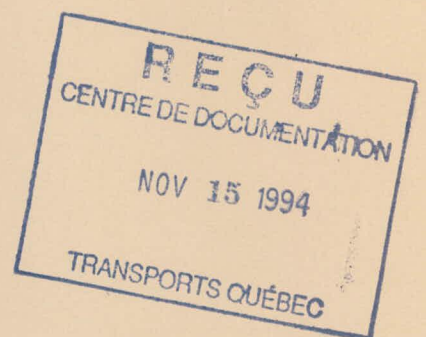


RAPPORT D'ÉTUDE

Étude d'opportunité
Prolongement de la route 343
Dans un axe parallèle à la rue Beaudry
Entre le boul. de l'Industrie
Et le contournement actuel

CANQ
TR
GE
CA
249



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

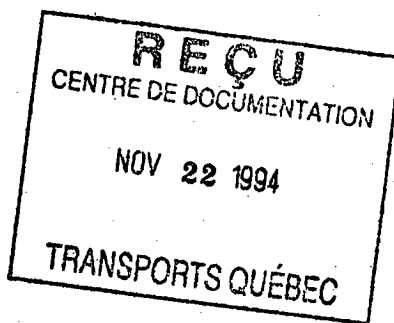
347875

Ministère des Transports du Québec
Direction de la circulation et des aménagements
Service des projets - ouest

Étude d'opportunité
Prolongement de la route 343
Dans un axe parallèle à la rue Beaudry
Entre le boul. de l'Industrie
Et le contournement actuel

Préparée par : Jacques Venne, a.r.p.s.e
Guy Verreault, agronome
Illustrée par : Louise Blais, t.a.a.g.
Supervisée par: Jacques Thibeault, M.ing.

Montréal, décembre 1991



CANQ
TR
GE
CA
249

TABLE DES MATIÈRES

	Page
SOMMAIRE	ii
1.0 INTRODUCTION	1
2.0 LA SITUATION ACTUELLE	4
2.1 Localisation du projet	5
2.2 Le réseau routier	5
2.3 Caractéristiques de la route 343	5
3.0 LES CARACTÉRISTIQUES DE LA CIRCULATION	8
3.1 La rue Beaudry	12
3.1.1 Les enquêtes origine-destination	13
3.2 Commentaires	15
4.0 L'IMPACT DU PROLONGEMENT DE LA ROUTE 343 AU NORD DU RANG DOUBLE	16
4.1 L'intersection rue Beaudry/rue Papineau	17
4.2 Commentaires	20
5.0 AFFECTATION DE TRAFIC SELON LES DIVERSES OPTIONS	21
5.1 Les options	22
5.2 Affectation de trafic sur les différentes options considérées	24
5.2.1 L'option A	24
5.2.2 L'option B	24
5.2.3 L'option B1	25
5.2.4 L'option C	25

5.3	Commentaires	26
5.4	Le coût des options	26
5.4.1	L'axe actuel (option A)	26
5.4.2	Les options B et B1	28
5.4.3	L'option C	28
6.0	LE CADRAGE ENVIRONNEMENTAL	29
6.1	Méthodologie	30
6.1.1	Les étapes	30
6.2	Contexte et importance relatives des diverses composantes du milieu	34
6.3	Les unités territoriales ou environnementales	37
6.3.1	L'unité environnementale agricole	37
6.3.1.1	Secteur I	37
6.3.1.2	Secteur II	40
6.3.2	L'unité environnementale représentative du milieu urbain	42
6.3.2.1	Particularités d'intérêt architectural	42
6.3.2.2	Implantation d'habitations	44
6.3.3	La sous-unité environnementale représentative du milieu naturel	44
6.3.3.1	Type de boisé	44
6.3.3.2	Les cours d'eau	46

6.4	La valeur environnementale	47
6.4.1	La valeur environnementale accordée à l'unité agricole	47
6.4.2	La valeur environnementale accordée à l'unité représentative du milieu urbain ...	48
6.4.3	La valeur environnementale accordée à la sous-unité représentative des éléments du milieu naturel	50
6.4.3.1	Les boisés	50
6.4.3.2	Les cours d'eau	50
6.5	La vulnérabilité des unités environnementales	52
6.5.1	Les terres agricoles	52
6.5.2	Le milieu urbain	52
6.5.3	Les éléments du milieu naturel	53
6.6	La résistance du milieu	54
6.6.1	L'unité agricole	54
6.6.2	L'unité urbaine	55
6.6.3	Éléments du milieu naturel; Sous-unité	56
6.6.4	Analyse des résistances	57
7.0	CONCLUSIONS	59
8.0	RECOMMANDATIONS	61
9.0	ANNEXE	63

BIBLIOGRAPHIE

LISTE DES CARTES

	Page
Carte 1 Localisation du projet de prolongement	3
Carte 2 Localisation des relevés de circulation	10
Carte 3 Débits journaliers moyens annuels 1990	11
Carte 4 Répartition du trafic après le prolongement du contournement au nord du Rang Double	18
Carte 5 Caractéristiques et attractivité des options retenues	23
Carte 6 Trafic affecté selon les options 1990	27
Carte 7 Les grandes affectations	35
Carte 8 Les unités environnementales	38
Carte 9 Le potentiel agricole	39
Carte 10 Les résistances environnementales	58

LISTE DES FIGURES

	Page
Figure 1 Profil en travers, routes numérotées, en milieu rural (type B), D-2301	7

LISTE DES SCHÉMAS

	Page
Schéma 1 Résultats des enquêtes origine-destination	14
Schéma 2 Débits journaliers moyens annuels sur la route 343, au sud du chemin Petite Noraie	19

LISTE DES TABLEAUX

	Page
Tableau 1: Les résistances	33

SOMMAIRE

SOMMAIRE

Lors de la délivrance du certificat d'autorisation pour la réalisation du projet de la construction de la route 343 entre la rue Beaudry et le rang Double, par décret gouvernemental numéro 1311-86, une des conditions d'acceptation était que le Ministère examine la possibilité de réaliser l'entrée dans Joliette en répartissant le trafic à plus d'un endroit.

Cette étude vise donc à répondre au décret gouvernemental en analysant les débits de circulation sur le réseau actuel et en recherchant des tracés plausibles selon les besoins établis.

Après avoir brossé un portrait assez précis de la situation actuelle pour 1990 grâce à dix (10) comptages et deux (2) enquêtes origine-destination, il fut établi que le réseau actuel offrait un très bon niveau de service aux utilisateurs. De plus, les enquêtes ont démontré que la grande agglomération Joliette-Saint-Charles-Borromée-Notre-Dame-des-Prairies était le point de destination de plus de 83% du trafic provenant du nord et que le trafic de transit ne représente en fait que 17% du trafic total, soit moins de 1800 véhicules/jour total deux sens.

Comme il est prévu à court terme de prolonger le tronçon actuel de la route 343 (rue Beaudry - rang Double) vers le nord jusqu'au 4e rang, les enquêtes origine-destination ont permis d'affecter le trafic en fonction de ce prolongement vers le nord. Il en découlera une légère augmentation de trafic sur la rue Beaudry dans Joliette. L'analyse des débits nous permet d'affirmer que le réseau pourra supporter les débits envisagés sans réaménagement géométrique pour encore quelques années. Le trafic de transit représente environ 1800 véhicules/jour sur les 17400 véhicules/jour sur la rue Beaudry.

Dans le but de se conformer au décret gouvernemental, le Ministère a donc étudié certaines options de répartition du trafic.

L'analyse de trois options B, B1, C a permis d'affecter le trafic en tenant compte de la longueur des options, de la vitesse et des retards causés par les dispositifs de contrôle. Les résultats confirment que l'option B1, est la meilleure option pour desservir le plus de trafic, que ce soit le trafic de transit ou encore le trafic local généré par les développements actuels et envisagés dans Joliette.

L'option B1 permet de sauver quelques secondes par déplacement par rapport au trajet actuel et compte tenu de l'ajout graduel de feux de circulation sur la rue Beaudry, cette option deviendra encore plus attrayante.

Dans cette optique, le ministère des Transports devrait en raison de la faible proportion du trafic de transit et de l'impossibilité de rejoindre la route 158 à travers le tissu urbain de Joliette, abandonner le projet de raccorder directement la route 343 réaménagée au nord de Joliette (boul. de l'Industrie) à la route 158.

Par contre, si le ministère des Transports désire avantager le trafic de transit au moins jusqu'au boulevard Manseau, il pourrait participer à moyen ou long terme à un projet de lien local-transit dans l'axe B1 ou C, à la condition que l'emprise soit encore disponible à ce moment-là.

1.0 INTRODUCTION

1.0 INTRODUCTION






En 1972, des études traitant de la circulation dans l'agglomération de Joliette ont fait ressortir que la route 343 supportait des débits de circulation importants. Sur le tronçon entre Saint-Ambroise-de-Kildare et Joliette, les débits étaient assez élevés et compte tenu des projections d'augmentation de circulation établies à cette époque, il ressortait clairement qu'il fallait envisager certains problèmes de congestion, à moyen terme, à l'approche nord de Joliette.

Au cours des années qui ont suivi, diverses études techniques et environnementales, suivies de discussions avec l'U.P.A, la C.P.T. A.Q. et les municipalités ont conduit progressivement à la construction du tronçon de route entre la rue Beaudry et le rang Double et bientôt entre le rang Double et le 4e rang (route 343) (carte 1).

Cependant, le projet de contournement ouest de Joliette comporte un 3^e tronçon dont la localisation et les caractéristiques techniques sont à déterminer. En effet, ce tronçon doit-il se raccorder à la route 158 en contournement sud de Joliette, et, à quel endroit si cela s'avère nécessaire?

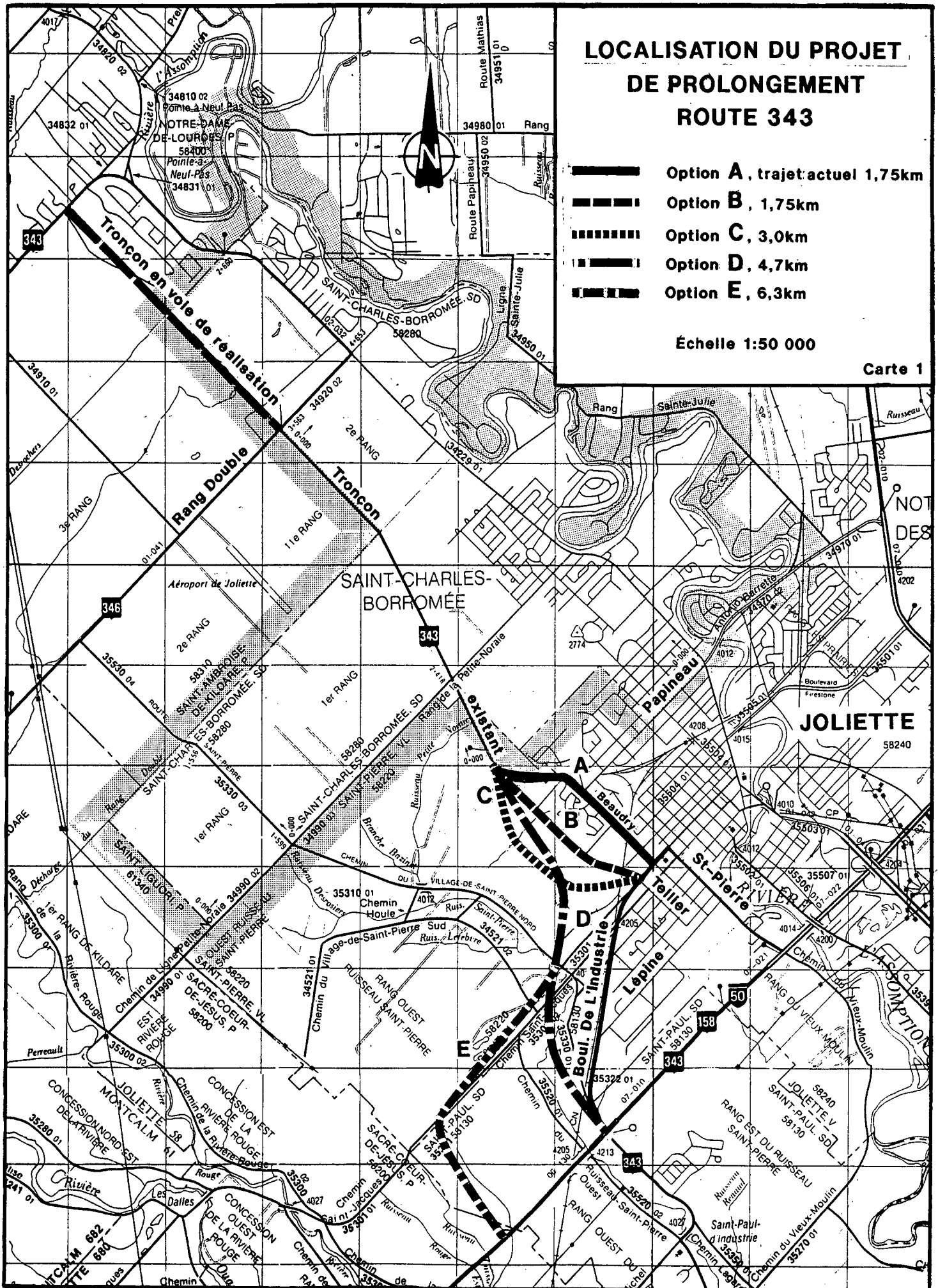
Lors de la délivrance d'un certificat d'autorisation pour la réalisation du projet de construction de la route de contournement ouest de Joliette, par décret gouvernemental numéro 1311-86, une des conditions d'acceptation était "que le ministère des Transports examine la possibilité de réaliser l'entrée dans Joliette en répartissant le trafic à plus d'un endroit, et ce, dans une phase ultérieure à la réalisation du présent tronçon". C'est dans cette optique que le ministère des Transports effectue cette étude d'opportunité de prolongement du contournement actuel vers le sud.

LOCALISATION DU PROJET DE PROLONGEMENT ROUTE 343

-  Option A, trajet actuel 1,75km
-  Option B, 1,75km
-  Option C, 3,0km
-  Option D, 4,7km
-  Option E, 6,3km

Echelle 1:50 000

Carte 1



2.0 LA SITUATION ACTUELLE

2.0 LA SITUATION ACTUELLE

2.1 Localisation du projet

Le projet à l'étude s'étend d'un point situé à environ 500 mètres au nord de la jonction du contournement actuel avec la rue Beaudry, jusqu'à la route 343 (boulevard de l'Industrie) ou encore la route 158 en contournement sud de Joliette, selon l'option analysée.

La longueur totale du projet varie de 1,75 km à 6,3 km selon l'option choisie (carte 1).

2.2 Le réseau routier

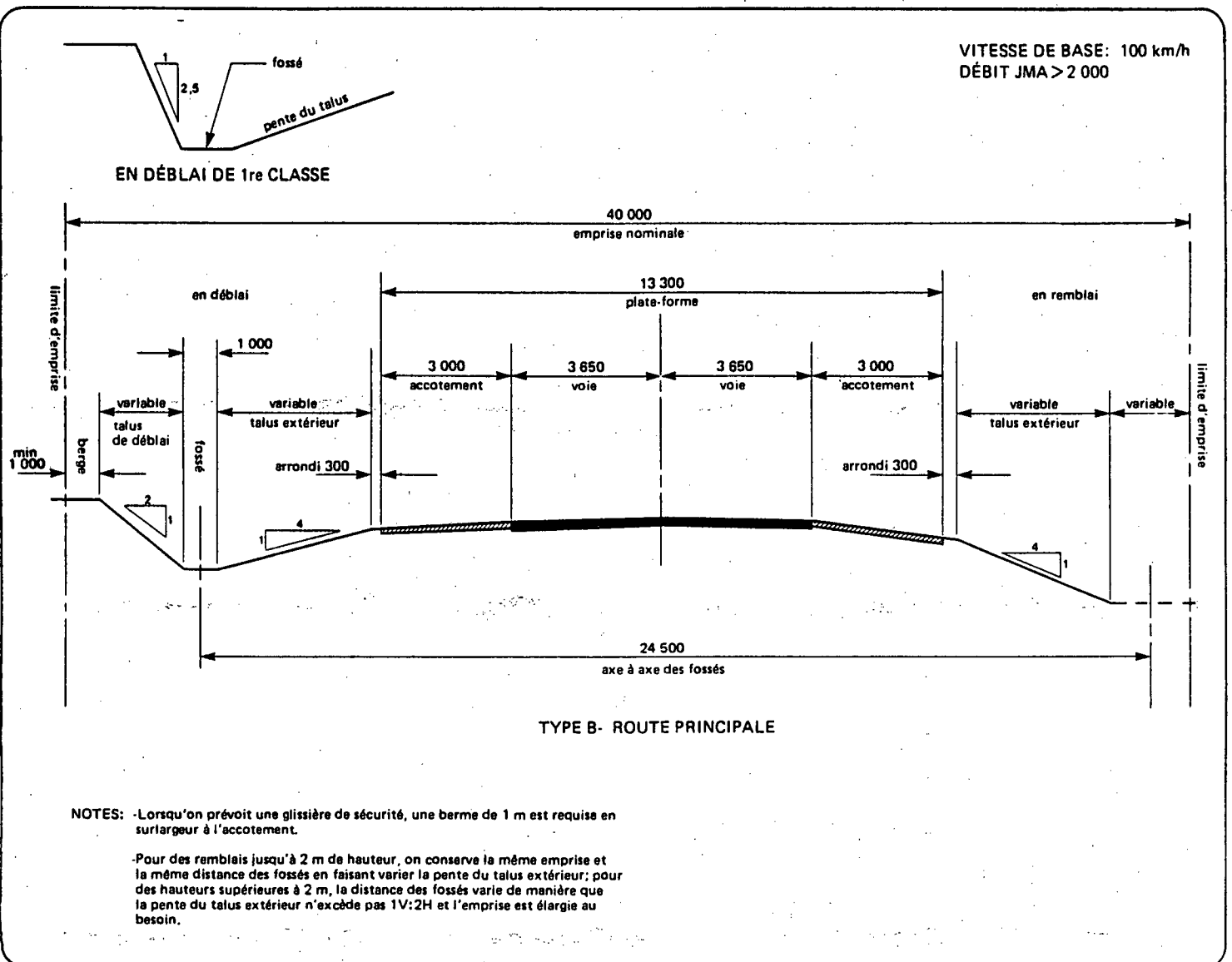
L'agglomération de Joliette constitue un pôle d'attraction régional tant économique qu'industriel et commande par le fait même une desserte routière efficace déjà bien amorcée par quelques routes importantes: l'A-31 qui relie Joliette à l'A-40 vers Montréal, la route 158 qui s'étend entre Berthierville, Joliette et St-Jérôme, et, les routes 131 et 343 qui joignent Joliette à son arrière-pays en donnant accès à l'importante région récréo-touristique de Lanaudière.

L'autoroute 31 et la route 158 ont un caractère national, reliant deux régions distinctes alors que les routes 131 et 343 ont un caractère plus régional. Cependant, la proximité de l'immense bassin de population de l'agglomération de Montréal explique l'utilisation des routes régionales (131 et 343) par la circulation de transit, composée de villégiateurs envahissant la région Lanaudière en passant par Joliette. Par contre, cette circulation de transit est beaucoup plus restreinte sur la route 343 que sur la route 131 qui constitue le meilleur chemin vers Saint-Félix-de-Valois et Saint-Gabriel-de-Brandon.

2.3 Caractéristiques de la route 343

Le tronçon de la route 343 à l'étude devrait être construit au besoin, selon les mêmes caractéristiques que le tronçon existant entre le rang Double et la rue Beaudry afin d'assurer la continuité avec le réseau routier existant.

La section-type utilisée exige une emprise de 40,0 m et se compose d'une chaussée à deux voies de circulation de 3,65 m avec accotement de 3,0 m de part et d'autre de la chaussée et des pentes 4 dans 1 pour les fossés d'égouttement (figure 1).



**Figure 1: Profil en travers, routes numérotées, en milieu rural.
(Type B), D-2301.**

3.0 LES CARACTÉRISTIQUES DE LA CIRCULATION

3.0 LES CARACTÉRISTIQUES DE LA CIRCULATION

Puisque l'étude se situe essentiellement dans un milieu en urbanisation croissante et qu'il faut déterminer où le contournement doit passer et quel type de trafic il va desservir, nous avons dû faire réaliser dix (10) comptages aux intersections suivantes:

- Papineau/Beaudry
- Beaudry/Manseau
- Manseau/St-Pierre
- St-Pierre/Lépine/Mgr Forbes
- St-Pierre/Route 158
- De la Visitation/Papineau
- Contournement/Rang Double
- Contournement/Petite Noraie
- Route 343/Rang Double/De la Visitation
- De la Visitation/Petite Noraie

Ces comptages furent réalisés les mardi et mercredi 14-15 novembre 1989, et le mardi 27 novembre 1990 pour une durée respective de 12 heures. Il a aussi fallu réaliser deux enquêtes origine-destination, l'une sur le rang Double et l'autre sur la route 343 au nord du rang Double. Ces enquêtes furent complétées par deux compteurs semi-permanents sur le rang Double et la route 343 au nord du rang Double.

Ces relevés de circulation nous permettent de donner un portrait assez précis de la situation actuelle ainsi que des besoins ou non de prolonger le contournement nord de Joliette (route 343) et surtout dans quel axe le réaliser si nécessaire.

La carte 2 donne la localisation de tous les points de relevé de circulation et la carte 3 fournit les débits journaliers moyens annuels pour 1990.

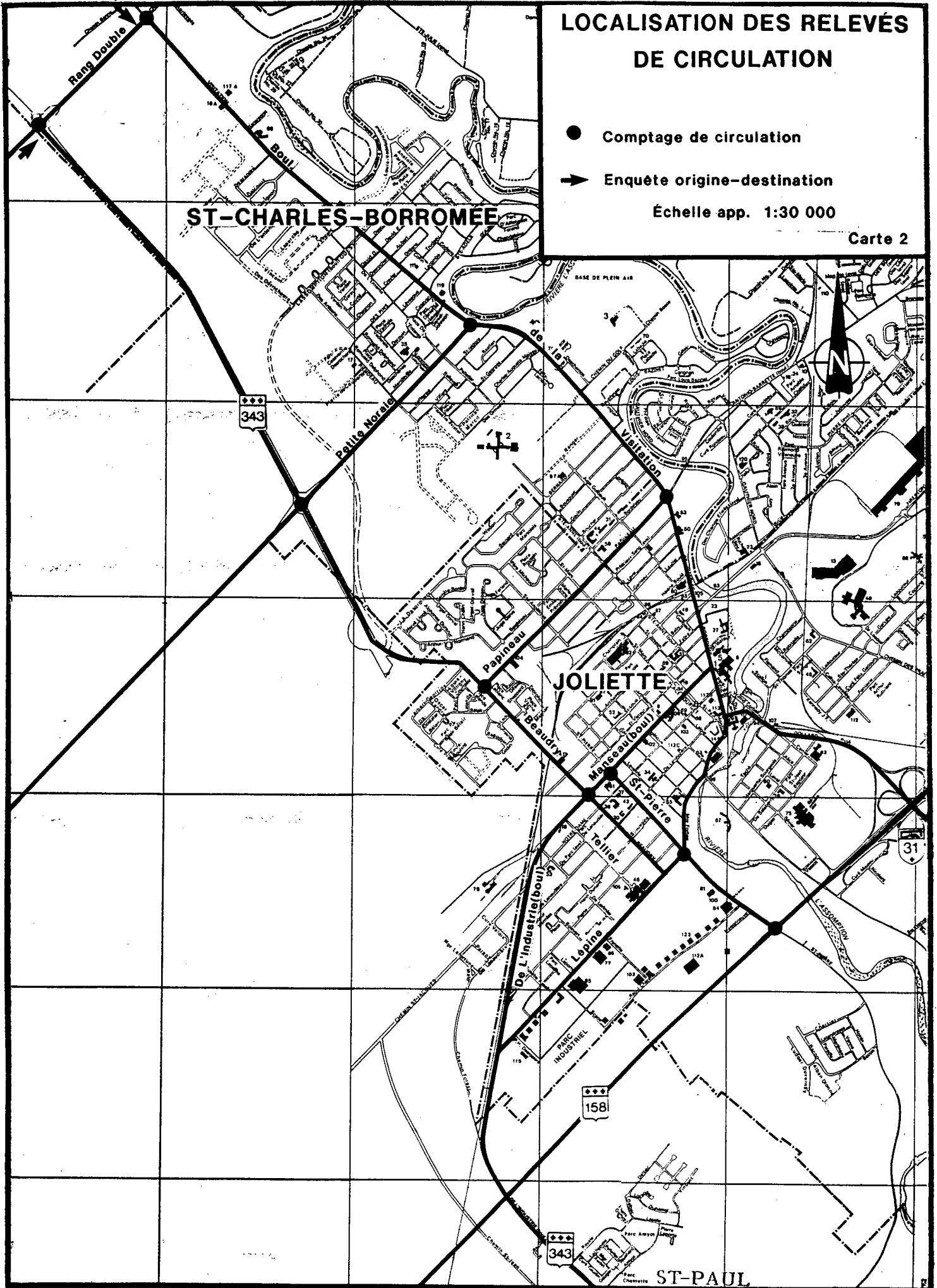
Comme nous pouvons le voir sur la carte 3, le débit journalier moyen annuel sur le segment du contournement déjà construit au nord de Joliette s'élève à 4000 véhicules total deux sens entre le rang Double et le chemin de la Petite Noraie, puis augmente à 6540 véhicules/jour au sud du chemin de la Petite Noraie, pour atteindre 8000 véhicules/jour à l'approche de l'intersection avec la rue Papineau.

LOCALISATION DES RELEVÉS DE CIRCULATION

- Comptage de circulation
- ➔ Enquête origine-destination

Échelle app. 1:30 000

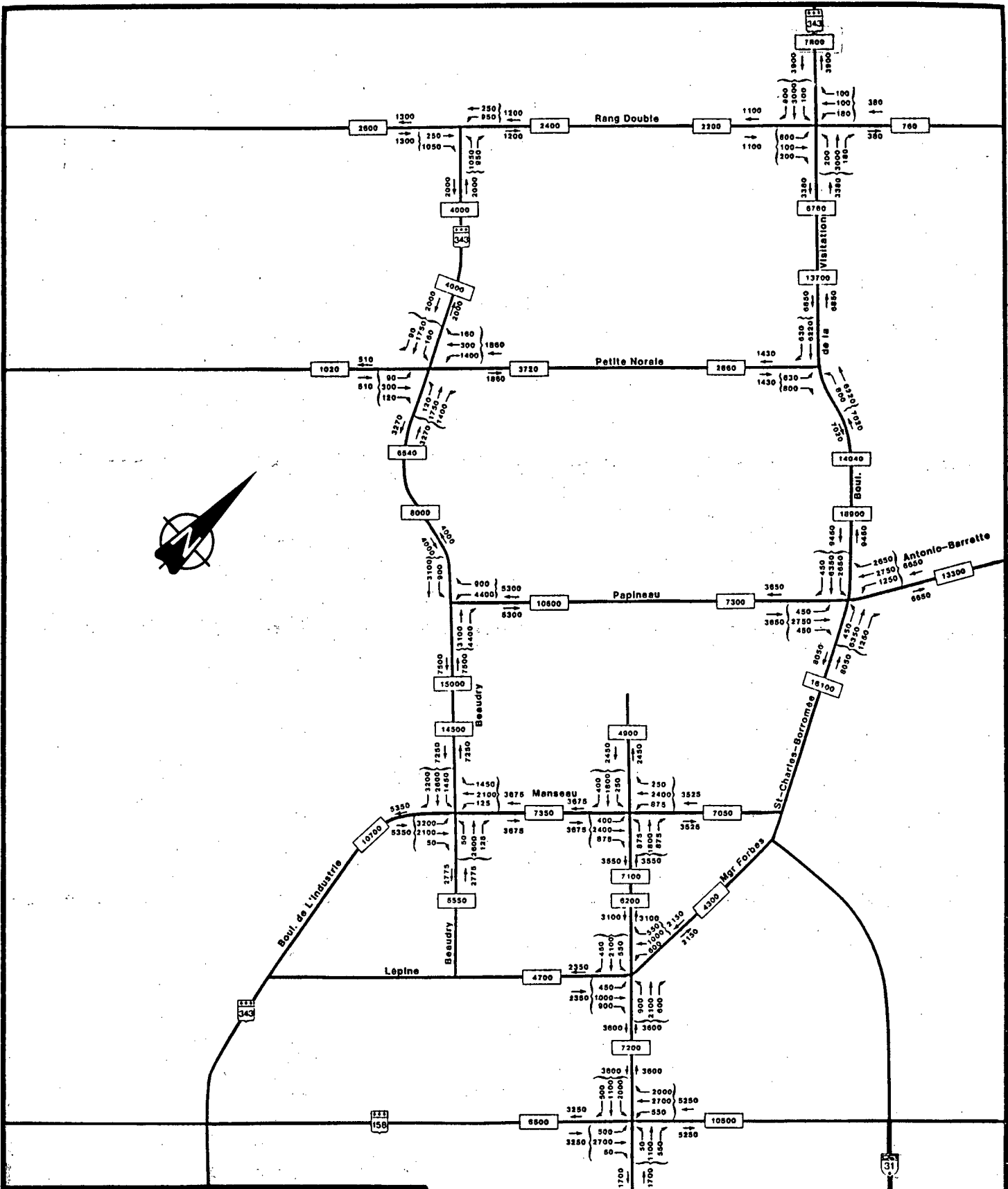
Carte 2



ST-CHARLES-BORROMÉE

JOLIETTE

ST-PAUL



**DÉBITS JOURNALIERS
MOYENS ANNUELS
1990**

0000 D.J.M.A. 1990

En ce qui concerne le boulevard de la Visitation, il supporte des débits journaliers moyens annuels de l'ordre de 7800 véhicules au nord du rang Double pour diminuer à moins de 6800 véhicules immédiatement au sud de l'intersection. Les développements résidentiels génèrent par la suite quelques 7000 véhicules de plus entre le rang Double et le chemin de la Petite Noraie pour atteindre 13700 véhicules à l'approche nord de l'intersection avec le chemin de la Petite Noraie et 18900 véhicules/jour à l'approche de la rue Papineau/boul. Antonio Barrette.

Comme nous pouvons le remarquer, grâce aux comptages, le boulevard de la Visitation est vraiment devenu un boulevard urbain où les développements résidentiel et commercial de Saint-Charles-Borromée font en sorte que les débits passent de 6760 véhicules/jour au nord de la zone à l'étude à quelques 18900 véhicules/jour à la hauteur de la rue Papineau.

Au total près de 27000 véhicules/jour circulent tant sur le contournement actuel que sur le boulevard de la Visitation immédiatement au nord de la rue Papineau. Comme il y a environ 10000 véhicules/jour sur les routes (i.e. rang Double et route 343) avant la traversée de l'agglomération de Saint-Charles-Borromée, il est donc évident que cette dernière génère plus de 17000 véhicules/jour.

3.1 La rue Beaudry

Sur la carte 3, nous pouvons constater que l'intersection rue Beaudry/Papineau est un des noeuds principal de circulation par où passe une bonne partie du trafic entrant et sortant de Joliette, et l'intersection rue Beaudry/boul. Manseau est un point de répartition de ce trafic dans ce secteur de Joliette.

La rue Beaudry a 15 mètres de largeur de pavage et des trottoirs de chaque côté; elle fonctionne à quatre voies de circulation et le marquage confirmera cette situation dès 1991. La vitesse affichée est de 50km/h. La municipalité de Joliette urbanise de plus en plus cette rue et elle a ou va installer deux feux de circulation soit à la rue Leduc et à la rue Saint-Louis; elle prévoit en installer un autre à la rue Godin.

L'analyse des principales intersections sur la rue Beaudry, permet d'affirmer que l'intersection Beaudry/Papineau fonctionne en dessous de la capacité. En fait, elle a une réserve de capacité de plus de 20% comparativement à 70% pour l'intersection Beaudry/Manseau. Ces deux intersections fonctionnent au niveau de service "B". Comme il n'a pas été possible d'obtenir la durée des cycles et la répartition des phases, il a fallu faire certaines hypothèses. C'est ainsi que les cycles et la répartition des phases ont été déterminés selon les méthodes en vigueur au ministère des Transports.

3.1.1 Les enquêtes origine-destination

Deux (2) postes d'enquête ont été installés, un sur le rang Double à la jonction avec la route 343 et l'autre sur la route 343 à 150 m au nord de l'intersection avec le rang Double.

Le schéma 1 fournit la répartition des destinations selon les enquêtes réalisées en direction nord-sud et les débits journaliers moyens annuels de 1990. Le schéma 1 permet donc d'avoir un portrait assez précis des principales zones d'attraction pour les utilisateurs du réseau routier en provenance des municipalités sises au nord de Joliette et Saint-Charles-Borromée.

L'agglomération de Joliette ressort comme attracteur principal avec 53% des destinations alors qu'elle est suivie de Saint-Charles-Borromée avec 24% des destinations, 13% pour Montréal, Laval, Rive-Sud, Vaudreuil, États-Unis et Ontario, et, 4% à Notre-Dame-des-Prairies.

En d'autres termes, les résultats des enquêtes font ressortir que plus de 81% des utilisateurs du réseau provenant du nord de Saint-Charles-Borromée ne dépassent pas l'agglomération de Joliette vers le sud. De plus, environ 2% des utilisateurs restant se destinent aux environs immédiats de Joliette; c'est donc dire que le trafic de transit longue distance représente à peine 17% du trafic enregistré au nord du contournement actuel. En chiffres réels, c'est 897 véhicules en direction sud, soit 1794 véhicules par jour total deux sens qui représentent le trafic de transit longue distance.

Selon les enquêtes origine-destination, la répartition des 897 véhicules directionnels en transit peut se préciser et le schéma 1 nous donne les destinations, mais il est à noter que tous ces véhicules doivent rejoindre soit la route 158 pour se diriger vers l'ouest, soit l'autoroute 31 pour se diriger vers le sud.

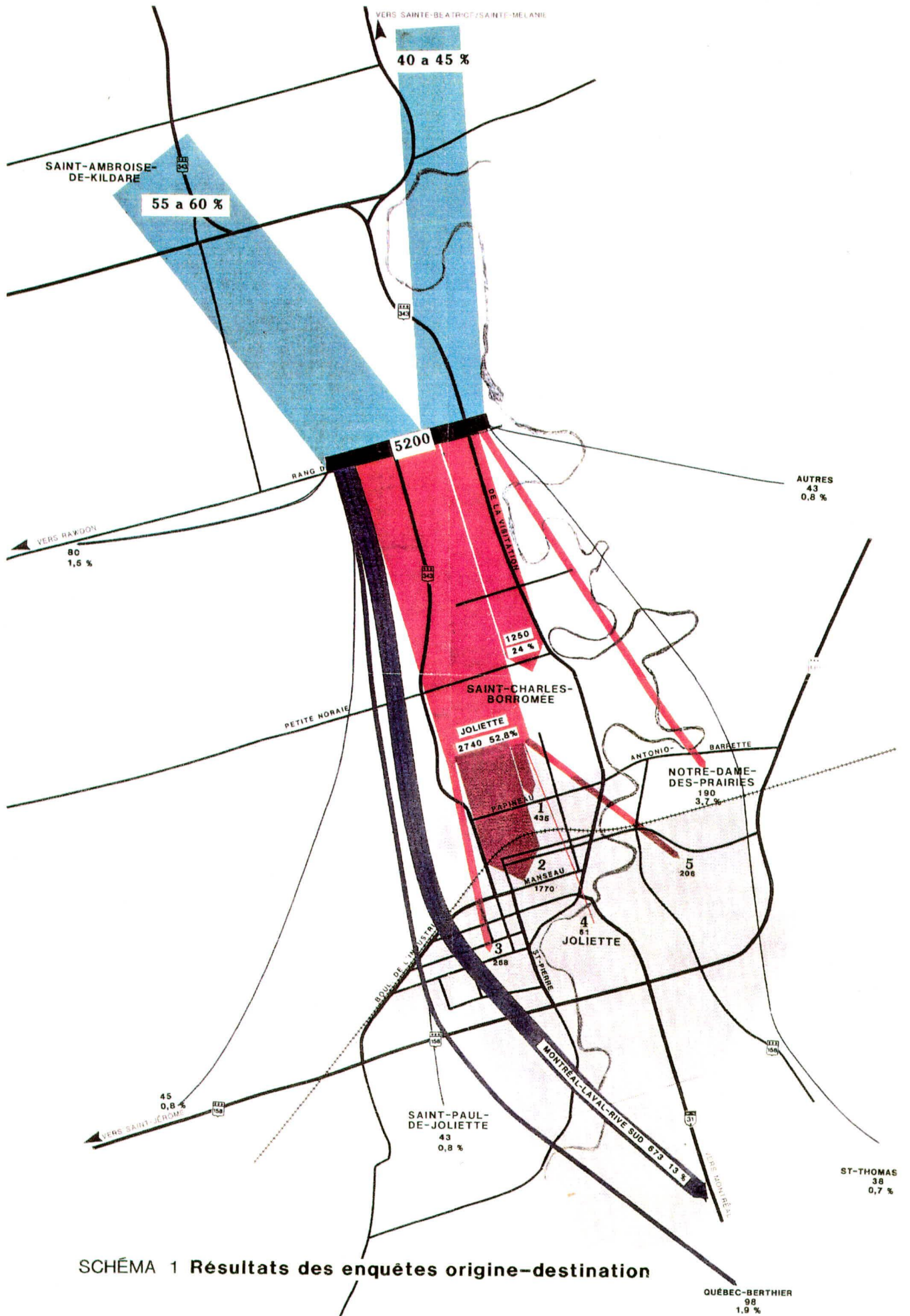


SCHÉMA 1 Résultats des enquêtes origine-destination

Les véhicules se dirigeant vers Québec-Berthier, etc. (98) et Montréal-Laval-Rive-Sud, etc. (673) et Saint-Thomas (38) ont intérêt à utiliser l'A-31, soit 809 véhicules sur 897 en direction sud. Il ne reste donc que 88 véhicules plus une partie des véhicules se dirigeant vers Rawdon qui ont intérêt à utiliser le boulevard de l'Industrie pour atteindre la route 158 vers l'ouest. Pour tous les autres véhicules, soit 771, qui ont intérêt à utiliser l'A-31 ou la route 158 vers l'est, l'itinéraire actuel passe par la rue Saint-Pierre lorsqu'ils utilisent le contournement actuel et la rue Beaudry.

3.2 Commentaires

Le trafic de transit ne représente que 17% du trafic total au nord du contournement actuel soit moins de 900 véhicules sur 5200 véhicules direction sud ou 1800 véhicules sur 10400 total deux sens au nord du rang Double.

En ce qui concerne le trafic de transit, l'enquête origine-destination nous permet d'affirmer que plus de 90% du trafic a intérêt à rejoindre l'A-31 ou la route 158 est le plus rapidement possible, soit 809 véhicules/jour direction sud ou 1618 véhicules total deux sens, alors que c'est à peine 88 véhicules/jour (176 véhicules total deux sens) qui a avantage à utiliser le boul. de l'Industrie vers l'ouest. Si on ajoute à cela la moitié des 80 véhicules en direction de Rawdon, c'est au plus 128 véhicules/jour qui ont intérêt à utiliser le boulevard de l'Industrie vers l'ouest.

Dans une perspective de contournement, il est clair que plus le tracé du contournement sera à l'ouest, moins il y aura d'utilisateurs et on peut avancer que le tracé privilégié devra offrir au moins les mêmes avantages (temps, distance) que le trajet actuel par la rue Beaudry.

4.0 L'IMPACT DU PROLONGEMENT DE LA ROUTE 343
AU NORD DU RANG DOUBLE

4.0 L'IMPACT DU PROLONGEMENT DE LA ROUTE 343 AU NORD DU RANG DOUBLE

Lorsque le ministère des Transports a construit le premier tronçon de la route 343, il avait déjà programmé construire le deuxième tronçon entre le rang Double et le quatrième rang (route 343 actuelle) plus au nord. Dans cet optique, le transfert de trafic occasionné par l'ouverture de ce nouveau lien peut être évalué en se basant sur les enquêtes origine-destination et sur les comptages déjà réalisés. Les résultats de l'affectation de trafic sont présentés à la carte 4.

En considérant que tous les utilisateurs de la route 343 actuelle empruntent le meilleur trajet, nous retrouverons sur le nouveau tronçon, 7400 véhicules par jour total deux sens provenant à l'est de la route 343 actuelle (6000 véhicules) et à l'ouest du rang Double (1400 véhicules). Ce transfert représente une baisse réelle de 4500 véhicules sur l'ancienne route 343 (boul. de la Visitation) au sud du rang Double et une augmentation équivalente sur le contournement actuel.

4.1 L'intersection rue Beaudry/rue Papineau

L'affectation de trafic a permis de déterminer une augmentation des débits sur la rue Beaudry, de l'ordre de 2400 véhicules/jour au sud de la rue Papineau, passant de 15000 à 17400 véhicules/jour. Cette augmentation de trafic aura un impact sur la circulation et l'analyse du fonctionnement de l'intersection Beaudry/Papineau pour l'heure de pointe de la journée de recensement le confirme. Rappelons que cette heure de pointe représente environ la 120e heure la plus chargée de l'année. Le schéma 2 précise la carte 4 pour les débits par mouvement à l'intersection Beaudry/Papineau.

En effet, l'analyse des mouvements critiques permet de constater que l'intersection fonctionnera près de la capacité et offrira un niveau de service "E". Cependant, il y a possibilité d'améliorer sensiblement la situation en réalisant le marquage de pavage de façon à avoir deux voies de circulation en direction nord à l'intersection Beaudry/Papineau, ce qui permettra d'obtenir une réserve de capacité d'environ 20% (voir annexe) et d'offrir un niveau de service "C".

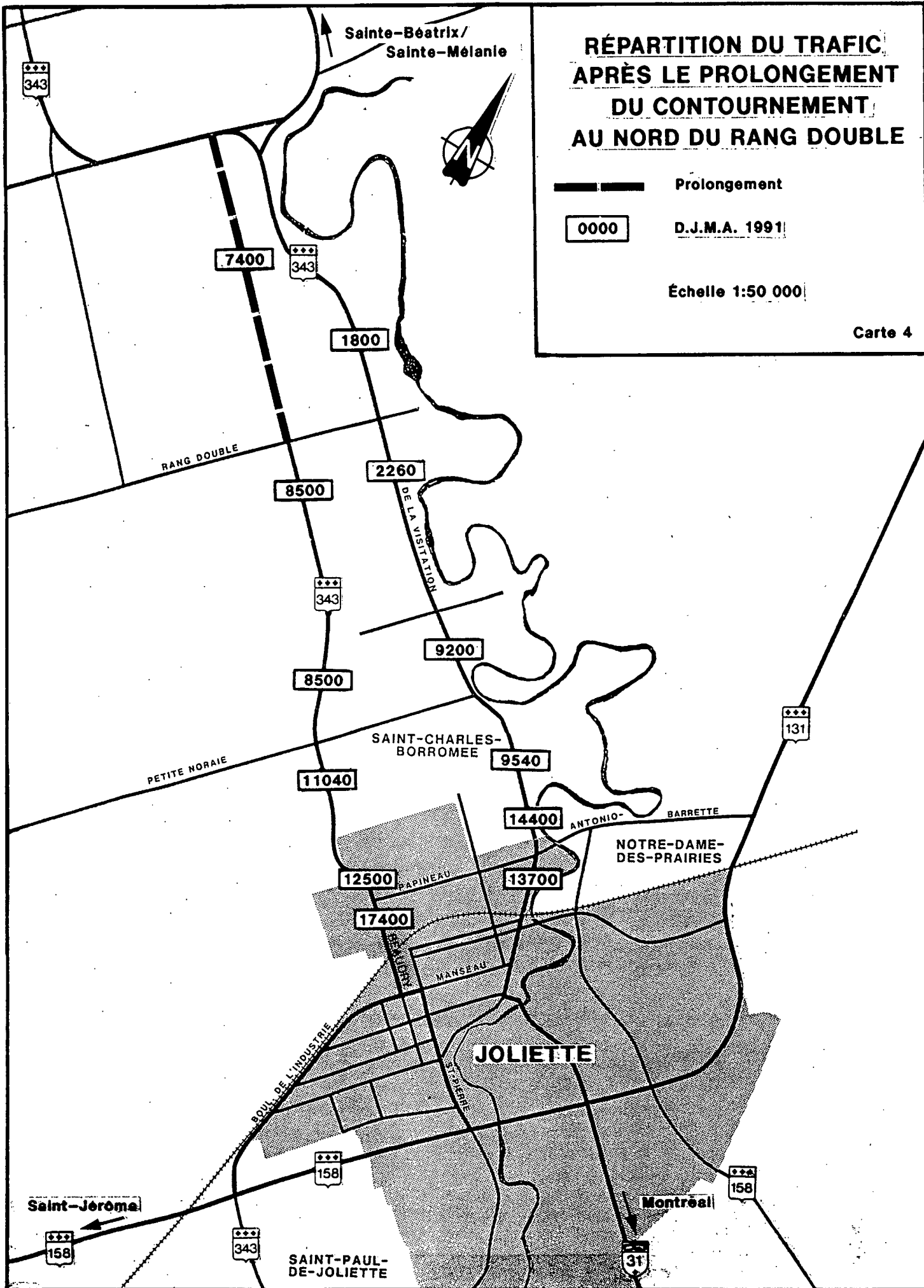
RÉPARTITION DU TRAFIC APRÈS LE PROLONGEMENT DU CONTOURNEMENT AU NORD DU RANG DOUBLE

— Prolongement

0000 D.J.M.A. 1991

Échelle 1:50 000

Carte 4



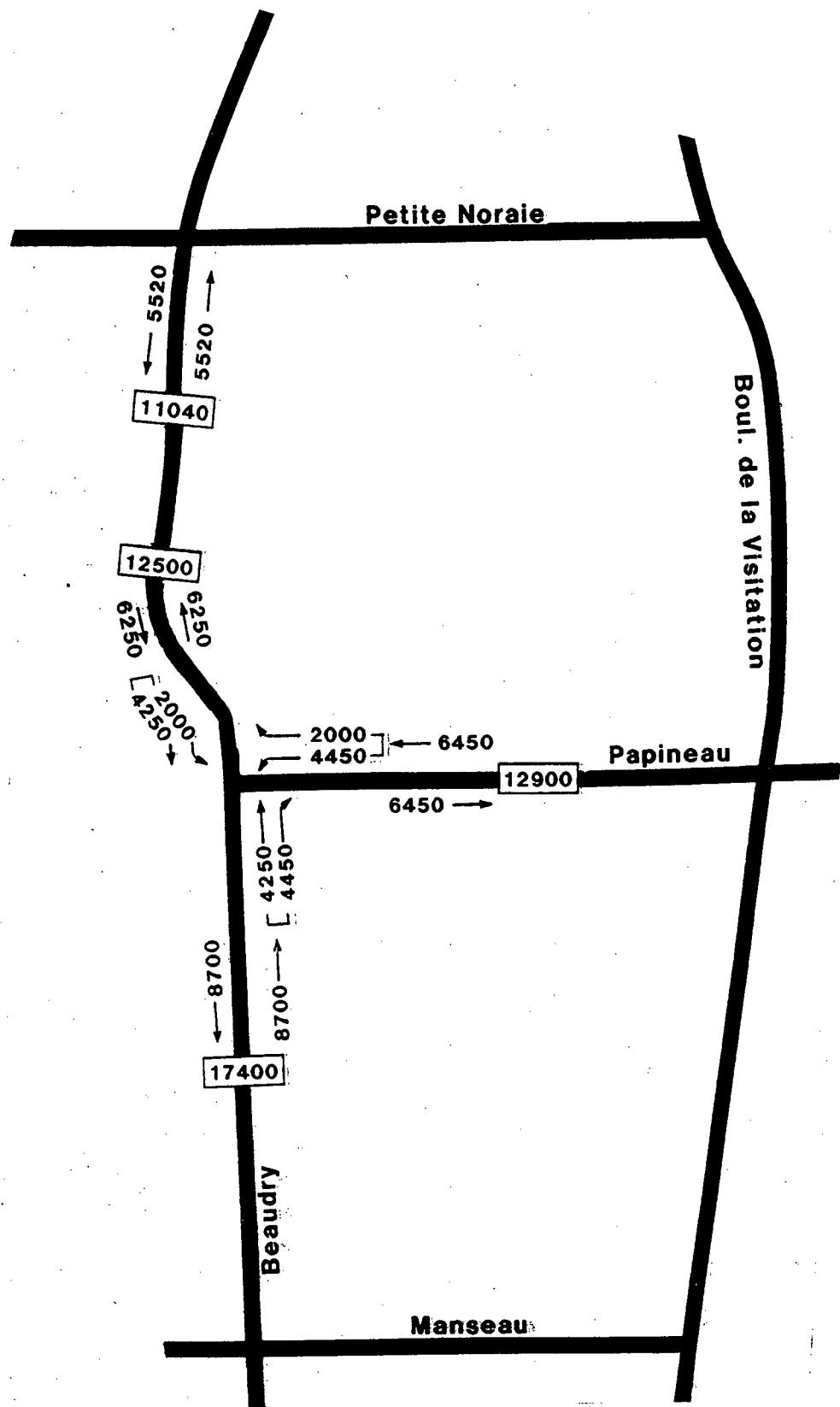


Schéma 2: Débits journaliers moyens annuels sur la route 343, au sud du chemin Petite Noraie.

Cette intersection est la plus susceptible de diminuer la capacité du réseau qu'emprunte la route 343 dans Joliette. En considérant une augmentation moyenne de 3% par année, on peut affirmer que la réserve de capacité sera suffisante pour plus de cinq ans sans créer de voies exclusives pour virage à gauche ou réaliser d'autres aménagements géométriques.

4.2 Commentaires

Nous avons déjà démontré que le trafic de transit représente 17% du trafic total au nord du rang Double (1800 véhicules). Le prolongement du contournement au nord du rang Double permettra de capter la majorité du trafic de transit pour le faire passer par la rue Beaudry. A cet endroit, le trafic de transit (1800 véhicules/jour) représentera environ 10% de tout le trafic utilisant la rue Beaudry (17400 véh.).

Dans ce chapitre, nous avons démontré que la rue Beaudry pourra supporter les débits envisagés pour encore quelques années, mais comme le ministère de l'Environnement avait exigé que le ministère des Transports étudie la possibilité de réaliser l'entrée dans Joliette en répartissant le trafic à plus d'un endroit, nous allons, dans le prochain chapitre regarder les alternatives possibles et leurs effets sur le milieu et le trafic en général.

**5.0 AFFECTATION DE TRAFIC SELON LES
DIVERSES OPTIONS**

5.0 AFFECTATION DE TRAFIC SELON LES DIVERSES OPTIONS

5.1 Les options

Au cours des dernières années, la Ville de Joliette a développé le secteur résidentiel sis à l'ouest de la rue Beaudry au niveau de la rue Papineau. Dans cette optique, le ministère des Transports a envisagé prolonger l'actuelle route 343 vers le sud, en passant à l'extrémité ouest du développement actuel (carte 5). Ce prolongement (option B) aurait 1,75 km de longueur avec une emprise de 40 mètres sans accès; la vitesse affichée serait de 90 km/h.

Mais dernièrement, la Ville de Joliette a acquis du terrain de la municipalité du village de Saint-Pierre (carte 5) et a demandé un dézonnage qui est à toutes fins utiles accordé par la C.P.T.A.Q. Dans le cas où ce territoire serait dézonné et développé, l'option B aurait pour effet de séparer le quartier actuellement en construction de son prolongement éventuel vers l'ouest et le nord (carte 5). Pour contrer cela, elle serait alors modifiée pour permettre deux accès potentiellement avec feux de circulation et la vitesse serait réduite à 70 km/h (Option B1).

L'option C, quant à elle, passerait à l'extrême ouest du territoire nouvellement acquis par Joliette (carte 5) et mesurerait environ 3,0 km dans une emprise de 40 mètres, avec une vitesse affichée de 90 km/h.

Comme les enquêtes origine-destination ont permis de préciser que le trafic de transit représente moins de 20% du trafic au nord du rang Double et que les utilisateurs désirant se diriger vers l'ouest représentent moins de 250 véhicules/jour total deux sens, il n'y a donc pas d'avantage à contourner Joliette plus à l'ouest et c'est pourquoi nous ne proposerons pas d'autres options que celles déjà présentées (Options B, B1 et C), les options D et E sont donc abandonnées. Précisons que l'option A représente la situation actuelle et que son efficacité a été analysée au chapitre 4.

La recherche d'un tracé plausible à travers le tissu urbain sans utiliser la rue Saint-Pierre entre le boulevard Manseau et la route 158, dans le but de raccorder directement la route 343 au nord, s'est avérée infructueuse compte tenu de la présence de résidences unifamiliales, d'école secondaire, d'un cimetière, etc. Comme le trafic se destine principalement à Joliette, il n'y a pas lieu de réaliser un lien qui va au delà de cette destination. C'est pourquoi le Ministère ne propose pas de tracé entre le boulevard Manseau et la route 158 plus au sud.

5.2 Affectation de trafic sur les différentes options considérées

Afin de procéder aux affectations de trafic pour chacune des options, il faut déterminer quelle est la part du trafic au sud du chemin de la Petite Noraie qui se dirige à la rue Manseau ou plus au sud.

L'estimation de trafic est réalisée en superposant les résultats des enquêtes origine-destination réalisées plus au nord, et les données de comptages faits aux diverses intersections. Le détail de la procédure est présenté en annexe.

C'est ainsi que le trafic se dirigeant d'un point localisé au sud du chemin de la Petite Noraie vers la rue Manseau ou plus au sud, est estimé à environ 3750 véhicules/jour par sens.

5.2.1 L'option A

L'option A représente la situation qui prévaudra après la réalisation du prolongement vers le nord de la route 343 actuelle telle que présentée à la carte 4 et au schéma 2.

L'analyse du fonctionnement de l'intersection de la rue Beaudry/Papineau a déjà démontré qu'il pourrait y avoir une réserve de capacité de 20% avec un nouveau marquage et que cette intersection pouvait offrir un niveau de service "C". En conséquence, le Ministère peut envisager intervenir à moyen terme dans ce secteur.

5.2.2 L'option B

Le prolongement sans accès à la limite ouest du développement actuel, d'une longueur de 1,75 km avec une vitesse affichée de 90 km/h représente la meilleure diversification disponible des entrées dans la ville de Joliette et les calculs basés sur la distance et le temps permettent d'y affecter 55% du trafic provenant du nord et se dirigeant dans les secteurs au sud de la rue Papineau, soit:

$3750 \times 0,55 \times 2 = 4125$ véhicules/jour. Ces calculs tiennent compte des feux de circulation, des vitesses affichées et de la distance.

Le débit total deux sens qui pourrait être transféré sur ce nouvel accès à Joliette s'élève donc à environ 4100 véhicules/jour en se basant sur les enquêtes origine-destination et les comptages.

5.2.3 L'option B1

Cette option suit le même tracé que l'option B, mais la différence réside dans le fait qu'elle suppose que Joliette développe le nouveau territoire acquis de Saint-Pierre. Ce développement exige donc d'être relié au quartier déjà construit du secteur Bélair, ce qui obligera le ministère des Transports à accepter deux (2) routes d'accès qui formeront des intersections avec le prolongement de la route 343, et, ces intersections feront en sorte que la vitesse affichée sera réduite à 70 km/h.

Le trafic provenant ou se destinant au nord de Joliette, ainsi attiré par ce nouvel axe routier avoisinera 45% du trafic utilisant déjà la rue Beaudry soit:

$$3750 \times 0,45 \times 2 = 3375 \text{ véhicules/jour.}$$

On peut donc parler d'un transfert de trafic d'environ 3400 véh./jour total deux sens et à ce nombre, il faut ajouter du trafic local tant du nouveau secteur à développer que du secteur Bélair.

Selon les développements prévisibles, le trafic local pourrait atteindre 3000 véhicules/jour; c'est donc un trafic total de l'ordre de 6400 véhicules/jour qu'il faut anticiper à moyen terme sur ce nouvel axe.

5.2.4 L'option C

Cette option est présentée à la carte 5 sur laquelle le nouveau secteur acquis de la municipalité du village de Saint-Pierre, est montré. Le tracé de l'option C a une longueur d'environ 3,0 km et passe juste à l'intérieur de la nouvelle limite ouest de Joliette, dans une emprise de 40,0 mètres et aura une vitesse affichée de 90 km/h. Comme l'option B, cet axe vient rejoindre le boulevard de l'Industrie en face de la rue Tellier.

Compte tenu de la distance, de la vitesse affichée et des feux de circulation supplémentaires, cette option attirera à peine plus de 40% des débits.

$$3750 \times 0,40 \times 2 = 3000.$$

Cette option sans accès permettra de soulager la rue Beaudry d'à peine 3000 véhicules/jour total deux sens. Dans le cas où la ville de Joliette voudrait un accès sur le nouvel axe, la proportion du trafic transféré diminuera légèrement, mais le trafic local compensera amplement cette diminution.

5.3 Commentaires

L'effet attractif de chacune des options se calcule en tenant compte de la distance, de la vitesse et des retards causés par les dispositifs de contrôle.

L'analyse du transfert de trafic pour chacune des options (carte 6) avec ou sans accès permet d'affirmer que plus le nouvel axe sera court et rapide, plus le transfert de trafic en provenance ou destination des territoires au nord de Joliette, sera important. Dans cette optique, l'option B est la meilleure avec un trafic de 4100 véhicules/jour.

Par contre, l'acquisition de nouveau territoire à l'ouest de l'option B, nous oblige à envisager l'option B1 comme étant plus réaliste avec un transfert de trafic de l'ordre de 3400 véhicules/jour et une desserte du trafic local d'environ 3000 véhicules/jour, soit un total de 6400 véhicules/jour.

Cette option, en plus d'améliorer la desserte du trafic au nord, permet de bien desservir le trafic local découlant du territoire nouvellement acquis par Joliette et d'une partie du secteur Bélair.






Enfin l'option C, plus longue et plus à l'ouest est moins intéressante pour le trafic du nord surtout s'il y a des accès à prévoir; elle est aussi moins pratique pour la majorité du trafic local.

5.4 Le coût des options

5.4.1 L'axe actuel (Option A)

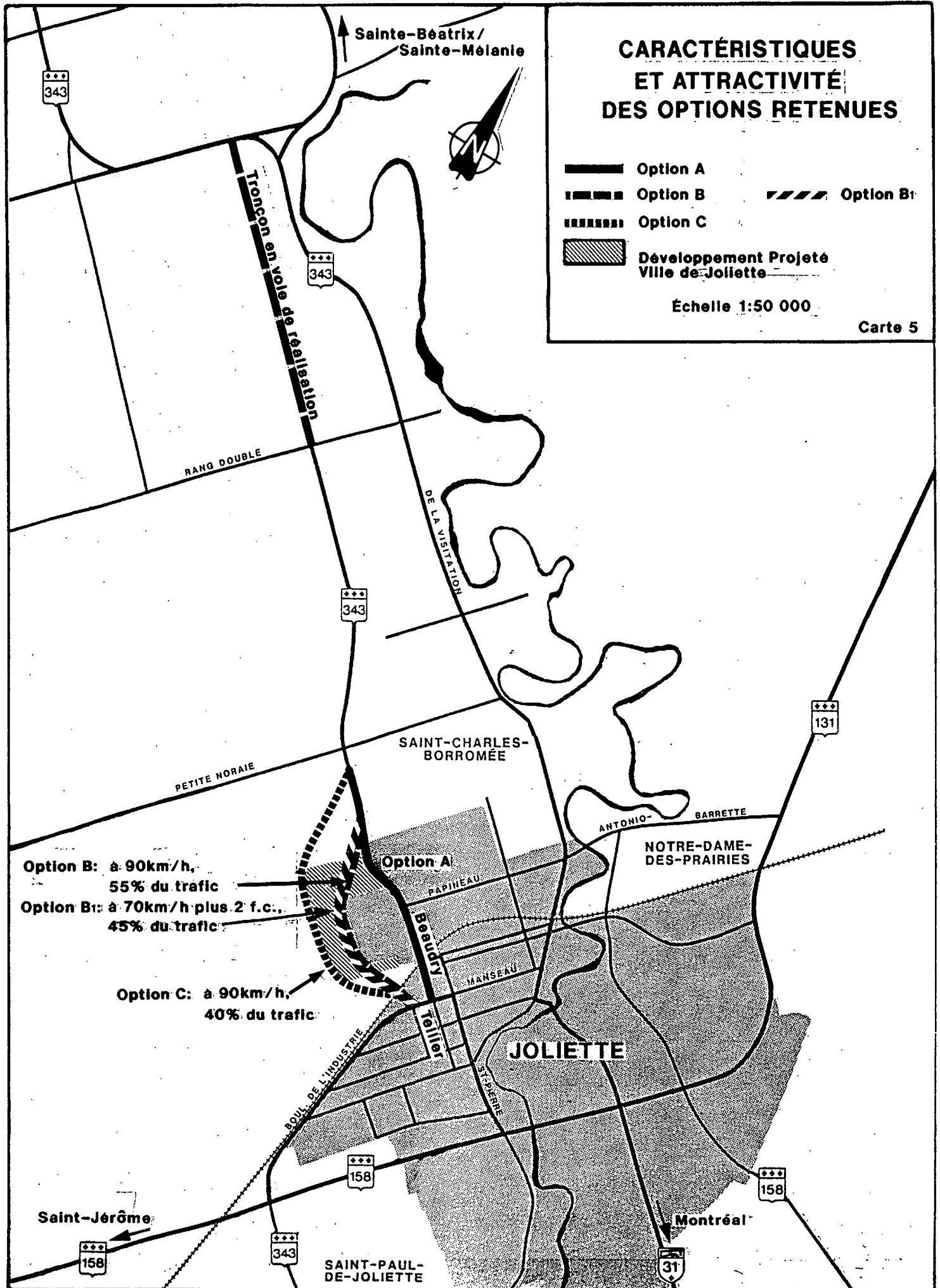
En termes de construction, il n'y a rien à prévoir à court terme, mais possiblement un réaménagement géométrique à réévaluer à moyen ou à long terme à l'intersection rue Beaudry/rue Papineau.

CARACTÉRISTIQUES ET ATTRACTIVITÉ DES OPTIONS RETENUES





-  Option A
-  Option B
-  Option C
-  Développement Projeté Ville de Joliette
-  Option B1

Échelle 1:50 000

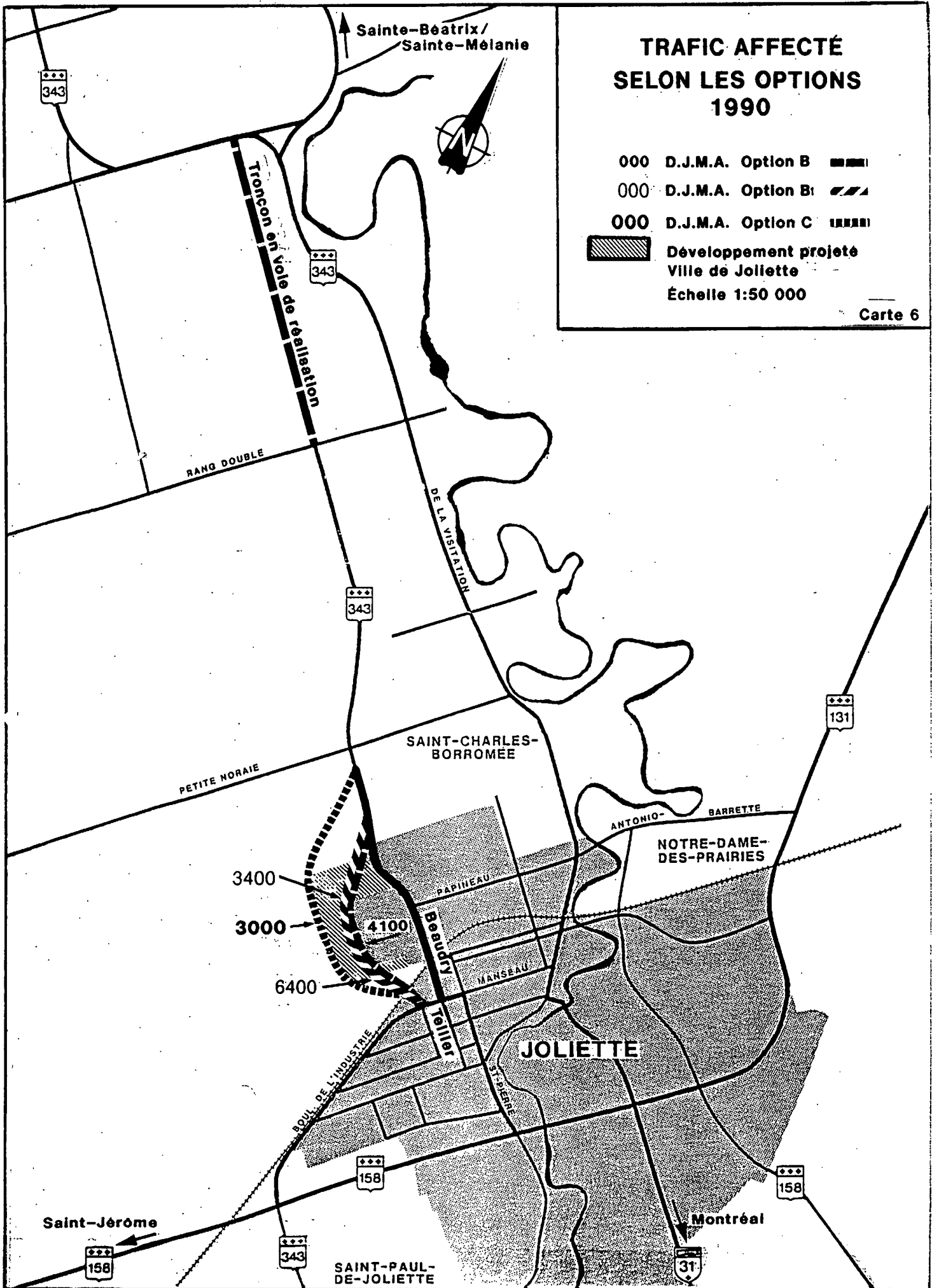
Carte 5



TRAFIC AFFECTÉ SELON LES OPTIONS 1990

- 000 D.J.M.A. Option B 
 - 000 D.J.M.A. Option B 
 - 000 D.J.M.A. Option C 
 -  Développement projeté
Ville de Joliette
- Échelle 1:50 000

Carte 6



5.4.2 Les options B et B1

Ces options d'une longueur de 1,75 km sont estimées à environ 1 200 000\$ selon la section-type D-2301 (soit 650 000\$ du kilomètre). À ce montant, il faudra ajouter potentiellement les talus antibruit. Ces options ne créent pas de détour supplémentaire à l'utilisateur. Elles permettent de sauver quelques secondes par rapport à l'axe actuel (Beaudry), surtout avec l'ajout de feux de circulation sur la rue Beaudry.

Les coûts fournis se basent sur la moyenne des coûts de construction au kilomètre pour ce type de route dans le secteur ouest de la province et ne tiennent pas compte d'un éventuel étagement de la voie ferrée.

5.4.3 L'option C

Cette option d'une longueur de 3,0 km est estimée à environ 2 000 000\$ selon la section-type D-2301 (soit 650 000\$ du kilomètre). À ce montant, il faudra ajouter potentiellement le talus antibruit et l'étagement éventuel de la voie ferrée.

Cette option allonge l'utilisateur de près de 1,25 km par déplacement par rapport à l'option B1 sans favoriser une vitesse vraiment plus élevée que l'option B1, surtout s'il faut fournir un accès au quartier résidentiel.

Les coûts fournis se basent sur la moyenne des coûts de construction au kilomètre pour ce type de route dans le secteur ouest de la province.

6.0 LE CADRAGE ENVIRONNEMENTAL

6.1 Méthodologie

L'évaluation du milieu a été faite sur ses différentes composantes avec l'intention de trouver les endroits qui supporteraient plus facilement ou s'adaptent le mieux à l'implantation d'un projet routier.

La démarche méthodologique a été inspirée de la méthode préparée par Monique Boulet¹ avec certaines adaptations. Les étapes se sont succédées dans le but final d'établir des zones de résistance. Le degré de résistance au projet est défini comme suit:

"c'est la valeur relative attribuée à l'unité territoriale² ou environnementale exprimant son degré d'opposition ou d'incompatibilité au projet".

6.1.1 Les étapes

Première étape: le contexte

Dans un premier temps, il a été primordial de situer l'importance relative que possède chacune des composantes les unes par rapport aux autres. La description du contexte a permis de cadrer l'envergure de l'étude et de bien situer les enjeux socio-économiques.

¹ Outils d'estimation de l'importance des impacts environnementaux, Monique Boulet, 73 pages, octobre 1990.

² Unité territoriale, voir deuxième étape.

Deuxième étape: l'unité environnementale

Le territoire a été subdivisé ou parcellisé en unités territoriales représentant une composante du milieu environnemental, d'où son appellation "d'unité environnementale".

Troisième étape: la valeur environnementale

Deux types de critères ont permis d'établir ce qu'il est convenu d'appeler la valeur "environnementale" de l'unité environnementale. Dans le premier groupe, on retrouve des critères qui s'apparentent aux éléments naturels du milieu. Il s'agit notamment de l'unicité, la rareté, l'originalité, les potentialités, la complexité ou la fragilité de l'écosystème. Le second groupe est formé de critères relatifs aux aménagements réalisés par l'homme et s'articule autour de thèmes à caractères légal, économique, social et esthétique.

Quatrième étape: le degré de vulnérabilité

Le degré de vulnérabilité a été assimilé au degré de tolérance ou la capacité d'adaptation de l'unité ou des éléments qui la composent. Cela sous-tend que dans certains cas des mesures d'insertion communément appelées mesures générales d'atténuation soient appliquées; ces mesures découlent dans la majorité des cas de l'expérience acquise lors d'études de projets similaires ou de l'expertise d'individus expérimentés.

- LES CLASSES DE VULNÉRABILITÉ

Elles ont été hiérarchisées en trois classes:

La vulnérabilité forte : Lorsque l'unité environnementale a été considérée peu tolérante aux modifications de son environnement et qu'il n'existait pas de mesures d'insertion qui pourraient prévenir ou empêcher sa destruction structurale ou fonctionnelle.

La vulnérabilité moyenne: Lorsque l'unité environnementale pourrait tolérer naturellement ou être adaptée au projet à la suite de l'application de mesures d'insertion. Les pertes ou les diminutions encourues n'entraîneraient pas de dommages structuraux ou fonctionnels.

La vulnérabilité faible : Lorsque l'unité environnementale avait des éléments qui présentaient une forte tolérance ou que cette capacité d'adaptation était conséquente à l'application de mesures d'insertion qui conserveraient sa nature ou ses fonctions.

Cinquième étape: la résistance

La dernière étape est consacrée à l'établissement du degré de résistance de l'unité environnementale. Cinq degrés de résistance ont été attribués aux unités. La mise en relation entre la valeur environnementale et la vulnérabilité a déterminé le degré de résistance selon la grille à double entrée suivante:

Tableau 1: Les résistances

Vulnérabilité	Valeur environnementale			
	Très grande	Grande	Moyenne	Faible
Forte	Très forte	Forte	Moyenne	Faible
Moyenne	Forte	Forte	Moyenne	Faible
Faible	Moyenne	Moyenne	Faible	Faible

En marge de toutes ces résistances, il existe la contrainte environnementale qui correspond à un degré de résistance n'étant attribué que dans les cas exceptionnels, quand il est nécessaire de proscrire toute intervention dans l'unité visée. Ladite unité devrait être nécessairement protégée par une loi, pour laquelle aucun mécanisme dérogatoire courant ne serait prévu, et sa valeur devrait être notoirement reconnue auprès de la communauté scientifique, écologique ou locale.

Précisons qu'en principe un élément ponctuel du milieu ne représenterait pas à lui seul une unité environnementale constituante, bien qu'un cadre légal particulier (monument ou site historique) pourrait lui conférer un statut de contrainte environnementale.

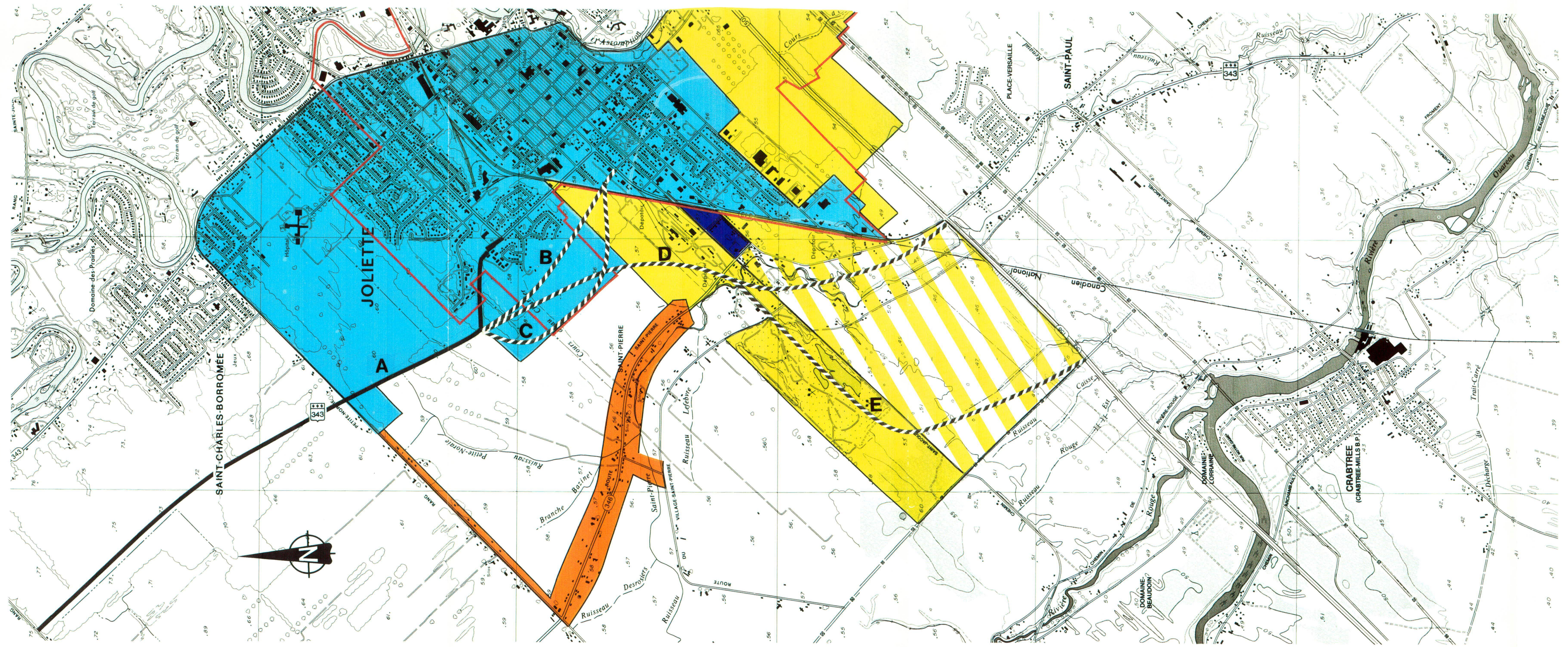
6.2 Contexte et importance relative des diverses composantes du milieu

Le projet de prolonger la route 343 à l'ouest de Joliette ne pourrait se réaliser sans mettre en cause une ou des municipalités avoisinantes, à moins que les interventions à venir ne se limitent à la route actuelle (rue Beaudry) sur le tronçon situé dans les limites de Joliette. Dans le cas où l'on opterait pour le tracé "E" (carte 1) pour contourner la partie ouest de Joliette, d'autres municipalités de la M.R.C. telles que Saint-Pierre, Saint-Paul-d'Industrie et Sacré-Coeur-de-Jésus seraient concernées. Mis à part la ville de Joliette, le territoire des autres municipalités est dominé par l'agriculture. De fait, l'utilisation du sol à des fins agricoles mobilise quelque 70% de l'ensemble de la M.R.C. de Joliette. Les deux municipalités quasi confondues de Joliette et Saint-Charles-Borromée au nord ont 55% de la population de toute la M.R.C. et constituent le pôle d'attraction. Cette agglomération compte environ 28200 individus selon le répertoire des municipalités de 1991.

Le projet de contourner en partie ou en totalité (selon les options) vers l'ouest l'agglomération de Joliette se situe sur le territoire de la municipalité de Saint-Pierre et sur celui qui lui a été récemment annexé par Joliette.

Mis à part la présence de la cimenterie de la compagnie Graybec, ce territoire est essentiellement agricole et englobe les rangs Est ruisseau Saint-Paul et Ouest ruisseau Saint-Pierre. Par contre, les terres comprises entre le chemin Saint-Jacques et la route 50/158 délimitent un territoire sur lequel la spéculation va s'installer si elle n'y est pas déjà compte tenu de sa position stratégique. Cette tendance est confirmée au schéma d'aménagement par une zone désignée "extension industrielle", carte 7.

L'agriculture que l'on rencontre à Saint-Pierre et Saint-Paul est orientée vers l'élevage de bovins laitiers surtout, mais aussi de bovins de boucheries. Les cultures assorties à ces élevages sont les fourrages, le maïs, les céréales et les pâturages.



LES GRANDES AFFECTATIONS

- AGRICOLE ET RURAL
- URBAIN CENTRAL
- INDUSTRIEL
- AGRICOLE ET INDUSTRIEL
- URBAIN LOCAL
- TRACÉ ACTUEL
- TRACÉ ÉTUDIÉ
- LIMITE MUNICIPALE DE JOLIETTE

Echelle 1 : 20 000

Source: Schéma d'aménagement, MRC Joliette

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement

L'urbanisation et le développement du secteur nord et nord-ouest de la ville de Joliette se limitent au secteur nouvellement annexé de la municipalité de Saint-Pierre.

Le milieu naturel est représenté par quelques vestiges de boisés qui ont été épargnés jusqu'à maintenant de l'agriculture et de l'urbanisation. Ces petits massifs boisés contribuent davantage à agrémenter le paysage qu'à abriter faune ou flore variées.

Les cours d'eau ont été utilisés comme canaux de drainage pour répondre avant tout aux besoins de l'agriculture locale.

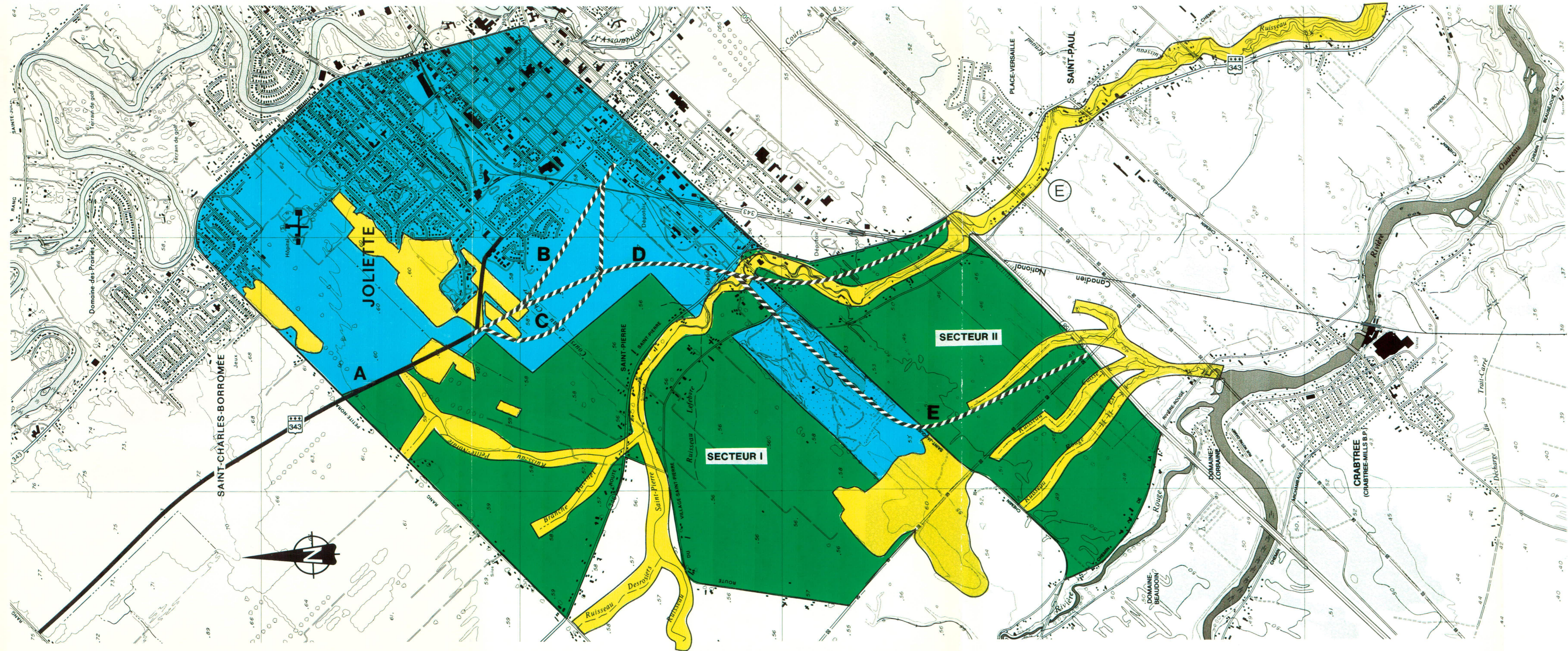
6.3 Les unités territoriales ou environnementales

6.3.1 L'unité environnementale agricole

L'unité est fractionnée en deux blocs distincts que séparent le site d'extraction et d'entreposage de la cimenterie et le chemin Saint-Jacques, ce que nous désignons par les secteurs I et II, cartes 8 et 9

6.3.1.1 Secteur 1

Le secteur est représentatif des terres agricoles situées dans la municipalité de Saint-Pierre. Ce secteur supporte une agriculture basée sur l'élevage de bovins où domine la production laitière. Les cultures fourragères de graminées (maïs, sorgho, céréales) et de légumineuses (trèfle, luzerne) sont produites en rotation en y incluant des aires de pâturage. Le potentiel du sol est considéré de bonne qualité. À l'échelle de la classification des potentialités des sols pour la grande culture (fourrages, céréales) établie selon un système décroissant de sept classes (1 jusqu'à 7), ces sols sont classés au niveau 2 w; l'indice w indiquant une limitation causée par la présence d'un excès d'eau provenant de causes autres que l'inondation, soit le mauvais drainage, un plan d'eau élevé ou l'infiltration et le ruissellement d'eaux dérivés du milieu environnant. Le drainage souterrain corrige la situation dans les cas jugés excessifs.



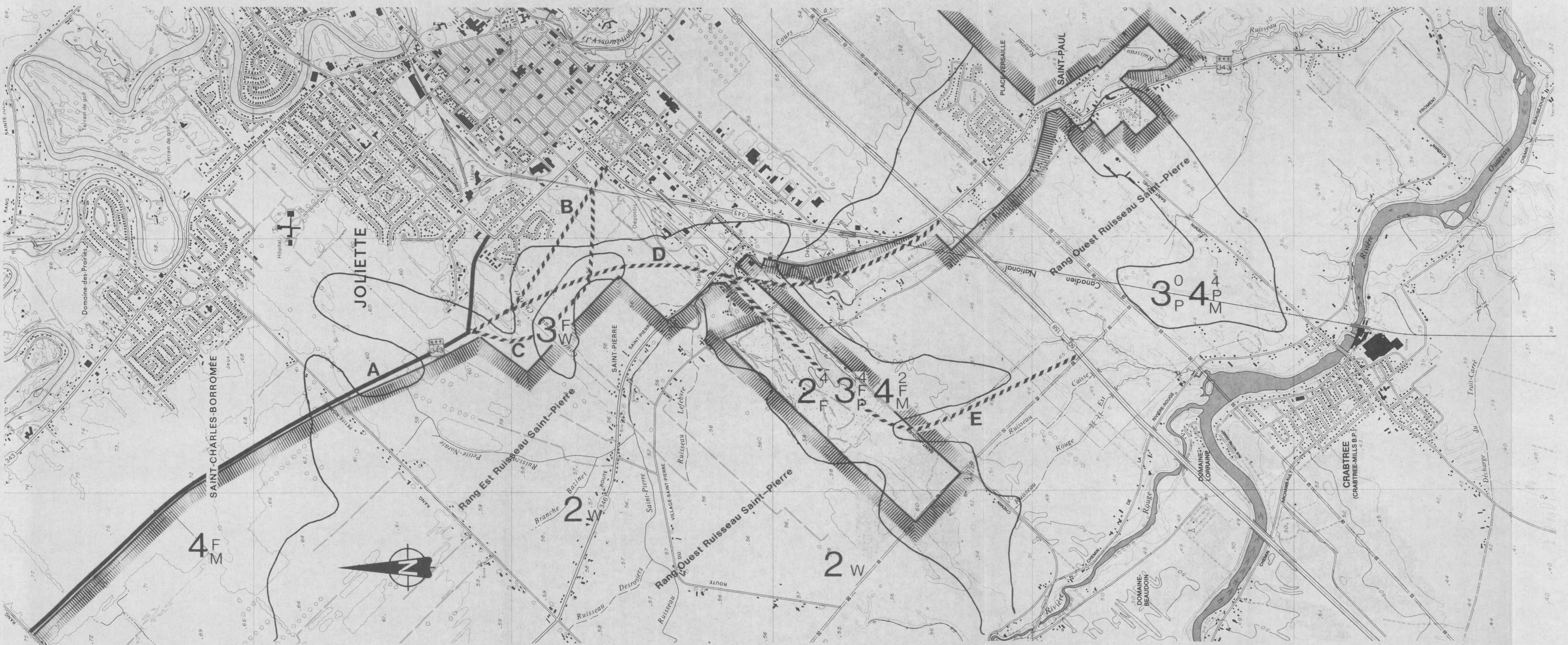
LES UNITÉS ENVIRONNEMENTALES


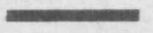

- LES TERRES AGRICOLES
- ÉLÉMENT DU MILIEU NATUREL
- LE MILIEU URBAIN
- E ÉMISSAIRE PRINCIPAL
- TRACÉ ACTUEL
- TRACÉ ÉTUDIÉ

Échelle 1 : 20 000

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement


LE POTENTIEL AGRICOLE



-  LIMITE DE LA ZONE AGRICOLE
- 4** CLASSE
- 5 POURCENTAGE
- T LIMITATIONS
-  TRACÉ ACTUEL
-  TRACÉ ÉTUDIÉ

Échelle 1 : 20 000

SOURCE: Les potentialités agricoles, ARDA

 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

- Le cadastre

Cette sous-unité agricole est désignée au cadastre par les rangs Est et Ouest ruisseau Saint-Pierre. Les divisions cadastrales qui en font partie sont orientées dans l'axe Est-Ouest, perpendiculairement au projet du prolongement de la route 343, toute option considérée.

6.3.1.2 Secteur II

Le secteur II correspond à un bloc de terre agricole situé à Saint-Paul et circonscrit par les limites suivantes:

le chemin Saint-Jacques au nord;
la route 158/50 au sud;
le ruisseau Saint-Pierre à l'est;
la rivière Rouge à l'ouest.

La photo 1 dépeint une scène typiquement agricole de ce secteur qui est dominé par l'élevage de bovins laitiers. Les bâtiments de ferme sont alignés le long du chemin entre la rivière et le rang.

Le sol est de qualité comparable au secteur I et possède un bon potentiel (classe 2 w) pour la production de grandes cultures.

- Le cadastre

Les divisions cadastrales sont orientées dans l'axe est-ouest et sont désignées au cadastre par les rangs Ouest ruisseau Saint-Pierre et Est rivière Rouge.



Photo 1

6.3.2 L'unité environnementale représentative du milieu urbain

L'occupation dense et planifiée du tissu urbain de Joliette fait contraste avec l'occupation diffuse et éparpillée que l'on rencontre en milieu rural, particulièrement à Saint-Pierre où le noyau municipal est inexistant. Le développement qui caractérise la municipalité de Saint-Paul se situe à mi-chemin entre le regroupement structuré d'habitations et l'éparpillement urbain. Ce noyau municipal se trouve cependant en dehors des limites du projet puisque la route 50/158 représente au sud le point de convergence visé.

Le milieu urbain de Joliette se caractérise par sa diversité. On retrouve donc à l'intérieur de l'unité un échantillonnage des différents usages de type industriel, commercial ou résidentiel.

La zone d'expansion urbaine de Joliette a été acquise de la zone agricole du village Saint-Pierre, par annexion. Ce secteur est localisé à l'ouest de l'axe routier 343/Beaudry. Il existe un autre secteur d'expansion urbaine au nord-est de Joliette qui fait partie du territoire de la municipalité de Saint-Charles-Borromée. Quelques maisons résidentielles et commerciales auxquelles s'entremêlent des bâtiments agricoles (photos 2, 3) sont coincés entre l'usine et le site d'extraction d'une cimenterie dont les installations longent le chemin Saint-Jacques sur au moins 2 kilomètres dans le village Saint-Pierre.

6.3.2.1 Particularités d'intérêt architectural

Le tronçon du boulevard Manseau compris entre les boulevards de la Visitation et Beaudry possède un caractère particulier. Cette artère offre un paysage urbain d'intérêt. Une bonne intégration et l'équilibre dans le rapport architectural d'éléments matures route/maison/végétation contribuent à rehausser l'attrait.



Photo 2



Photo 3

6.3.2.2 Implantation d'habitations

La marge avant à respecter lors de l'implantation d'un bâtiment commercial ou d'une habitation le long d'une route revêt une importance primordiale. On remarque à ce sujet que la réglementation en vigueur à Joliette ou en voie de l'être (secteur annexé) impose des distances de 7,5 mètres pour les habitations résidentielles et de 9 mètres dans le cas de commerces, entre le chemin et le bâtiment ou l'habitation, d'où l'impression de dégagement qui ressort à l'examen des abords du boulevard Beaudry (photos 4 et 5).

6.3.3. La sous-unité environnementale représentative du milieu naturel

Dans un contexte où l'agriculture et l'urbanisation dominant, les boisés sont peu nombreux et sont éparpillés. C'est le cas des cours d'eau également. Ces éléments disparates ne constituent pas une unité à proprement parler. Ils ont un caractère secondaire et paraissent sous-dominants dans le paysage. Leur vocation étant grandement liée au cadre d'aménagement de l'unité dans laquelle ils se trouvent, ils ne devraient donc être considérés qu'à titre de sous-unité.

6.3.3.1 Type de boisés

Les boisés sont composés en majorité de feuillus dans lesquels la présence de l'érable à sucre ou de l'érable rouge est soit dominante, soit en forte proportion. L'érablière rouge à résineux se retrouve en petits massifs au nord-ouest et sur le pourtour du périmètre urbain de Joliette. L'érablière à sucre est située à l'ouest d'un site d'extraction de minerai. Il s'agit d'une forêt



Photo 4



Photo 5

inéquienne de 49 hectares environ. Aucun indice ne témoigne d'une quelconque activité acéricole. Cette érablière est en partie protégée en vertu de l'article 27 (chapitre P-41.1) de la Loi sur la protection du territoire agricole.

6.3.3.2 Les cours d'eau

On se situe dans le bassin de la rivière Ouareau. De tous les cours d'eau qui parcourent les terres agricoles, le ruisseau Saint-Pierre serait susceptible d'être le plus touché si un projet de contournement à l'extrême ouest de Joliette se réalisait. Ce ruisseau est par ailleurs traversé en quatre endroits au moins par des chemins publics qui ont entraîné l'installation d'autant de ponceaux.

6.4 La valeur environnementale

L'inventaire des composantes du milieu, l'examen de cartes produites par différents ministères et organismes publics ont contribué à l'établissement des critères d'évaluation. Une attention particulière a été accordée aux éléments reconnus populairement dans le milieu ou officiellement par le biais de lois ou de règlements. La valeur environnementale est en quelque sorte un jugement porté sur la contribution qu'une unité environnementale procure par sa qualité et sa spécificité à une communauté donnée. La classification a été établie selon une échelle qui comprend cinq classes (Boulet, 1990).

La valeur environnementale est ainsi qualifiée:

- très grande;
- grande;
- moyenne;
- faible;
- très faible.

Rappelons qu'il s'agit d'un jugement de valeur relatif et non absolu et qu'une unité environnementale estimée de grande valeur dans le présent contexte pourrait avoir une valeur relative moindre ou plus grande dans un contexte différent.

6.4.1. La valeur environnementale accordée à l'unité agricole

La qualité du sol pour la culture n'est, semble-t-il, pas une contrainte aux usages dérogatoires en zone agricole. L'annexion d'un territoire agricole d'environ 55 hectares au village de Saint-Pierre par Joliette dans le but de procéder à du développement urbain en est un exemple. Malgré ce fait, les terres en question sont cultivées. Dans les circonstances, la relation bon potentiel/usage agricole ne peut avoir qu'une valeur secondaire.

Par contre, il ne faut pas sous-estimer le lieu d'implantation des bâtiments agricoles par où se fait toute la desserte des terres en culture, ce qui représente dans les circonstances un lieu d'assise plus sûr que la qualité du sol seulement.

Ainsi, les lieux où l'assise agricole semble implantée avec force et présente une certaine pérennité sont considérés de grande valeur. En revanche, les endroits pour lesquels l'avenir est plus spéculatif n'ont qu'une valeur moyenne. Enfin, une valeur faible est attribuée à des secteurs enclavés et plus vulnérables aux pressions spéculatives compte tenu du développement à proximité.

6.4.2 La valeur environnementale accordée à l'unité représentative du milieu urbain

Dans l'attribution de valeurs environnementales en milieu bâti ou planifié pour le devenir, on a tenu compte de l'effet cumulatif de ces différents paramètres: l'usage, le zonage, l'affectation du sol. En plus, l'application de certaines normes, telle la marge de recul avant a été considérée dans le cas où des artères existantes sont directement impliquées dans le projet, comme par exemple la rue Beaudry et l'axe boulevard Manseau/boulevard de l'Industrie. Dans de tels cas, la qualité architectural des façades et des aménagements connexes des résidences ont pris de l'intérêt. Enfin, dans le cas d'emplacements industriels, les aspects socio-économiques ont prédominé.

Il est important de distinguer en milieu urbain les aménagements liés aux infrastructures comme les boulevards, les routes, les lignes électriques et les aménagements constitués d'ensembles immobiliers de type résidentiel, commercial ou industriel. En principe, les axes routiers majeurs comme les boulevards et les artères collectrices n'ont comme valeur environnementale que ce que leur procurent les aménagements immobiliers connexes de par leur style, leur architecture et leur paysage.

Sur la base de ces critères, la valeur accordée à l'axe Beaudry (route 343 jusqu'à Manseau) serait moyenne compte tenu de l'utilisation intense des abords dans la partie nord; les usages riverains ont rapport dans une large mesure à l'activité commerciale axée sur l'automobile et ces immeubles sont implantés relativement loin de la chaussée. L'axe boulevard de l'Industrie/Manseau (depuis Beaudry) a une valeur variable selon que l'on considère indépendamment le boulevard de l'Industrie du boulevard Manseau. Le boulevard de l'Industrie situé à l'ouest de l'intersection Beaudry/Manseau a une valeur faible parce qu'il longe une voie ferrée d'un côté et, de l'autre, il agit comme voie de ceinture sur laquelle viennent se greffer plusieurs rues municipales. C'est une route numérotée (343) qui donne accès à la route de transit (50/158). A l'inverse, le boulevard Manseau donne lieu à un tout autre enchantement. Cette artère de prestige contribue au parc urbain et lui vaut une très grande valeur environnementale.

Concernant les zones d'expansion urbaine dépourvues de tout aménagement, comme il en existe à l'ouest de la rue Beaudry et dans le secteur de l'hôpital à Saint-Charles-Borromée, leur valeur est faible. Le secteur en développement et adjacent à la rue Beaudry, du côté ouest, communément appelé "Place Bélair", n'est pas complété; la valeur du secteur à développer est moyenne. Les secteurs développés, aménagés et structurés formant le tissu urbain de Joliette ont une valeur globale forte, à cause du noyau ou de la masse imposante qu'ils constituent et qu'il serait difficile de disloquer.

En ce qui concerne le secteur industriel longeant le chemin Saint-Jacques, il présente une structure de développement composée de deux blocs juxtaposés qui s'étendent sur deux (2) kilomètres environ. Il s'agit d'une usine de transformation et d'entreposage du minerai. La partie du site excavée et dépourvue de sa matière première n'a qu'une valeur faible, la section exploitée ayant au contraire une grande valeur. L'usine et le site d'entreposage avoisinants sont des éléments structuraux de grande importance économique, leur valeur est très grande.

De façon particulière, le regroupement d'habitations en milieu rural, phénomène d'agglutination ponctuel, n'a qu'une valeur faible.

6.4.3 La valeur environnementale accordée à la sous-unité représentative des éléments du milieu naturel

6.4.3.1 Les boisés

L'érablière de 49 hectares se trouve en partie sur les mêmes lots que ceux qui sont excavés pour l'extraction de minerai. Cette proximité constitue une menace pour près de la moitié de ce peuplement qui n'est pas protégée par la Loi sur la protection du territoire agricole. La section non protégée a une valeur faible et la partie protégée, qu'une valeur moyenne, compte tenu de son avenir incertain.

Les autres peuplements constitués d'érable rouge et de résineux sont éparpillés et de petites dimensions ayant 7 hectares et moins; les plus grands, d'une dizaine d'hectares ou plus, sont sectionnés soit par des routes, soit par l'amorce de développements. Leurs valeurs pour la faune et la flore sont négligeables; reste leur contribution au paysage périurbain qui a une valeur jugée moyenne.

6.4.3.2 Les cours d'eau

Le ruisseau Saint-Pierre a une longueur approximative de 6 kilomètres et est alimenté par plusieurs émissaires qui drainent des terres agricoles, la qualité de ses eaux s'en trouve perturbée.

Cependant, l'assainissement en milieu agricole étant une mesure qui se généralise de plus en plus, on peut envisager une certaine amélioration et un maintien de la qualité des eaux comme une perspective réaliste. Pour l'instant, son potentiel pour la faune ichtyenne demeure limité compte tenu qu'il constitue un canal ouvert et dégagé avec des berges dénudées de végétation. Somme toute, l'état de dénaturalisation ne vaut à ce ruisseau et à ses émissaires qu'une valeur faible.

6.5 La vulnérabilité des unités environnementales

6.5.1 Les terres agricoles

Le legs des civilisations anglo-saxonnes en matière d'aménagement et de répartition cadastrale, associé aux contraintes économiques de libre marché, a conditionné la pratique agricole dont le cadre d'opération demeure basé sur la rentabilité. Au fil des années et davantage depuis la deuxième guerre, on remarque que la dimension des fermes s'est graduellement accrue faisant abaisser par ricochet le nombre de producteurs. Il en résulte des exploitations qui couvrent des superficies équivalant à celles qu'occupaient deux ou trois fermes, il n'y a pas quinze ou vingt ans. En ce qui concerne l'aménagement, la vulnérabilité de ces entreprises est liée au phénomène de sectionnement et davantage à celui du cloisonnement de parcelles ou de parties de lots pour lesquels l'intérêt des producteurs est fonction de la superficie et des dérangements pour les atteindre, les bâtiments agricoles y incluant la maison de ferme constituant le centre d'attraction.

Les lieux d'emplacement des bâtiments de ferme et des infrastructures de production sont considérés de forte vulnérabilité. Les sites agricoles qui sont en proie au développement et qui subissent la spéculation ont une vulnérabilité moyenne; les secteurs enclavés sont peu vulnérables à l'implantation du projet.

6.5.2 Le milieu urbain

L'attribution des classes de vulnérabilité s'établit comme suit:

- développement dans l'axe du boulevard Beaudry: faible, compte tenu de la marge avant qui permettrait des interventions ponctuelles;

- développement dans l'axe du boulevard Manseau: forte;
- développement dans l'axe du boulevard de l'Industrie: faible;
- zone d'expansion urbaine: faible;
- zone en développement: moyenne;
- zone urbanisée: forte;
- site industriel d'extraction en opération: forte;
- site industriel exploité: faible;
- usine et autres infrastructures: forte;
- étalement urbain en milieu agricole: forte, parce qu'il s'agit d'une situation dérogatoire dont le pouvoir discrétionnaire est détenu par la Commission de protection du territoire agricole du Québec auprès de laquelle une autorisation est obligatoire, et pas nécessairement acquise.

6.5.3 Les éléments du milieu naturel

- Érablière non protégée par une loi: faible.
- Érablière protégée par une loi: forte.
- Massif feuillu: faible.
- Contribution au paysage: forte, si l'on considère un long délai pour le remplacement d'arbres matures et que ce processus encore plus lent dans la constitution de bosquets.
- Cours d'eau: faible.

6.6 La résistance du milieu

La vulnérabilité mise en relation avec la valeur environnementale a permis d'établir le niveau de résistance.

6.6.1 L'unité agricole

SECTEUR	VALEUR ENVIRONNEMENTALE	VULNÉRABILITÉ	RÉSISTANCE
- Ferme établie	Grande	Forte	Forte
- Terre localisée dans une zone de spéculation	Moyenne	Moyenne	Moyenne
- Terre enclavée	Faible	Faible	Faible

6.6.2 L'unité urbaine

SECTEUR	VALEUR ENVIRONNEMENTALE	VULNÉRABILITÉ	RÉSISTANCE
Développement dans l'axe du boul. Beaudry	Moyenne	Faible	Faible
Développement dans l'axe du boul. Manseau	Très grande	Forte	Très forte
Développement dans l'axe du boul. Industrie	Faible	Faible	Faible
Zone d'expansion urbaine	Faible	Faible	Faible
Zone en développement	Moyenne	Moyenne	Moyenne
Zone urbanisée	Grande	Forte	Forte
Site d'extraction en opération	Grande	Forte	Forte
Site d'extraction exploitée	Faible	Faible	Faible
Usine	Très grande	Forte	Très forte
Étalement en milieu agricole	Faible	Forte	Faible

6.6.3 Éléments du milieu naturel: Sous-unité

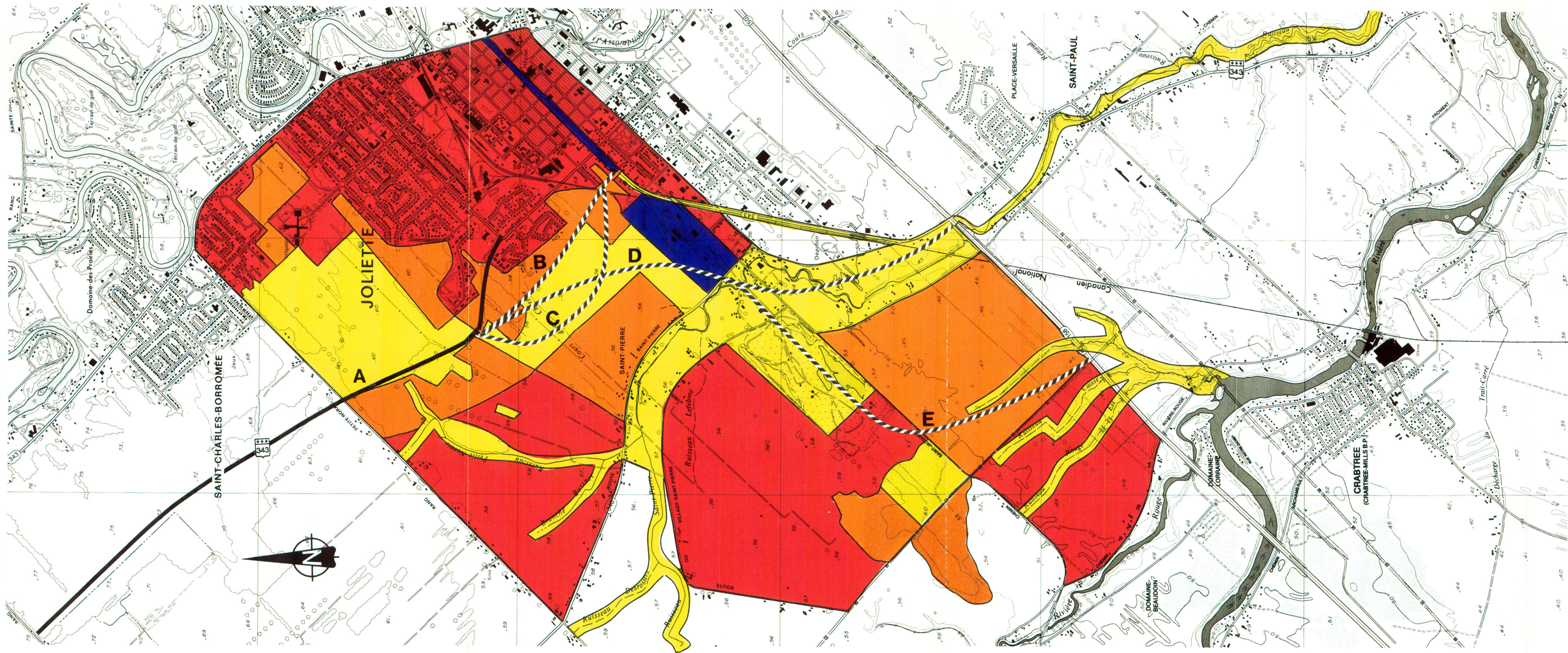
ÉLÉMENTS	VALEUR ENVIRONNEMENTALE	VULNÉRABILITÉ	RÉSISTANCE
- Érablière non protégée par une loi	Faible	Faible	Faible
- Érablière protégée par une loi	Moyenne	Forte	Moyenne
- Massif feuillu	Moyenne	Faible	Faible
- Contribution au paysage urbain	Moyenne	Forte	Moyenne*
- Cours d'eau dénaturisé	Faible	Faible	Faible

* Milieu urbain seulement

Les différentes aires de résistance sont représentées sur la carte (10) en fonction de leur niveau respectif.

6.6.4 Analyse des résistances

La carte sur laquelle sont regroupées les résistances démontre que les tracés "D" et "E" seraient difficilement réalisables dans cette version; à tout le moins, il serait nécessaire de leur faire franchir le site de l'usine Graybec à des endroits moins résistants. D'un autre côté, les résistances démontrent que ce secteur n'est pas infranchissable. Ces tracés pourraient devenir viables en y apportant les correctifs nécessaires. Quant aux tracés "A" "B", "C", ils ne présentent pas de différences marquées les uns par rapport aux autres.



LES RÉSISTANCES ENVIRONNEMENTALES

- TRÈS FORT
- FORT
- MOYEN
- FAIBLE
- TRACÉ ACTUEL
- TRACÉ ÉTUDIÉ

Échelle 1 : 20 000

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement

7.0 CONCLUSIONS

7.0 CONCLUSIONS

Le prolongement de la route 343 actuelle entre le rang Double et le 4e rang plus au nord fera augmenter les débits de circulation d'environ 4500 véhicules entre le rang Double et la rue Papineau. La route 343 jouera alors pleinement son rôle et dégagera le boulevard de la Visitation du trafic de transit et de la majorité du trafic provenant des municipalités sises au nord de Saint-Charles-Borromée. Par contre, les débits de circulation sur la rue Beaudry dans Joliette augmenteront et à moyen terme l'intersection Beaudry/Papineau deviendra contraignante: mais certains aménagements pourront améliorer la situation.

En réponse au décret 1311-86 qui demandait au ministère des Transports d'étudier la possibilité de répartir le trafic sur plus d'un axe dans une phase ultérieure à la réalisation de la première phase de construction de l'actuelle route 343, divers tracés ont donc été analysés. Le tracé B1 passant à la limite du développement actuel dans le secteur Bélair avec deux accès au secteur résidentiel est le tracé en dehors de l'axe actuel qui répond le mieux aux exigences tant du ministère des Transports qu'aux besoins futurs de la municipalité de Joliette. Cette solution permettra potentiellement à Saint-Charles-Borromée d'avoir un accès à la rue Beaudry dans le prolongement initial du boulevard l'Assomption (plan TA-81-12-1013). Les détails de cet aménagement devront être précisés lors de la confection des plans de construction de l'option B1 et cet aménagement ne pourra pas se réaliser avant la mise en service de l'option B1.

En termes de circulation, il est évident que le réseau actuel bien aménagé peut répondre adéquatement à la demande pour quelques années à venir et selon l'analyse environnementale, les tracés B, B1 et C ne présentent pas de différences marquées les uns par rapport aux autres. Le choix du tracé final du prolongement à long terme de la route 343 jusqu'au boulevard Manseau, soit l'option B1 ou l'option C, sera directement fonction de la planification de la ville de Joliette par rapport au développement résidentiel projeté dans le secteur concerné.

8.0. RECOMMANDATIONS

8.0 RECOMMANDATIONS

Afin de se conformer au décret gouvernemental 1311-86 qui demandait d'étudier une diversification des accès au nord de Joliette pour la route 343, le M.T.Q. a réalisé les études nécessaires et compte tenu du faible pourcentage de trafic de transit sur la route 343, de l'impossibilité de créer un axe rapide à travers l'agglomération de Joliette pour rejoindre la route 158 et l'auto-route 31, le ministère des Transports devrait se concentrer sur le tronçon au nord du boulevard Manseau et abandonner le projet de prolongement du contournement (route 343) actuelle, entre le boulevard Manseau et la route 158.

À court et moyen terme, il devrait concentrer ses efforts sur les améliorations ponctuelles nécessaires dans l'axe de la rue Beaudry.

À long terme, il devrait demander aux municipalités concernées, de protéger l'emprise nécessaire à la réalisation des options B1 ou C avec une préférence marquée pour l'option B1 en ce qui concerne la desserte du trafic de transit.

9.0 ANNEXE

1985 HCM: SIGNALIZED INTERSECTIONS
SUMMARY REPORT

 INTERSECTION..Papineau/Beaudry
 AREA TYPE.....OTHER
 ANALYST.....Michel Drouin
 DATE.....90-11-27
 TIME.....16h15-17h15
 COMMENT.....hre de pointe du mardi

	VOLUMES				:	GEOMETRY						
	EB	WB	NB	SB		EB	WB	NB	SB			
LT	0	353	0	69	:	12.0	L	11.0	T	11.5	LT	11.5
TH	0	0	552	156	:	12.0		12.0		12.0	T	11.5
RT	0	0	0	0	:	12.0		12.0		12.0		12.0
RR	0	0	0	0	:	12.0		12.0		12.0		12.0
					:	12.0		12.0		12.0		12.0
					:	12.0		12.0		12.0		12.0

	ADJUSTMENT FACTORS									
	GRADE (%)	HV (%)	ADJ Y/N	PKG Nm	BUSES Nb	PHF	PEDS	PED. Y/N	BUT. min T	ARR. TYPE
EB	0.00	0.00	N	0	0	0.90	5	N	11.4	3
WB	0.00	5.00	N	0	0	0.90	5	N	11.4	3
NB	0.00	5.00	N	0	0	0.72	5	N	5.5	3
SB	0.00	7.00	N	0	0	0.97	5	N	5.5	3

SIGNAL SETTINGS										CYCLE LENGTH = 65.0			
		PH-1	PH-2	PH-3	PH-4			PH-1	PH-2	PH-3	PH-4		
EB	LT					NB	LT						
	TH						TH	X					
	RT						RT						
	PD						PD	X					
WB	LT	X				SB	LT	X					
	TH						TH	X					
	RT						RT						
	PD	X					PD	X					
GREEN		23.0	0.0	0.0	0.0	GREEN		32.0	0.0	0.0	0.0		
YELLOW		5.0	0.0	0.0	0.0	YELLOW		5.0	0.0	0.0	0.0		

LEVEL OF SERVICE								
	LANE	GRP.	V/C	G/C	DELAY	LOS	APP. DELAY	APP. LOS
WB	L		0.707	0.385	15.7	C	15.7	C
NB	T		0.848	0.523	15.5	C	15.5	C
SB	L		0.343	0.523	7.3	B	6.5	B
	T		0.180	0.523	6.2	B		

INTERSECTION: Delay = 14.0 (sec/veh) V/C = 0.788 LOS = B

1985 HCM: SIGNALIZED INTERSECTIONS
SUMMARY REPORT

INTERSECTION..Manseau/Beaudry
AREA TYPE.....OTHER
ANALYST.....Michel Drouin
DATE.....89-11-14
TIME.....16h15-17h15
COMMENT.....hre de pointe du mardi

VOLUMES				:	GEOMETRY								
	EB	WB	NB	SB	:	EB	LT	WB	LT	NB	LT	SB	
LT	331	10	3	64	:	LT	11.5	LT	11.5	LT	10.0	LT	12.0
TH	160	175	278	205	:	TR	11.5	T	11.5	TR	10.0	T	12.0
RT	1	0	12	0	:		12.0		12.0		12.0		12.0
RR	0	0	0	0	:		12.0		12.0		12.0		12.0
					:		12.0		12.0		12.0		12.0
					:		12.0		12.0		12.0		12.0

ADJUSTMENT FACTORS										
	GRADE (%)	HV (%)	ADJ Y/N	PKG Nm	BUSES Nb	PHF	PEDS	PED. Y/N	BUT. min T	ARR. TYPE
EB	0.00	3.00	N	0	0	0.80	5	N	18.8	3
WB	0.00	5.00	N	0	0	0.98	5	N	18.8	3
NB	0.00	3.00	N	0	0	0.81	5	N	19.3	3
SB	0.00	2.00	N	0	0	1.00	5	N	19.3	3

SIGNAL SETTINGS					CYCLE LENGTH = 80.0					
		PH-1	PH-2	PH-3	PH-4		PH-1	PH-2	PH-3	PH-4
EB	LT	X	X			NB	LT	X		
	TH	X	X				TH	X		
	RT	X	X				RT	X		
	PD	X	X				PD	X		
WB	LT	X				SB	LT	X		
	TH	X					TH	X		
	RT	X					RT	X		
	PD	X					PD	X		
GREEN		20.0	10.0	0.0	0.0	GREEN	36.0	0.0	0.0	0.0
YELLOW		5.0	4.0	0.0	0.0	YELLOW	5.0	0.0	0.0	0.0

LEVEL OF SERVICE							
	LANE GRP.	V/C	G/C	DELAY	LOS	APP. DELAY	APP. LOS
EB	L	0.445	0.450	12.2	B	11.7	B
	TR	0.256	0.450	10.4	B		
WB	LT	0.211	0.275	17.0	C	17.0	C
NB	LTR	0.244	0.475	9.5	B	9.5	B
SB	LT	0.193	0.475	9.2	B	9.2	B

INTERSECTION: Delay = 11.3 (sec/veh) V/C = 0.272 LOS = B

1985 HCM: SIGNALIZED INTERSECTIONS

SUMMARY REPORT

INTERSECTION..Papineau/Beaudry

AREA TYPE.....OTHER

ANALYST.....Michel Drouin

DATE.....

TIME.....pointe journaliere

COMMENT..... apres reafectation du trafic

	VOLUMES				:	GEOMETRY				:	GEOMETRY			
	EB	WB	NB	SB		EB	WB	NB	SB		EB	WB	NB	SB
LT	0	357	0	153	:	12.0	L	11.0	T	11.5	LT	11.5		
TH	0	0	757	236	:	12.0		12.0		11.5	T	11.5		
RT	0	0	0	0	:	12.0		12.0		12.0		12.0		
RR	0	0	0	0	:	12.0		12.0		12.0		12.0		
					:	12.0		12.0		12.0		12.0		
					:	12.0		12.0		12.0		12.0		

	ADJUSTMENT FACTORS									
	GRADE (%)	HV (%)	ADJ Y/N	PKG Nm	BUSES Nb	PHF	PEDS	PED. Y/N	BUT. min T	ARR. TYPE
EB	0.00	0.00	N	0	0	0.90	5	N	11.2	3
WB	0.00	5.00	N	0	0	0.90	5	N	11.2	3
NB	0.00	5.00	N	0	0	0.77	5	N	5.4	3
SB	0.00	6.00	N	0	0	0.94	5	N	5.4	3

SIGNAL SETTINGS										CYCLE LENGTH = 80.0	
		PH-1	PH-2	PH-3	PH-4			PH-1	PH-2	PH-3	PH-4
EB	LT					NB	LT				
	TH						TH		X		
	RT						RT				
	PD						PD		X		
WB	LT	X				SB	LT	X	X		
	TH						TH		X		
	RT						RT				
	PD	X					PD		X		
GREEN		20.0	0.0	0.0	0.0	GREEN		5.0	40.0	0.0	0.0
YELLOW		5.0	0.0	0.0	0.0	YELLOW		5.0	5.0	0.0	0.0

LEVEL OF SERVICE								
	LANE	GRP.	V/C	G/C	DELAY	LOS	APP. DELAY	APP. LOS
WB	L		1.000	0.275	56.7	E	56.7	E
NB	T		1.083	0.525	65.6	F	65.6	F
SB	L		0.356	0.650	5.3	B	7.0	B
	T		0.278	0.525	8.1	B		

INTERSECTION: Delay = 50.1 (sec/veh) V/C = 0.960 LOS = E

1985 HCM: SIGNALIZED INTERSECTIONS

SUMMARY REPORT

INTERSECTION..Papineau/Beaudry

AREA TYPE.....OTHER

ANALYST.....Michel Drouin

DATE.....

TIME.....pointe journaliere

COMMENT.....apres reafectation du trafic et nouveau marquage

	VOLUMES				:	GEOMETRY						
	EB	WB	NB	SB		EB	WB	NB	SB	LT	TR	
LT	0	357	0	153	:	12.0	L	11.0	T	11.5	LT	11.5
TH	0	0	757	236	:	12.0		12.0	TR	11.5	T	11.5
RT	0	0	458	0	:	12.0		12.0		12.0		12.0
RR	0	0	200	0	:	12.0		12.0		12.0		12.0
					:	12.0		12.0		12.0		12.0
					:	12.0		12.0		12.0		12.0

	ADJUSTMENT FACTORS									
	GRADE (%)	HV (%)	ADJ Y/N	PKG Nm	BUSES Nb	PHF	PEDS	PED. Y/N	BUT. min T	ARR. TYPE
EB	0.00	0.00	N	0	0	0.90	5	N	14.1	3
WB	0.00	5.00	N	0	0	0.90	5	N	14.1	3
NB	0.00	5.00	N	0	0	0.77	5	N	5.4	3
SB	0.00	6.00	N	0	0	0.94	5	N	5.4	3

	SIGNAL SETTINGS					CYCLE LENGTH = 80.0			
	PH-1	PH-2	PH-3	PH-4		PH-1	PH-2	PH-3	PH-4
EB	LT				NB	LT			
	TH					TH		X	
	RT					RT		X	
	PD					PD		X	
WB	LT	X			SB	LT	X	X	
	TH					TH	X	X	
	RT					RT			
	PD	X				PD		X	
GREEN	26.0	0.0	0.0	0.0	GREEN	5.0	34.0	0.0	0.0
YELLOW	5.0	0.0	0.0	0.0	YELLOW	5.0	5.0	0.0	0.0

	LEVEL OF SERVICE						
	LANE GRP.	V/C	G/C	DELAY	LOS	APP. DELAY	APP. LOS
WB	L	0.785	0.350	23.2	C	23.2	C
NB	TR	0.925	0.450	23.1	C	23.1	C
SB	L	0.356	0.575	7.4	B	6.8	B
	T	0.254	0.575	6.5	B		

INTERSECTION: Delay = 20.0 (sec/veh) V/C = 0.795 LOS = C

Trafic affecté selon l'enquête O-D.

D \ O	3	4	5	6	TOTAL
0					
1	1100	0	2370	300	3770
2	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0
	1100	0	2370	300	3770

Trafic généré d'après les résultats des comptages.

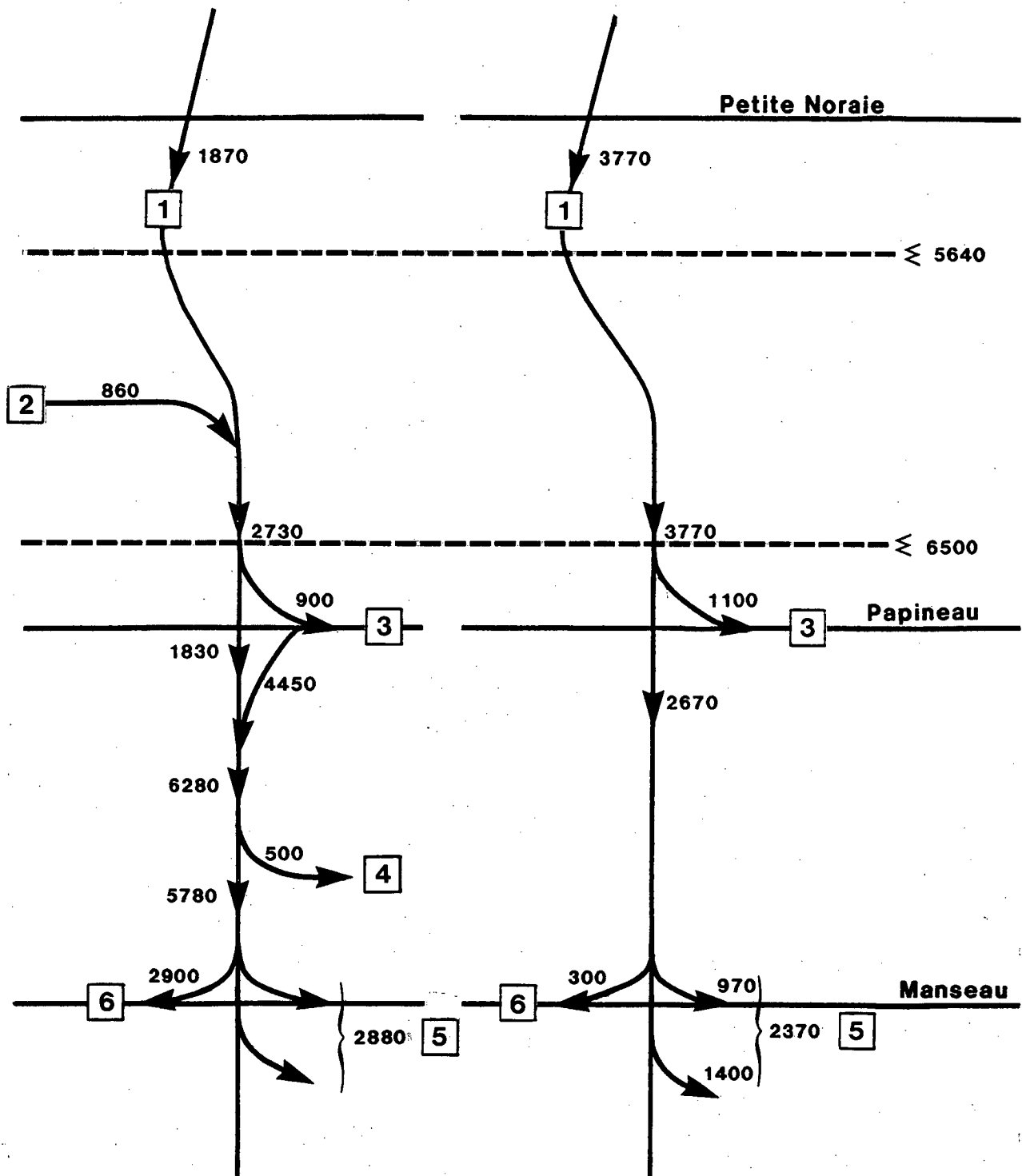
D \ O	3	4	5	6	TOTAL
0					
1	690	90	550	550	1870
2	210	90	280	280	860
3	0	320	2050	2070	4450
	900	500	2880	2900	7180

Matrice globale: i.e. addition des deux.

D \ O	3	4	5	6	TOTAL
0					
1	1790	90	2920	850	5650
2	210	90	280	280	860
3	0	320	2050	2070	4440
	2000	500	5250	3200	10950

Trafic généré
d'après les comptages

Trafic affecté
selon les enquêtes



-2-

ATTENDU QUE le décret 2023-83 du 28 septembre 1983 autorisait l'acquisition par expropriations des immeubles pour la construction et la reconstruction de certaines routes dont la route en question;

ATTENDU QUE le ministère de l'Environnement a soumis son rapport sur l'analyse environnementale de ce projet;

ATTENDU QU'il y a lieu de délivrer un certificat d'autorisation en faveur du ministère des Transports du Québec relativement à son projet de construction de la route de contournement ouest de Joliette (R-343);

IL EST ORDONNÉ sur la proposition du ministre de l'Environnement:

QU'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur du ministère des Transports pour son projet de construction de la route de contournement ouest de Joliette (R-343), tel que décrit dans sa requête soumise au ministre de l'Environnement à l'exception de l'échangeur projeté à l'extrémité sud du tronçon concerné, et ce, aux conditions suivantes:

CONDITION 1: Que le ministère des Transports respecte les mesures contenues dans son étude d'impact intitulée: "Etude d'impact sur l'environnement, contournement ouest de Joliette", par le Service de l'Environnement du ministère des Transports et Gendron Lefebvre Inc.

CONDITION 2: Que le ministère des Transports prenne les mesures nécessaires pour protéger les sources d'alimentation en eau potable, situées près du tracé proposé;

CONDITION 3: Que le ministère des Transports prenne les mesures nécessaires pour minimiser au maximum l'impact de la circulation sur l'accès à la 18^e Avenue dans la municipalité de Saint-Ambroise;

CONDITION 4: Le ministère des Transports examine la possibilité de réaliser l'entrée dans Joliette en réparant le trafic à plus d'un endroit, et ce, dans une phase antérieure à la réalisation du présent tronçon.

Le Greffier du Conseil exécutif

Rochet

DÉBUT DU PROLONGEMENT

343

ACCÈS LOCAUX
POSSIBLES

TALUS ANTI-BRUIT SI NECESSAIRE

TALUS ANTI-BRUIT SI NECESSAIRE

Rue Albert-Geoffroy

Rue D.A. Dostaler

Rue Curé-Provoost

Rue Belair

Rue Émile-Boulard

Rue Émile-Boulard

Rue Godin

Rue Baugry

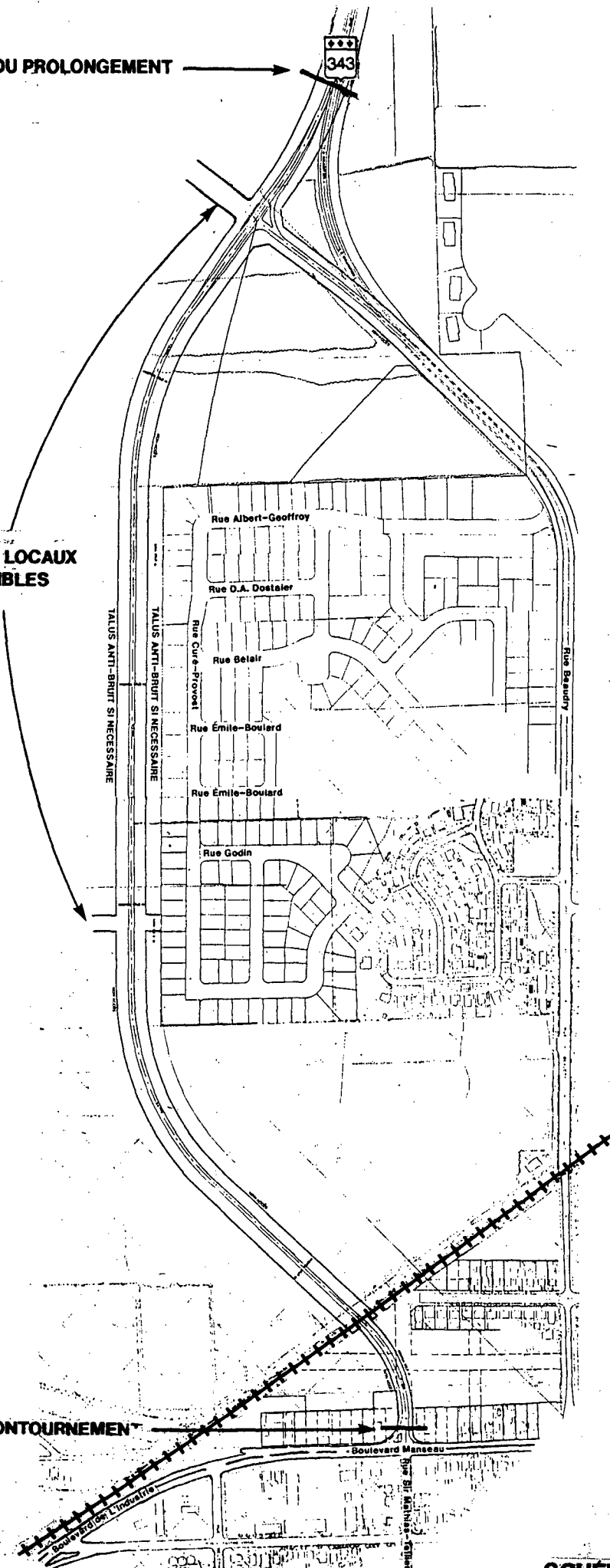
FIN DU CONTOURNEMENT

Boulevard Manseau

Boulevard de l'Industrie

Rue St. Martin

SCHEMA DE L'OPTION B1



BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

Cartes

Forestière, 1:20 000, M.R.C. de Joliette, 1984;
potentiel du sol, 1:50 000, Verchères et Sorel, 1969;
topographique, 1:20 000, Lavaltrie 1983, Joliette, 1981.

Personne-ressource

Monsieur Gilles Montambault, inspecteur municipal, Joliette.

Documents

Règlement de zonage (projet), Joliette;
schéma d'aménagement (carte et mise à jour), M.R.C. Joliette.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 050 701