



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 104

**DEMANDE DE CERTIFICAT
D'AUTORISATION DE CONSTRUIRE**

S CANQ 85

TR
GE
EN
686



365

555557

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

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
Centre de documentation
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
35, rue de Port-Royal Est, 4e étage
Montréal (Québec) H3L 3T1

REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 104

DEMANDE DE CERTIFICAT
D'AUTORISATION DE CONSTRUIRE

Septembre 1985

Canq
CANQ
TR
GE
EN
686

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

EQUIPE DE TRAVAIL

Louise Maurice

géographe,
chargée de projet
technicien agricole
agronome
stagiaire-géographe

André Delage

Linda Jasmin

Denis Sirois

Sous la supervision de:
Claude Mathieu

écologiste, chef de la Division
de l'assistance aux régions

Avec la collaboration de:

Jean-François Bock

Robert Montplaisir

biologiste
biologiste

Sous la supervision de:
Claude Girard

urbaniste, chef de la Division
du contrôle de la pollution et
recherche

Soutien technique:

Carole Langelier

Jean-Paul Grégoire

Hrant Khandjian

dactylographe
technicien graphique
responsable de l'atelier graphique

TABLE DES MATIERES

EQUIPE DE TRAVAIL

LISTE DES ANNEXES

- 1 IDENTIFICATION DU REQUERANT
- 2 IDENTIFICATION DU RESPONSABLE DU PROJET
- 3 IDENTIFICATION DE LA CHARGEE DE PROJET
- 4 IDENTIFICATION ET LOCALISATION DU PROJET
- 5 MOTIF DE LA DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE
CONSTRUCTION
- 6 PROBLEMATIQUE

7 DESCRIPTION DU PROJET

8 AUTRES INFORMATIONS

9 PRESENTATION DU CADRE ENVIRONNEMENTAL

10 PRESENTATION DES IMPACTS DU PROJET SUR LE MILIEU
ET DES MESURES DE MITIGATION RETENUES

11 CONCLUSION

LISTE DES ANNEXES

- ANNEXE 1 : Localisation sur plan topographique au
1 : 50 000
- ANNEXE 2 : Localisation sur plan cadastral
au 1 : 20 000
- ANNEXE 3 : Section-type
- ANNEXE 4 : Décision de la Commission de protection du
territoire agricole du Québec (rendue le
14 mars 1985)
- ANNEXE 5 : Résolution du Conseil de la municipalité de
Laprairie (adoptée le 8 mai 1984)
- ANNEXE 6 : Lignes directrices relatives au creusage
d'un nouveau lit permanent pour un cours
d'eau
- ANNEXE 7 : Plan TL-83-122013 (feuillets 1/16, 2/16,
4/16, 5/16, 15/16)

1 IDENTIFICATION DU REQUERANT

Ministère des Transports du Québec
700, boul. St-Cyrille Est
Québec (Québec)
G1R 5H1

2 IDENTIFICATION DU RESPONSABLE DU PROJET

Monsieur Daniel Waltz, écologiste
Chef du Service de l'environnement
Ministère des Transports du Québec
255, Crémazie Est, 9e étage
Montréal (Québec)
H2M 1L5

Téléphone: (514) 873-4953

3 IDENTIFICATION DE LA CHARGÉE DE PROJET

Madame Louise Maurice, géographe, m. urb.
Division de l'assistance aux régions
Service de l'environnement
255, Crémazie Est, 9e étage
Montréal (Québec)
H2M 1L5

Téléphone: (514) 873-2736

4 IDENTIFICATION ET LOCALISATION DU PROJET.

Route: 104
Région: 6-2
District: Napierville
Municipalité régionale de comté: Rousillon
Numéro de dossier: D.A.R. 6.2-67-19 (552)
C.O.P.I.: 0104-01-01c

Ci- joint:

ANNEXE 1: Localisation sur plan topographique au 1 : 50 000

ANNEXE 2: Localisation sur plan cadastral au 1 : 20 000

5 MOTIF DE LA DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION

Le projet est assujetti à l'article 3 du décret 3789-75 du fait qu'il longe la rivière St-Jacques à moins de 60 m sur une distance d'environ 400 m. Comprise entre les chaînages 3+310 et 3+700, cette section apparaît aux feuillets 4/16 et 5/16 du plan TL-83-122013 joint à l'annexe 7 et est localisée sur les plans fournis aux annexes 1 et 2.

6 PROBLEMATIQUE

La route 104 relie les municipalités de Laprairie et de St-Luc, dessert un réseau d'axes secondaires bien développé et se raccorde à certaines routes de classe supérieure donnant un accès rapide à Montréal.

Bien que le rôle de cette route soit important, la qualité du service qui y est offert varie selon les caractéristiques du tronçon traversé. En effet, les tronçons formant la route 104 entre Laprairie et St-Luc présentent des caractéristiques et des niveaux de service différents. Ainsi, alors que le tronçon situé à l'est du projet comporte déjà quatre (4) voies séparées et que celui à l'ouest fut réaménagé à quatre (4) voies contiguës dès 1981-1982, le tronçon étudié ne comprend qu'une chaussée à deux (2) voies ne satisfaisant plus aux normes en vigueur pour ce type de route. Cette discontinuité est de plus accentuée en raison des lacunes identifiées sur l'ensemble de ce tronçon et dont voici l'essentiel:

- le niveau de service "D", qui est évalué à 6514 véhicules par jour pour ce tronçon, est atteint depuis plusieurs années comme le montrent les débits journaliers moyens annuel et estival (J.M.A. et J.M.E.) qui, pour 1983, s'élevaient à 6970 et 7969 respectivement.

Or, au niveau de service "D", le maintien des vitesses pratiques admissibles s'avère sérieusement affecté par les diverses modifications intervenant dans les conditions de marche (c'est-à-dire fluctuations dans le débit, restrictions temporaires à l'écoulement, etc...). Les automobilistes empruntant le tronçon étudié ne jouissent donc que d'une aisance médiocre et d'une liberté de manoeuvre réduite;

-la largeur de la chaussée, 6,2 m seulement, se situe en deçà des normes en vigueur pour une route accueillant un débit de cette importance. Il en va de même pour la largeur des accotements actuels;

-le pourcentage de visibilité n'est que de 25%, ce qui est jugé faible;

-les rayons de certaines courbes sont irréguliers ou, encore, trop serrés;

-la structure du viaduc enjambant la voie ferrée du Canadien National est désuète et doit être remplacée.

En conséquence, les conditions de conduite sur l'ensemble du projet s'avèrent inadéquates à plusieurs niveaux; cette situation entraîne une diminution significative de la qualité du service offert sur ce tronçon et, de façon générale, réduit d'autant la performance de la route 104 entre Laprairie et St-Luc.

Ultime phase du réaménagement de la route 104 entre la route 134 et la limite est du comté de Laprairie, ce projet complète les travaux faits en 1981-1982 entre les routes 134 et 217. La réalisation des travaux prévus devrait normalement suivre l'échéancier suivant:

Plan d'avant-projet:	octobre 1986
Plan de chaussée:	juin 1987
Plan et devis d'ouvrages d'art:	juin 1987
Déplacement d'utilités publiques:	juin 1987
Construction:	1987-88-89

7 DESCRIPTION DU PROJET

Pour remédier aux lacunes précédemment décrites, le ministère des Transports entend procéder au réaménagement à deux (2) voies dans l'axe actuel du tronçon problématique. Bien que

la route demeurera à deux (2) voies, les améliorations qui y seront apportées contribueront à hausser significativement le confort et la sécurité de l'utilisateur et permettront aussi de répondre à la croissance de la demande.

Les travaux sur la route 104 se feront sur une distance de 6,375 km selon les détails de la section-type jointe à l'annexe 3. Basée sur la norme D-2301, laquelle fut modifiée pour répondre aux besoins spécifiques de ce projet et respecter la nature des lieux traversés, cette section-type prévoit une emprise nominale de 32 m dans laquelle seront insérées deux (2) voies de roulement dont la largeur sera de 3,65 m chacune et qui seront bordées d'accotements de 3 m de largeur. Le drainage sera de type rural, sauf en quelques endroits où du drainage fermé sera nécessaire, et la pente des talus cotoyant la route sera de 3H : IV. A noter que la vitesse de référence pour ce projet est de 100 km/h alors que la vitesse affichée sera de 90 km/h.

Dans l'ensemble, le projet impliquera aussi la correction de certaines courbes et dénivellations, la modification de deux (2) chemins secondaires desservis par la route 104, le remplacement du viaduc enjambant la voie ferrée du Canadien National ainsi que la construction de voies d'évitement aux intersections afin de faciliter l'écoulement lorsque des véhicules sont en attente de virage à gauche.

D'une façon plus particulière à la présente demande, les travaux suivants seront réalisés dans la section du projet assujettie à l'article 3 du décret 3789, soit:

- le redressement sur environ 250 m d'une portion d'un méandre de la rivière St-Jacques à l'aide d'un canal creusé 25 m au sud du lit actuel et dont la section-type apparaît à la section E-E du feuillet 15/16 joint à l'annexe 7.

Le redressement de ce méandre est nécessaire du fait qu'à cet endroit, la route sera déplacée au sud de son axe actuel afin de corriger la courbe comprise entre les chaînages 3+250 et 4+050 et ce, afin d'éliminer certains problèmes de visibilité identifiés à cet endroit du tronçon. Il s'agit donc là d'apporter une solution adéquate aux problèmes de géométrie et de visibilité qui, actuellement, réduisent le confort et la sécurité de l'utilisateur qui circule dans cette section du projet.

-le remplacement du pont traversant la rivière St-Jacques par un nouveau pont construit environ 25 m au sud du point de traversée actuel. Le nouveau pont sera réalisé selon la section B-B apparaissant au feuillet 15/16 joint à l'annexe 7 et nécessitera la construction de talus surélevés. Ces derniers impliquent que des surlargeurs sont prévues afin de disposer des espaces latéraux qu'exigent le nouveau pont et ses approches.

A noter que les segments abandonnés de même que l'ancien pont et ses approches seront scarifiés selon les normes en vigueur dès que les raccordements nécessaires seront terminés.

8 AUTRES INFORMATIONS

Le ministère des Transports fera l'acquisition des 3,9 ha de terrains nécessaires à la réalisation du projet. Ces terrains sont tous inclus dans la zone retenue pour fins agricoles au sens de la Loi sur la protection du territoire agricole.

Tel qu'indiqué dans sa décision en date du 14 mai 1985 et dont copie apparaît à l'annexe 4, la Commission de protection du territoire agricole du Québec autorise la réalisation du présent projet.

Par ailleurs, dans une résolution adoptée par le Conseil municipal dès le 8 mai 1984 et dont copie apparaît à l'annexe 5, la municipalité de Laprairie approuve aussi la réalisation de ce projet.

9 PRESENTATION DU CADRE ENVIRONNEMENTAL

9.1 DELIMITATION DU CORRIDOR D'ETUDE

Le présent projet longeant la rivière St-Jacques à moins de 60 m entre les chaînages 3+310 et 3+700, un corridor d'étude dont les limites se situent une centaine de mètres de part et d'autre de ces chaînages fut délimité; compte tenu que ces limites incluent la totalité des travaux de redressement du méandre et de construction du nouveau pont, il y a lieu de croire que ce corridor d'étude permettra d'identifier et de prévenir ou mitiger l'ensemble des impacts prévisibles dans ce secteur assujetti à l'article 3 du décret 3789-75.

9.2 DESCRIPTION DU MILIEU

Situé dans l'unité physiographique des Basses-Terres du St-Laurent, le corridor d'étude fait partie d'une plaine argileuse doucement inclinée vers le fleuve. L'épaisseur des dépôts superficiels dépasse rarement 20 m.

Seule la rivière St-Jacques, que le projet côtoie de près, rompt l'uniformité du corridor d'étude. Cette rivière est méandrée sur tout son parcours, sa vitesse d'écoulement est lente et ses eaux turbides peuvent subir une forte baisse du niveau d'oxygène dissous lors de la période d'étiage.

Le lit de ce cours d'eau est envahi par une végétation aquatique tant submergée qu'émergente alors que ses berges sont colonisées par la végétation herbacée et quelques arbres et arbustes.

L'été, seules certaines espèces bien adaptées aux eaux faiblement oxygénées telles la barbotte brune, le crapet-soleil, les cyprinidés et le meunier noir fréquentent les lieux. A la faveur des crues printanières, plusieurs espèces viennent s'y reproduire (c'est le cas pour l'achigan à petite bouche, le doré jaune, le grand brochet, la perchaude et différentes espèces de suceurs). Selon le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, la rivière St-Jacques, depuis son embouchure jusque très haut à l'intérieur des terres, et plus particulièrement à l'intérieur des méandres, constitue une importante zone de frai pour la perchaude. D'ailleurs, la pêche de ce poisson est pratiquée par un grand nombre de pêcheurs à l'embouchure de cette rivière.

Au site des travaux de redressement projetés, la rivière St-Jacques se caractérise ainsi:

- Largeur du lit: 12 à 15 m
- Pente du lit: 0,0005
- Pente des berges: 1,5 à 2H : IV
- Nature des dépôts: sédiments de plaine alluviale actuelle composée d'argile, de sable, de silt et de matières organiques.

De plus, les milieux rencontrés sur ce cours d'eau s'avèrent très propices pour la faune semi-aquatique compte tenu de l'abondance et de la nature du couvert végétal. Enfin, la sauvagine utilise fréquemment les lieux pour y faire l'élevage des jeunes.

Les sols voisins du projet sont du type "argile de Ste-Rosalie" et présentent un potentiel agricole élevé. Comme mentionné précédemment, le site du projet est entièrement protégé au sens de la Loi sur la protection du territoire agricole. Toutefois, bien que les conditions édaphiques et juridiques lui soient favorables, l'agriculture est absente du corridor d'étude et, de façon générale, des abords du projet. Le morcellement des terres et la spéculation foncière semblent expliquer cette situation.

A l'intérieur du corridor d'étude, une (1) seule résidence est voisine du tracé. Logée à distance respectable des maisons les plus proches, cette propriété est entourée d'un

couvert végétal relativement important. A noter que les cinq (5) arbres situés à l'intérieur de l'emprise et qui, selon le feuillet 4/16 joint en annexe, ornaient la devanture de cette résidence ont ou devront être coupés du fait qu'ils nuisent à la visibilité ainsi qu'aux lignes électriques de l'Hydro-Québec et ce avant la réalisation du présent projet.

10 PRESENTATION DES IMPACTS SUR LE MILIEU ET DES MESURES DE MITIGATION RETENUES

10.1 IMPACTS BIOPHYSIQUES

- A) De toutes les actions qui affecteront la rivière St-Jacques, le remplissage de l'un de ses méandres est sans contredit la plus importante. Il en résultera la perte d'habitats fauniques ainsi que d'aires propices à la reproduction et à l'élevage de certaines espèces de canards et de poissons. Cet impact est jugé **FORT**.

Cependant, bien qu'aucune mesure de mitigation ne puisse être appliquée, la perte de ces milieux sera compensée, dans une certaine mesure, par la création de nouvelles conditions naturelles dans l'espace qu'occupera le canal de redressement.

- B) Compte tenu que le canal de redressement présentera des conditions d'écoulement semblables à celles du méandre redressé du fait que les pente et section du premier seront analogues à celles du second, la vitesse du courant tant au site qu'en aval des travaux ne sera que peu modifiée. Cet impact est jugé **FAIBLE**.

- C) Advenant qu'aucune mesure préventive ne soit appliquée, la qualité physico-chimique des eaux de la rivière St-Jacques pourrait être altérée suite à l'accumulation

de matériaux provenant de déversements accidentels ou suite à la hausse du taux de matières en suspension provoquée par l'élimination de la végétation, l'érosion ou d'éventuels mouvements de terrain. Cette dégradation des conditions ambiantes aurait pour effet la modification du lit et des berges de la rivière et risquerait de provoquer le colmatage des frayères ainsi que l'asphyxie des oeufs et alevins alors en présence dans les milieux affectés. Ces impacts seraient toutefois temporaires et ne se perpétueraient donc plus au cours des années. Dès lors, ces impacts potentiels sont jugés "moyens".

Toutefois, suite à l'application des mesures de prévention et de mitigation énumérées ci-bas, les impacts résiduels seront **FAIBLES**:

- tant pendant la démolition que lors de la construction des structures, l'entrepreneur choisi pour effectuer les travaux verra à la mise en application de mesures préventives adéquates ayant pour but d'éviter tout déversement de matériaux;
- immédiatement après la fin des travaux, les berges et le lit seront dégagés de tout matériau déversé par inadvertance;
- les déchets, débris et autres matériaux inutilisables seront disposés sur un site approuvé par le ministère de l'Environnement du Québec;
- la seule élimination de végétation permise sera celle nécessaire à la réalisation des travaux;
- tout endroit présentant des signes d'affaissement sera stabilisé;
- les aires de stationnement et d'entreposage seront aménagées à plus de 60 mètres de tout cours d'eau;
- afin de ne pas interférer avec les périodes de frai et d'élevage, aucun travail ne sera effectué dans l'eau ou sur les berges entre le 15 avril et le 15 juillet;

- les matériaux utilisés pour la construction des batardeaux et autres ouvrages en terre ne contiendront pas plus de 10% de matières fines passant dans le tamis de 75 microns;
- les travaux de redressement respecteront les lignes directrices relatives au creusage d'un nouveau lit permanent pour un cours d'eau et dont une illustration est incluse à l'annexe 6.

10.2 IMPACTS HUMAINS

Une (1) seule résidence est incluse dans le corridor d'étude, soit au chaînage 3+300 côté gauche. Compte tenu que la ligne de centre de la chaussée sera huit (8) m plus au sud qu'actuellement, un certain impact **POSITIF** résultera de la correction de la courbe puisqu'ainsi, les véhicules circuleront à plus grande distance de la maison concernée.

10.3 IMPACTS AGRICOLES

Aucun impact de cette nature n'est à prévoir dans le corridor d'étude du fait qu'aucune activité ou structure agricole n'y est présente.

10.4 IMPACTS VISUELS

Suite au déplacement vers le sud de la route et du pont traversant la rivière St-Jacques, deux (2) ensembles végétaux composés d'arbres et d'arbustes d'espèces et de tailles variées seront éliminés, soit:

- un (1) ensemble linéaire situé entre les chaînages 3+355 et 3+450 côté droit et qui est compris entre la rivière et la route actuelle. L'élimination de ces arbres est nécessaire du fait que le nouveau tracé passera sur le site de cet alignement d'arbres.

- un (1) regroupement de peupliers situé à proximité du pont actuel, soit au chaînage 3+680 côté droit, et qui devra être éliminé du fait que le remblai du nouveau pont rehaussera le terrain naturel de 1,5 à 2,5 m à proximité desdits arbres.

Comme il y a lieu de croire que la coupe de ces arbres n'aura que peu d'incidence sur les caractéristiques visuelles du corridor d'étude, cet impact est jugé **FAIBLE**.

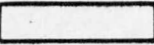
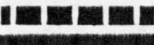
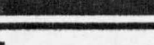
11 CONCLUSION

Le ministère des Transports du Québec a entrepris depuis plusieurs années l'étude des problèmes de circulation sur la route 104. Depuis, la réfection d'une partie de cette route a résulté en l'amélioration partielle des conditions d'usage observées. Il reste toutefois un tronçon à réaménager, soit celui entre la route 217 et la limite est du comté de Laprairie.

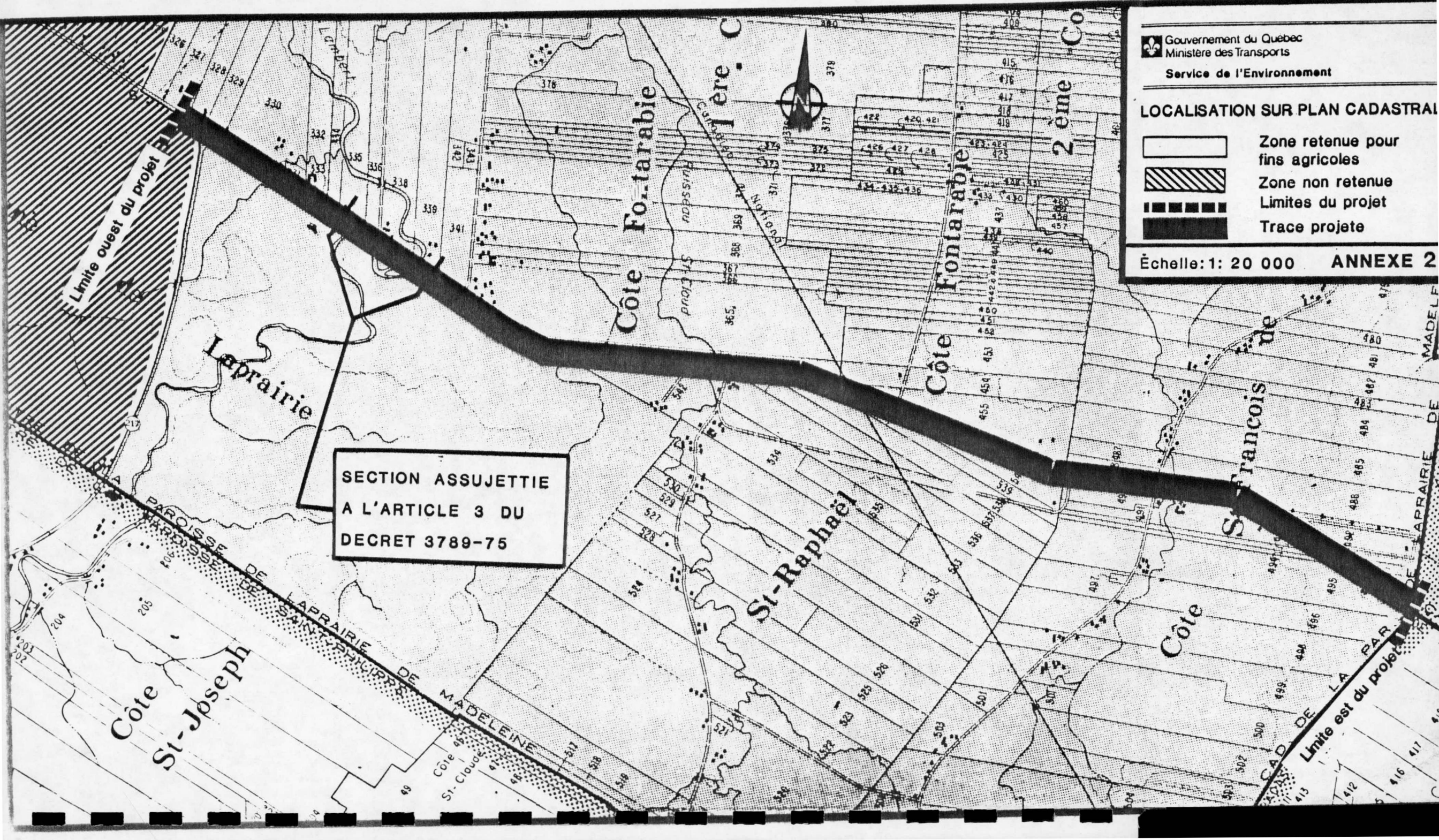
L'option retenue pour le réaménagement dudit tronçon est celle qui, à moindres coûts socio-économiques, permet de minimiser l'importance des répercussions environnementales. En ce sens, l'évaluation environnementale a permis de constater que le projet n'entraînera pas d'irréversibles bouleversements écologiques et qu'aux niveaux humain, agricole et visuel, les conditions présentes ne seront pas significativement altérées. De plus, les actions à entreprendre au site de la rivière St-Jacques seront étroitement encadrées de façon à réduire dans l'espace et dans le temps, l'ampleur des impacts prévus et potentiels.

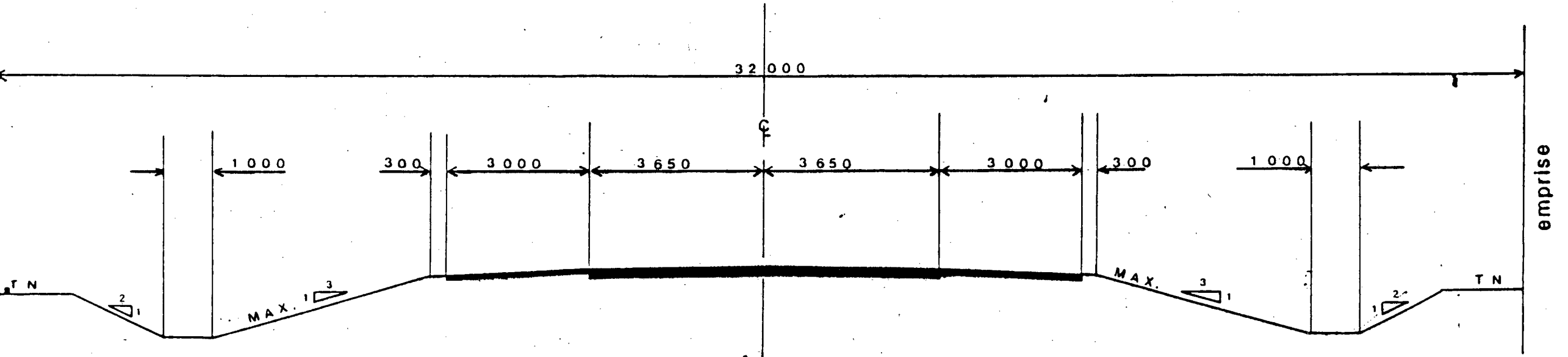
En résumé, il y a lieu de penser que ce projet n'est pas susceptible de provoquer des déséquilibres environnementaux majeurs.

LOCALISATION SUR PLAN CADASTRAL

-  Zone retenue pour fins agricoles
-  Zone non retenue
-  Limites du projet
-  Trace projet

Échelle: 1: 20 000 ANNEXE 2





SECTION A-A

COMMISSION DE DÉLIMITATION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC

D É C I S I O N

IDENTIFICATION DU DEMANDÉ :

No: 6608D-85451
 Lot(s): P. 330 à 333, 364, 364-1, -3 à -6, 536, 538, 539-1
 539-2, 539-4 à 539-9, 540-1 à 540-15, 540-21,
 540-40 à 540-46, 540-101, 490-8 à 490-23, 492,
 492-42 à 492-65, 492-100 à 492-102, 492-107,
 492-108, 492-110, 493, 494, 453, 554, 454-1,
 454-2, 454-1, 454-2, 454, à 456, 456-4 à
 456-6, 456-9, 456-10, 536-1, 536-2, 536-101
 à 536-103, 673.
 Cadastre: Paroisse de Laprairie de la Madeleine
 Div. d'enreg.: Laprairie
 Superficie: 3,89 hectares
 Municipalité: La Prairie
 MRC: ROUSSILLON

NOM DES PARTIES:

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Demandeur

GARDASH DEV. CORP.
 ADRIEN DUMONT
 ROBERT LAPOINTE
 GÉRARD SABOURIN
 PIERRETTE DOUCET VACHON
 PHILIPPO SIMONETTA
 GLORIA CONTI
 ALFREDO SAPDONI
 GIUSEPPINA CARRIÈRE
 ROBERT SÉNÉCAL
 LAURENT ARSENAULT
 BERNARD SÉNÉCAL
 MICHEL WASACK
 DANIELLE PIERRE
 ROLAND LAPOINTE
 YVETTE LAPOINTE
 MAX SHRIER
 ANGEL SACATOS
 THÉRÈSE BEAULIEU
 RÉJEAN BERTHIAUME
 MARCEL SAMSON
 JEAN-LOUIS LAMONTAGNE
 HYDRO-QUÉBEC
 A.P. INVESTMENT
 EVA ASSELIN

NATIONAL DEV. CORP.
GIOVANNI MARCUGLIO
ALCIDE LONGTIN
CLAIRE CHARRON
GULF CANADA INC.
RÉGENT DEMERS
ALICE MIRCILLE
HUBERT GAGNON
ROBERT GAGNON
JEANNINE LANGLOIS
MICHÈLE ROY
YVES LANGLOIS
UVON LANGLOIS
80575 CANADA LTD
ALBERT RIEL
LAURA IDA BISAILLON
CHALET ST-LUC INC.
VILLE DE LAPRAIRIE
GARABEB EBRUCHMIAN
LOUIS BARRY
DEDICACE CONSTRUCTION LTD
ANDRÉ SÉNÉCAL
ARMAND SÉNÉCAL
PAUL LECLERC

Mis en cause

MEMBRES PRÉSENTS: GEORGES LABRECQUE, vice-président
ARMAND GUÉRARD, commissaire

DATE DE LA DÉCISION:

1985-05-14

NATURE DE LA DEMANDE:

La Commission est saisie d'une demande pour utiliser à une fin autre que l'agriculture, plusieurs lots ou parties de lots ci-haut mentionnés.

Le Ministère des Transports projette procéder à la réfection d'une section de 6,37 kilomètres de la route 104, sur le territoire de la corporation municipale de La Prairie. Les superficies visées devant être acquises par expropriation, on requiert donc l'autorisation pour utiliser à des fins non agricoles les parties visées.

Il semble que ce tronçon de la route 104 n'est plus sécuritaire, vu l'augmentation du débit journalier. Il semble que d'autres tronçons de cette voie routière ont déjà fait l'objet de réfection, plus particulièrement entre la route 134 et la route 217. Ainsi, les travaux envisagés maintenant par le Ministère des Transports n'ont pour but que de compléter ces travaux.

Actuellement, la route possède une emprise d'environ 26,2 mètres pour une surface de roulement pavée de 6,2 mètres. Le Ministère des Transports projette porter l'emprise moyenne à 34,6 mètres, afin de réaménager le profil de la route et élargir la plate-forme. Par ailleurs, le viaduc actuel passant au dessus de la voie du CN, sera déplacé plus au sud afin d'en faciliter la construction. Également, les chemins St-Raphaël et Lafrenière seront relocalisés pour améliorer la géométrie de ceux-ci à l'approche de la route 104. De même, l'intersection de certaines rues avec la route 104 seront quelque peu modifiées, afin d'assurer un meilleur écoulement du trafic.

Il appert des documents au dossier que le Ministère des Transports du Québec est déjà propriétaire de nombreuses parcelles où se réalisera le présent projet; toutefois, il est nécessaire pour lui d'acquérir d'autres parcelles pour réaménager l'ensemble de la route 104.

CONSIDÉRANT qu'il s'agit des travaux d'utilité publique, qui de l'opinion de la Commission auront un impact minime sur le territoire agricole, la Commission croit qu'elle peut faire droit à la présente demande;

CONSIDÉRANT que l'emprise du projet concerné constitue celui de moindre impact sur la préservation du sol agricole dans le milieu;

CONSIDÉRANT qu'aucun bâtiment agricole n'est touché par le projet et;

CONSIDÉRANT que la route conservera le même corridor, la Commission est d'avis qu'elle peut faire droit à la présente demande.

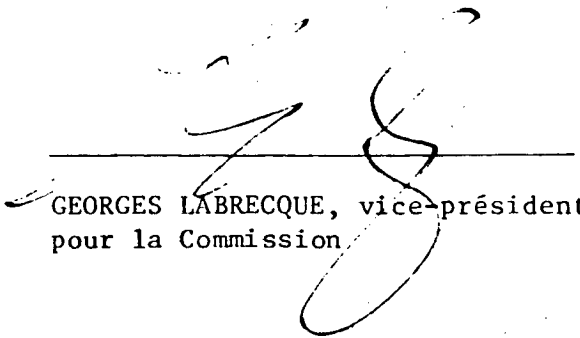
PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

AUTORISE l'utilisation à d'autres fins que l'agriculture, soit pour les fins du réaménagement de la route 104, portant sur les lots ou parties de lots 330, 331, 332, 333, 364, 365, 364-4, 364-5, 364-1, 364-3, 364-6,

66080-85451

-4-

536, 538, 539-1, 539-2, 539-77, 539-4, 539-12, 539-5, 539-6, 539-7, 539-8, 539-9, 540-1, 540-2, 540-3, 540-4, 540-5, 540-6, 540-7, 540-8, 540-9, 540-10, 540-11, 540-12, 540-13, 540-14, 540-15, 540-21, 540-40, 540-41, 540-42, 540-43, 540-44, 540-45, 540-46, 540-101, subdivisions 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, du lot 490, parties du lot 492 ainsi que les subdivisions 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 62, 64, 65 du lot 492 ainsi que les subdivisions 108, 107, 110, 102 100, 101 du lot 492 et parties de lots 493, 494, 453, 554 ainsi que les subdivisions 1 et 2 du lot 454, 455, 456 ainsi que les subdivisions 4, 5, 6, 9, 10 du lot 456, ainsi que les subdivisions 1, 2, 103 102, 101 du lot 536 ainsi qu'une partie de lot 673, du cadastre officiel de la paroisse de La Prairie de la Madeleine, dans la division d'enregistrement de La Prairie, totalisant une superficie approximative de 3,89 hectares. Ces emplacements apparaissent sur un plan portant le numéro TL-83-122013, pour valoir comme si récéité au long.


GEORGES LABRECQUE, vice-président
pour la Commission

le certifié bon par:



VILLE DE

La Prairie

600, BOULEVARD SAINTE-ÉLISABETH, LA PRAIRIE, QUÉ. J5R 1V1 — (514) 659-1947

Le 25 mai 1984

Ministère des Transports
520, rue St-Jacques
Case postale 70
NAPIERVILLE (Québec)
JOL 1L0

A l'attention de M. Roland Pronovost,
Ingénieur - District 67

OBJET: Reconstruction de la route 104 entre la
route 217 et les limites de La Prairie
et de St-Luc

Monsieur,

Nous vous transmettons sous pli copie conforme d'une résolution du Conseil municipal, portant le numéro 84-05-259, qui s'explique par elle-même concernant le sujet mentionné en rubrique.

Confiant, Monsieur, le tout à votre entière satisfaction, nous vous prions d'accepter nos salutations les meilleures.

Guy Dupré

Guy Dupré,
Directeur général - greffier

GD/DL

Pièce jointe

RECU

MAI 28 1984

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

DISTRICT 65M

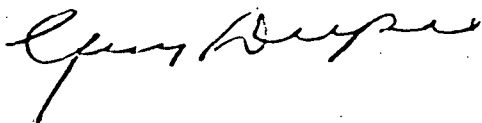
PROVINCE DE QUEBEC
VILLE DE LA PRAIRIE

A une séance ordinaire du Conseil municipal de la Ville de La Prairie, tenue en la salle de l'Hôtel de Ville, dans la Ville de La Prairie, mardi le huitième jour du mois de mai mil neuf cent quatre-vingt-quatre, à 20:00 h, à laquelle sont présents les Conseillers Denise Bigonnesse, Yvon Brière, Claude Deslippe, Cécile Lévesque, Gilles Raymond et Jean-Guy Tessier, formant le conseil au complet sous la présidence de Son Honneur le Maire Denis Lamarche.

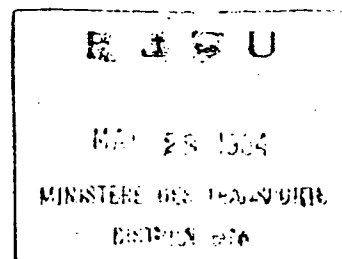
84-05-259 Après délibération, il est proposé par le conseiller Cécile Lévesque, appuyé par le conseiller Claude Deslippe et résolu unanimement:

QUE la Ville de La Prairie approuve, en principe, le projet de reconstruction de la route 104 (chemin St-Jean - La Prairie) montré sur un plan portant le numéro TL-83-122013 entre la route 217 et les limites de la Ville de La Prairie et de St-Luc cependant, se réserve le privilège d'apporter certains commentaires quant aux entrées charretières des citoyens, au drainage de cette route ainsi que l'éclairage s'il y a lieu lors de la réalisation de ce projet.

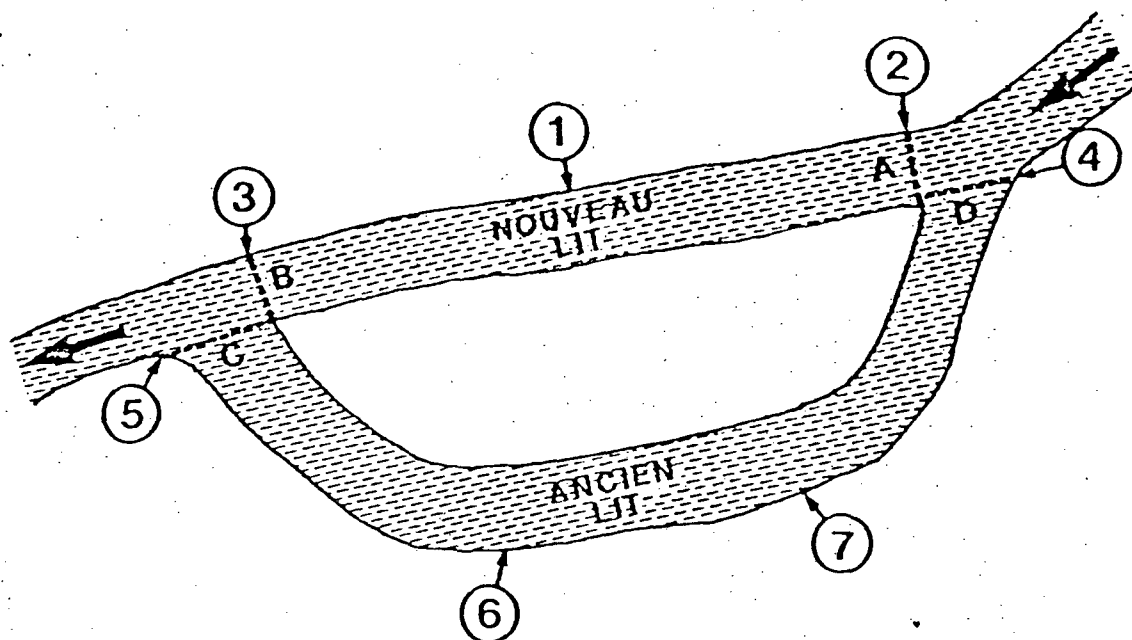
Copie conforme



Directeur général - greffier



ANNEXE 6



- ① Creuser le nouveau canal permanent du cours d'eau en laissant les deux extrémités «A» et «B» fermées.
- ② Enlever graduellement la digue «A» en amont du nouveau lit et laisser décanter l'eau au moins 48 heures (ce temps peut être réduit à 24 heures si tous les sédiments ont pu se déposer).
- ③ Enlever la digue «B» en aval du nouveau lit.
- ④ Installer la digue «D» en amont de l'ancien lit
- ⑤ Après drainage de l'eau, installer la digue «C» en aval de l'ancien lit
- ⑥ Remblayer la section de l'ancien lit avec la terre qui a été excavée dans le nouveau lit du cours d'eau.
- ⑦ Stabiliser et renaturaliser l'emplacement de l'ancien lit.

ANNEXE : LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU CREUSAGE D'UN NOUVEAU LIT
PERMANENT POUR UN COURS D'EAU

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 135 543