - A  
CHAINAGE 28+409



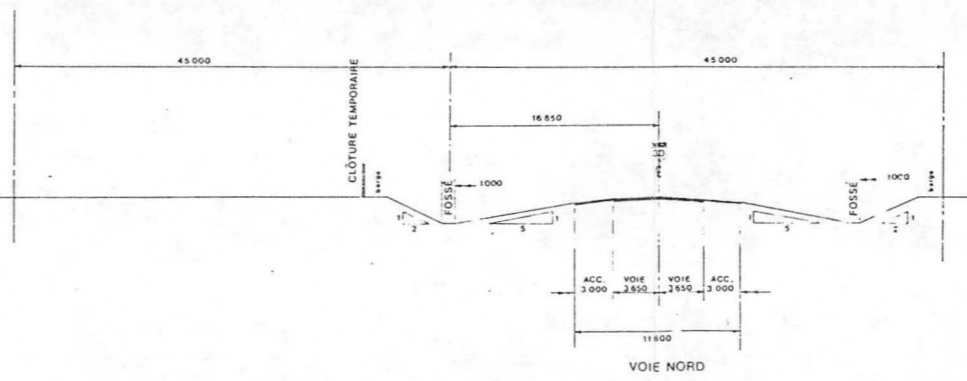
SECTION B - B  
CHAINAGE 33+500



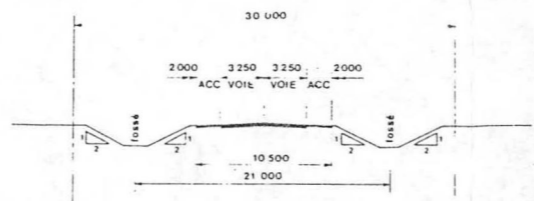
SECTION C - C  
NORME D-2300  
PHASE FINALE



SECTION D - D  
CHAINAGE 29+260



PHASE I



PROFIL EN TRAVERS MTEE ST-REGIS

REVISION COMPLETE	S.G.
NATURE DE MODIFICATION	PAR
DATE D'EMISSION DU PLAN	
PREPARE PAR	
Ministère des Transports	
SERVICE DES PROJETS DE MONTREAL	
DIVISION DES AMENAGEMENTS	
AUTOROUTE 30	
SECTIONS EN TRAVERS DE LA ROUTE 138 A LA ROUTE 132	
ECHELLE	
IDENTIFICATION TECHNIQUE	
T.L.-88-12-2027	
IDENTIFICATION CLASSEMENT	
14	14

ANNEXE 4: RÉPONSES AUX QUESTIONS DU MINISTÈRE  
DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC

#### ANNEXE 4

#### RÉPONSES AUX QUESTIONS DU MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC

Suite au dépôt de l'étude d'impact en 1987, le ministère de l'Environnement du Québec a formulé 20 questions concernant l'étude.

Les réponses à ces questions sont présentées dans le texte qui suit. Il est à noter que les références en terme de numérotation de chapitre ou de pagination se rapportent à l'étude réalisée en novembre 1987 par Lavalin Environnement Inc. (André Marsan et Associés Inc.) intitulée «Etude d'impact sur l'environnement-prolongement de l'autoroute 30 - Ste-Catherine à St-Timothée - tronçon Ste-Catherine-Rivière Châteauguay.»

Q-1: En quelle année prévoyez-vous déposer l'étude d'impact pour le tronçon permettant le raccordement de l'actuel projet jusqu'à Saint-Timothée?

Réponse: Une étude de justification est présentement en cours et l'étude d'impact sur le tronçon permettant le raccordement jusqu'à la région de Valleyfield devrait être réalisée en 1990.

Q-2: Les enquêtes, origine-destination (O.D.) datent de 1974 et 1979. Compte tenu de l'importance du projet, le ministère des Transport a-t-il des données plus récentes? Si oui, peut-on obtenir l'analyse de ces données?

Réponse: Des enquêtes O-D ont été faites en 1986 à quatre endroits. Malheureusement les résultats n'étaient pas disponibles au moment où a été rédigée l'étude de justification. De plus, elles n'ont pas été faites aux mêmes endroits que les précédents. Il est donc difficile de comparer, mais comme le milieu n'a pas été modifié de façon sensible depuis, on peut croire qu'il y a peu de changements quant aux résultats des enquêtes.

Q3: Pourriez-vous nous faire parvenir aussitôt que possible, la décision de la C.P.T.A. sur ce projet?

Réponse: Certaines modifications ont été apportées au tracé retenu en 1987 suite à des discussions avec les parties intéressées.

Une nouvelle demande a donc été transmise à la C.P.T.A.. Dès réception de la décision, une copie sera acheminée au MENVIQ.

Q-4: Pourriez-vous nous fournir les débits de service (véhicules/heure) de la route 132 pour chacun des niveaux de service. Le débit de l'heure d'analyse devrait être aussi présenté en référence.

Réponse: Nous ne pouvons fournir rapidement les débits de service de la route 132 pour chacun des niveaux de service. Ce niveau de détails est bon à connaître lorsqu'on veut justifier une route pour un segment en particulier. Dans le cas étudié, le but visé est un axe rapide pour un trafic long parcours. La route 132 qui traverse des municipalités et qui accomode le trafic local et de transit ne sera jamais un axe intéressant pour le trafic de transit. Il ne servirait à rien de faire quelques améliorations ponctuelles sur cette route si l'ensemble ne devient pas plus avantageux.

Q-5: Est-ce que le ministère des Transports prévoit une augmentation de la circulation sur la route 207 après l'ouverture de l'autoroute 30. Si oui, de combien?

Réponse: On prévoit une augmentation sur la route 207, à l'intérieur de la Réserve, d'environ 2 000 à 4 000 véhicules et une diminution sur cette même route, au sud de la Réserve, d'environ 1 000 à 2 000 véhicules.

Q6: Nous avons été informés par le Service de la protection du territoire agricole du MAPAQ que le plan d'avant projet (1985) avait été fourni à la C.P.T.A. Peut-on en obtenir une copie?

Réponse: La copie du plan de l'avant-projet (TL-88-12-2027) incluant les récentes modifications est incluse à l'annexe 3 du présent rapport.

Q-7: Pourquoi la solution réaménagement de la 132 et l'option A n'ont pas le même point de départ commun route 132/138? (Voir figure 2.14)?

Réponse: Il faut regarder la figure 2.14 avec la figure 2.15. Dans Châteauguay, l'axe envisagé dans le cas de l'autoroute 30 ou du réaménagement de la route 132 se superpose



AIV.4

(on utiliserait l'axe du boul. Châteauguay).

Q-8: Est-ce que nous comprenons bien lorsque nous concluons que la solution envisagée "utilisation de la route 132-138" (page 2-65) ne peut être retenue puisqu'elle ne répond pas aux objectifs mêmes du projet "Sainte-Catherine/Châteauguay" et que par conséquent l'évaluation environnementale de cette solution devient inutile?

Réponse: Oui, c'est exact, comme l'explique le rapport, la route 132 ne répond pas aux objectifs fixés.

Q9: A la page 2-59, il est écrit que les abords sud du canal de Beauharnois sont "inutilisés". Nous vous rappelons que la M.R.C. Beauharnois - Salaberry a prévu des activités récréatives à cet endroit et que la firme Canards Illimité a aménagé sur les deux rives des bassins qui visent à favoriser la reproduction de la sauvagine. De plus, cette M.R.C. propose la traversée du canal au niveau du pont Saint-Louis alors que le MTQ semble privilégier l'utilisation de l'actuel tunnel.

Réponse: L'ensemble de ces considérations seront intégrées de façon détaillée lors de la réalisation de l'étude d'impact du tronçon qu'elles concerne.

Q-10: Quelle est la longueur du projet retenu entre Saint-Catherine et la fin de l'autorisation demandée?

Réponse: Environ 14,5 km; soit à partir de la route 132 à Ste-Catherine jusqu'au point "I" du tracé identifié sur la carte "Synthèse des résistances et tracés étudiés". Ce point peut être localisé de façon plus précise sur le plan TL-88-12-2027 (feuillet 3/14). Il est situé à l'endroit où l'emprise actuelle du boulevard René-Lévesque (anciennement boulevard Châteauguay) coupe la limite du zonage agricole peu avant le chaînage 27+500.

Q-11: "Même en supposant que la route 132 réaménagée puisse suffire aux besoins actuels, rien ne démontre qu'il en sera de même dans les 10 ou 20 prochaines années" (p.2-61). Veut-on dire que pour une planification à court terme (0-10 ans), il est possible qu'un réaménagement de la route 132 soit possible?

Réponse: Un réaménagement de la route 132 ne réglerait rien. Réaménager pour une "planification à court terme, 0 à 10 ans" serait plutôt du gaspillage puisque les problèmes énoncés du point 2.2.4.1 de l'étude seraient les mêmes dans quelques années, comme on l'a écrit à la fin du paragraphe cité. Sans compter les impacts sur le milieu que ce réaménagement occasionnerait.

Q-12: Tableau 2.15. Le tronçon à l'est du Pont Mercier est-il adéquat à ce point qu'aucun réaménagement est nécessaire?

Réponse: Ce tronçon n'était pas à l'étude, mais il semble que jusqu'à la limite ouest de Ste-Catherine la route 132 offre une bonne capacité. De toute façon, ce tronçon est situé dans la Réserve Indienne, où il n'est guère possible de faire des réaménagements.

Q-13: Est-ce que les certains commerces situés le long de la route 132 compte tenu de leur nature et de leur clientèle pourront être affectés par une diminution éventuelle de la circulation de transit suite à l'ouverture de l'autoroute?

Réponse: Avant d'élaborer sur cette question, il faut d'abord noter que la majorité des commerces de Châteauguay sont répartis sur les boulevards St-Jean-Baptiste et d'Anjou. Le parcours de la route 132 qui empruntait ces deux boulevards a, depuis 2 ans environ, été déplacé sur le boulevard René Lévesque (anciennement boulevard Châteauguay) pour ensuite longer le boulevard St-Jean-Baptiste

en direction nord. Donc, les véhicules en transit ont déjà été incités à délaissier le secteur commercial du boulevard d'Anjou. Toutefois les commerces situés le long de ce boulevard ainsi que ceux du boulevard St-Jean-Baptiste desservent avant tout la population locale de Châteauguay qui atteint près de 40 000 personnes. La circulation de transit demeure proportionnellement très faible. Nous ne croyons donc pas que la modification du parcours de la circulation de transit aura un impact significatif auprès des commerces situés le long de la route 132.

Q14: Pour le choix définitif de la traversée de la rivière Châteauguay, il faudrait connaître l'éventuel raccordement vers l'ouest à partir du point I tel que mentionné au point 6-53 de l'étude d'impact. Dans ce contexte, pour bien évaluer les impacts, il est essentiel de connaître le type de pont qui sera réalisé (avec ou sans pilier dans l'eau), les travaux qui seront nécessaires pour sa mise en place, les impacts reliés aux inondations, à la présence des glaces, devront être présentés dans l'étude d'impact du prochain tronçon contigu. De plus, le ministère des Transports peut-il rallonger la période d'interdiction des travaux jusqu'au 15 juillet tel que demandé par le MLCP? Enfin, avec IJ, combien de bâtiments incluant les résidences devront être expropriés?

Réponse: L'axe définitif de la traversée de la rivière Châteauguay dépendra, entre autre, de l'orientation préférable du tracé du côté ouest de la rivière, qui sera évaluée lors de la prochaine étude. A cette étape, l'ensemble des impacts inhérents à la traversée sera évalué de façon détaillée et les mesures d'atténuation pertinentes seront élaborées. Suivant la variante IJ, le tracé nécessiterait l'expropriation de 5 résidences et d'une maison de ferme avec dépendances.

Q-15: L'étude mentionne à la page 6-14 que le degré de perturbation sur le boisé (Ad-nord) est faible puisque l'on prend pour acquis que le boisé sur la réserve de Kahnawake a une protection assurée. Est-ce que le refus par les autorités de la réserve d'accepter le passage de l'autoroute à l'intérieur de la réserve est un indicateur de cette volonté de la protection des boisés?

Réponse: Le degré de perturbation est jugé faible car les groupements touchés (19,4 ha) font partie d'un vaste boisé (supérieur à 1,000 ha). Il est considéré que la perte de groupements totalisant 19,4 ha ne devrait pas porter atteinte à la richesse floristique ni au potentiel faunique du boisé. Le fait que ce boisé est situé majoritairement à l'intérieur de la réserve de Kahnawake n'a pas influencé l'évaluation du degré de perturbation.

Q-16: Est-ce que la différence du niveau de résistance accordé aux érablières à sucre versus érablières pures (p. 5-15) résulte principalement de l'exploitation ou non de ces boisés?

Réponse: Oui. Sur le plan agricole, une résistance supérieure est attribuée à l'érablière exploitée en zone verte (résistance forte), indépendamment de sa composition floristique, par rapport à l'érablière pure en zone verte (résistance moyenne) qui présente un potentiel d'exploitation. Par ailleurs, l'érablière à sucre, exploitée ou non, présente une résistance forte sur le plan biologique (pages 5-6) en raison de son importance écologique et de sa rareté relative dans la zone d'étude.

Q-17: A la page 6-53, il faudrait lire I J au lieu de I K.

Réponse: Oui.

Q-18: Lorsque les bâtiments sont touchés par le projet (résidences ou autres) pourquoi, l'expropriation le déplacement ou la relocalisation de ces bâtiments ne sont pas identifiés comme mesure d'atténuation?

Réponse: L'expropriation n'a pas été identifiée comme mesure d'atténuation parce que l'impact en question, perte de superficie utilisée à des fins urbaines dans l'emprise, fait référence aux problèmes économiques et sociaux qui résultent de l'expropriation, ainsi qu'aux effets qui peuvent se faire sentir sur les utilisations du sol avoisinantes (page 6-7). L'expropriation, le déplacement ou la relocalisation ne peuvent être considérées comme des mesures d'atténuation applicables à l'impact décrit ci-haut.

Q-19: N'est-il pas risqué de déterminer les limites des classes (faible, moyenne, élevée) pour le milieu agricole en se basant sur la superficie totale des terres agricoles de la zone d'étude (page 6-14)?

Réponse: Les deux impacts concernés, perte de superficie agricole dans l'emprise et perte de superficie due à la création d'enclaves, font référence à l'atteinte à l'intégrité du milieu agricole. La presque totalité de la zone d'étude se situant en milieu agricole, nous croyons qu'elle est très représentative du milieu traversé et qu'il est par conséquent valable, à notre avis, de se baser sur cette zone pour déterminer les limites de classes.

Q-20: On indique au deuxième paragraphe de la page 6-14, qu'il n'y a aucune mesure de mitigation pour atténuer l'impact de la disparition de l'érablière. N'y a-t-il pas possibilité d'en conserver une partie ou de réaliser un reboisement à l'intérieur de l'emprise routière?

Réponse: L'optimisation du tracé permettra de conserver une petite partie de l'érablière en bordure de l'emprise.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 135 174