



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

PRÉLIMINAIRE

**NOUVELLE ROUTE 335
DE L'AUTOROUTE 640
AU BOULEVARD VIGNORY
ÉTUDE D'IMPACT**

CANQ
TR
GE
CA
532



4107

560635



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

ON VA DE L'AVANT

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT
35, RUE DE PORT-ROYAL EST
3^e ÉTAGE
MONTREAL (QUEBEC) H3L 3T1

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, 4^e étage
Montréal (Québec) H3L 3T1

NOUVELLE ROUTE 335

**ENTRE L'AUTOROUTE 640
ET LE CHEMIN SAINT-ROCH**

ÉTUDE D'IMPACT

Juin 1992

CANQ
TR
GE
CA
532

Service de l'environnement
35, rue Port-Royal Est, 3^e étage
Montréal, (Québec)
H3L 3T1

LISTE DES PARTICIPANTS:

Cette étude a été réalisée par le personnel du service de l'Environnement, sous la responsabilité de monsieur Claude Girard, économiste-urbaniste, avec la collaboration de la firme des consultants, Samson et associés Limitée.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

VERREAULT, Guy

Agronome
CHARGÉ DE PROJET

BÉRARD, Michel

Géographe
Chef de la Division des études
environnementales Ouest

CLAUDE, Ginette
CONSTANTIN, Traian
GAUDREAU, Richard
LEMELIN, Gérard
ROY, Denis
TURCOTTE, Michel

Biologiste
Technicien de la faune
Architecte-paysagiste
Urbaniste
Archéologue
Ingénieur

Et la participation du Service des projets de Montréal:

THIBAUT, Jacques
VENNE, Jacques

Ingénieur
A.R.P.S.E.

Les consultants, Samson et associés Ltée

TELLIER-COHEN, Loraine
Et les collaborateurs:

Urbaniste

BAZINET, Normand
BÉLAIR, Yvon
BELLEFEUILLE, Gilles
CADIEUX, J.
CHAMBERLAND, Claude
CLOUTIER, Marc
DUMAS, Pierre
DURAND, Lucette
ELDADA, Victor
LANTHIER, Yves
LEBRUN, L.
LYNN, D.M.
NORMAND, Richard
PARENT, Anne-Marie
SAMSON, Bertrand
SIMON, P.

Technicien, dessin et cartographie
Agronome
Ingénieur, voirie
Graphiste
Ingénieur jr, acoustique
Photo int. géomorphologie
Urbaniste
Biologiste
Ingénieur, acoustique
Technicien principal
Technicien, environnement
Architecte a.p. jr
Urbaniste jr
Architecte-paysagiste
Ingénieur patron
Acoustique dessin

Graphisme et édition

DÉLISLE, Yolande
GRÉGOIRE, Jean-Paul
KHANDJIAN, Hrant
SYLVESTRE, Francine

Cartographe
Cartographe
Graphiste
Responsable de l'atelier
Cartographe

Traitement de texte:

MÉNARD, Gisèle

Agente de secrétariat

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES PARTICIPANTS

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES TABLEAUX

LISTE DES FIGURES

LISTE DES CARTES

LISTE DES ANNEXES

1.0 PORTÉE DE L'ÉTUDE

2.0 LOCALISATION

3.0 ÉTUDE D'IMPACT

3.1 Introduction

3.2 Cheminement de l'étude

4.0 LES ASPECTS TECHNIQUES

4.1 La problématique

4.1.1 La conjoncture

4.1.2 Les déficiences du réseau

4.2 L'analyse de solutions

4.2.1 Le réaménagement de la route actuelle (solution 1)

4.2.2 La construction de la route 335 dans un nouveau corridor: solution 2

4.2.2.1 L'étude des options

4.2.3 Comparaison des solutions

4.2.3.1 Entre l'autoroute 640 et le boulevard Vignory (0,9 km)

4.2.3.2 Entre le boulevard Vignory et le chemin Saint-Roch

4.2.3.3 Du chemin Saint-Roch à la rivière Mascouche

4.2.4 Synthèse des solutions

4.2.5 Avantages et inconvénients

4.2.5.1 Reconstruction de la route 335 actuelle section rurale D-2302

4.2.5.2 Reconstruction de la route 335 actuelle, section urbaine D-2309

4.3 Conclusion

5.0 LES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX

5.1 Délimitations

5.1.1 Description générale

- 5.2 Les inventaires
 - 5.2.1 Le milieu naturel
 - 5.2.1.1 Le sol
 - 5.2.1.2 L'eau
 - 5.2.1.3 La végétation
 - 5.2.1.4 La faune
 - 5.2.2 Le milieu humain
 - 5.2.2.1 La population
 - 5.2.2.2 L'activité résidentielle
 - 5.2.2.3 L'activité commerciale et industrielle
 - 5.2.2.4 Le transport en commun
 - 5.2.2.5 L'activité agricole
 - 5.2.2.6 L'activité récréative et communautaire
 - 5.2.2.7 La synthèse
 - 5.2.2.8 L'encadrement paysager
 - 5.2.2.9 Le patrimoine archéologique

- 5.3 La résistance du milieu
 - 5.3.1 Parcellisation du territoire en unités territoriales
 - 5.3.2 La valeur environnementale l'analyse
 - 5.3.3 L'impact appréhendé
 - 5.3.4 L'échelle des résistances
 - 5.3.5 L'analyse comparative des tracés
 - 5.3.5.1 Les impacts permanents
 - 5.3.5.1.1 L'expropriation de résidences
 - 5.3.5.1.2 La perte de superficies boisées
 - 5.3.5.1.3 Le bruit
 - 5.3.5.1.4 Le paysage
 - 5.3.5.2 Les impacts temporaires
 - 5.3.5.2.1 Conclusion

6.0 LA SOLUTION TECHNICO-ENVIRONNEMENTALE

- 6.1 La synthèse
 - 6.1.1 Le tracé retenu

**7.0 ÉVALUATION DE L'IMPACT D'UN NOUVEAU TRONÇON
DE LA ROUTE 335, ENTRE L'AUTOROUTE 40 ET LE
BOULEVARD VIGNORY**

**7.1 Les quatre (4) étapes de l'évaluation
de l'impact**

7.2 Milieu naturel

7.2.1 Le déboisement (B-1)

7.2.2 Installation de ponceaux (B-2)

7.3 Le milieu humain

**7.3.1 Construction d'une route dans
des sablières (H-3)**

7.3.2 Empiètement sur des lots bâtis (H-4)

7.3.3 Empiètement sur des lots vacants (H-5)

7.3.4 Le bruit en provenance de la route (H-6)

7.4 Milieu visuel

7.4.1 Modifications au paysage (V-7)

8.0 CONCLUSION

BIBLIOGRAPHIE

GLOSSAIRE

ANNEXES

LISTE DES TABLEAUX

- TABLEAU I : Valeur écologique des peuplements forestiers
- TABLEAU II : Les bassins de population concernés par le projet
- TABLEAU III: Profil évolution de la population 1966-1984
- TABLEAU IV : Inventaire des abords de la route 335
Synthèse
- TABLEAU V : Les résistances
- TABLEAU VI : Degré de résistance des éléments inventoriés
-

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : Localisation du projet

FIGURE 2 : Situation actuelle

FIGURE 3 : Principales déficiences - route 335

**FIGURE 4 : Raccordement à la route 335 dans
l'emprise de l'autoroute 19**

**FIGURE 5 : Raccordement au chemin Saint-Roch
dans l'emprise de l'autoroute 19**

LISTE DES CARTES

- CARTE 1 : Milieu environnant
- CARTE 2 : Solutions et alternatives
- CARTE 3 : Raccordement sur le site de l'aéroport
abandonné
- CARTE 4 : Utilisation du sol
- CARTE 5 : Milieu physique
- CARTE 6 : Inventaire du milieu agricole
- CARTE 7 : Milieu naturel, inventaire
- CARTE 8 : Zonage- milieu humain
- CARTE 9 : Milieu visuel
- CARTE 10: Résistances intégrées
- CARTE 11: Relevés sonores
- CARTE 12: Localisation des impacts
-

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : Sections-types de routes

ANNEXE 2 : Analyse des agrégats

ANNEXE 3 : Aménagement d'espaces verts

ANNEXE 4 : Disposition des déblais et rebuts

ANNEXE 5 : Protection des plans d'eau

ANNEXE 6 : Relevés sonores

ANNEXE 7 : Organismes consultés

ANNEXE 8 : Photos

1.0 PORTÉE DE L'ÉTUDE

Le projet de raccordement de la route 335 à l'autoroute 640 au niveau du chemin Vignory a été conçu dans le but d'apporter une solution globale à des problèmes de circulation rencontrés sur la route 335, tout en favorisant le lien entre les deux corridors routiers. Plusieurs hypothèses ont été envisagées pour régler ce problème et la solution la plus rentable des points de vue économique et environnemental consisterait à faire un nouveau lien entre la route 335 et l'échangeur actuel sur l'autoroute 640 en aménageant une route à deux voies dans le prolongement du boulevard Vignory. Ce nouveau segment de route deviendrait momentanément la route 335 et l'ancien serait rétrogradé au niveau de route municipale. Sur la section restante de la route 335, entre le boulevard Vignory et la route 337, des travaux de réfection de la surface seraient entrepris, mais aussi de correction de l'assise routière aux endroits les plus endommagés.

2.0 LOCALISATION DU PROJET

Le projet se situe dans la municipalité de Bois-des-Filion, au nord de l'autoroute 640. Ce secteur de la ville se situe dans un environnement dont les principales caractéristiques physico-économiques laissent entrevoir du développement axé sur la construction domiciliaire. C'est l'usage dominant dans les environs; cela correspond le plus au contexte qui prévaut dans cette localité de banlieue (figure 1).

3.0 ÉTUDE D'IMPACT

3.1 INTRODUCTION

L'étude d'impact du projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 335 est présentée en deux parties:

- La première partie traite des aspects techniques et présente l'ensemble des problèmes que soulève l'actuel segment de la route 335 compris entre l'autoroute 640 et le chemin Saint-Roch. Différentes solutions ont été amenées pour résoudre la totalité des problèmes et l'analyse comparative des avantages de chacune a permis d'en faire émerger une. La solution retenue a été comparée sur la base des impacts environnementaux que chacune pourrait susciter. Finalement, le meilleur compromis technico-environnemental constitue le tracé retenu.
- La deuxième partie fait la lumière sur tous les impacts environnementaux que le tracé retenu est susceptible de créer dans le milieu.

3.2 CHEMINEMENT DE L'ÉTUDE

I. LE CHOIX DE TRACE

Les aspects techniques:

- Les problèmes soulevés
- Les solutions envisagées
- La solution technique retenue

Les aspects environnementaux:

- Inventaire et résistance du milieu
- Les impacts appréhendés des différentes solutions proposées

La solution technico-environnementale:

- Le «tracé retenu»

II. L'ANALYSE DÉTAILLÉE DES IMPACTS

Évaluation et mesures d'atténuation:

- Les fiches d'impacts
- Les mesures de suivi

4.0 LES ASPECTS TECHNIQUES

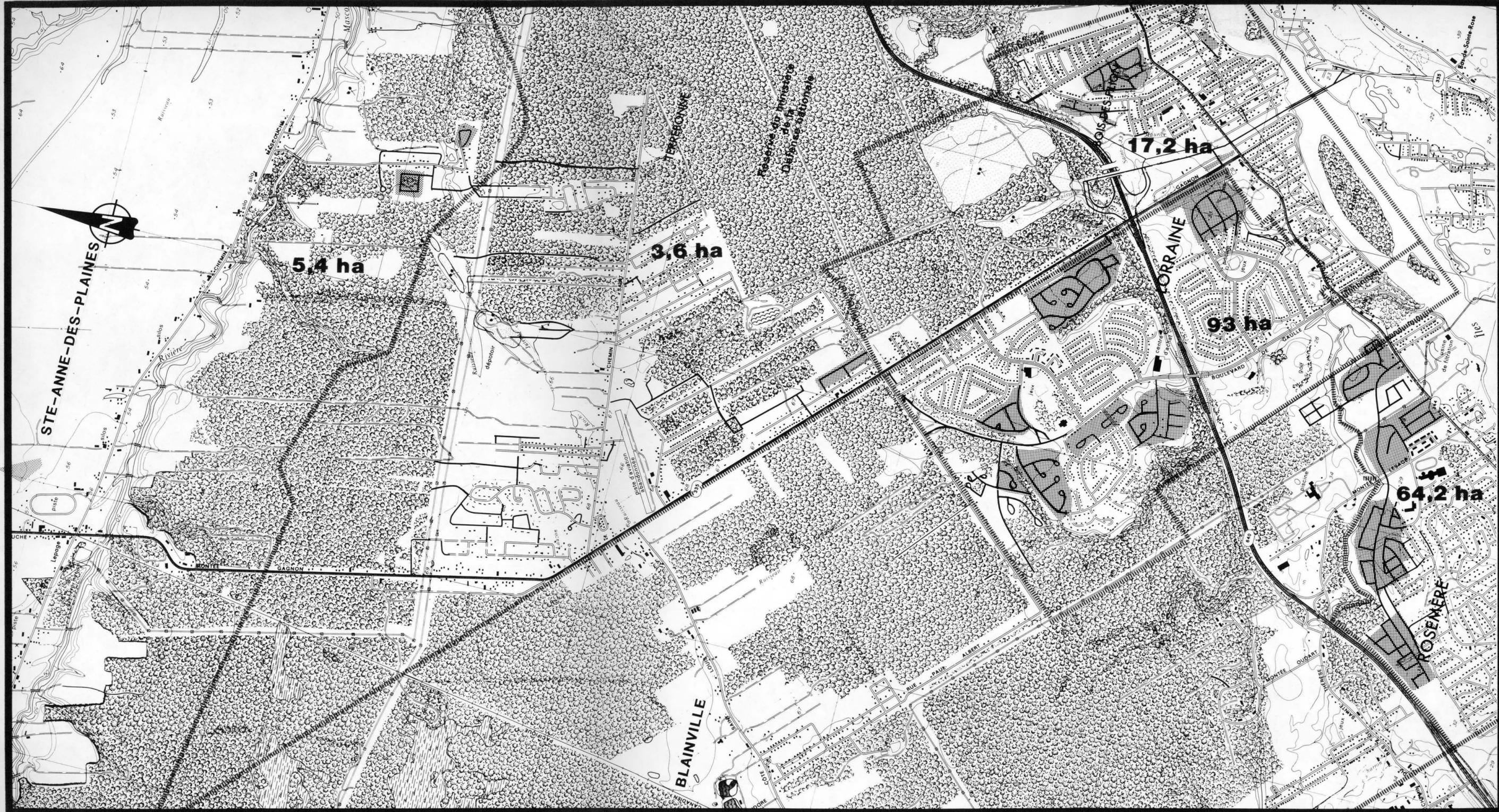
4.1 LA PROBLÉMATIQUE

Les problèmes rencontrés sur la route 335 actuelle peuvent être regroupés en deux catégories intimement liées l'une à l'autre. Il y a ceux qui sont inhérents à l'emploi d'une infrastructure, qu'on associe à l'usure, et qui affectent le rendement de la route: ce sont les problèmes d'ordre structurel (réseau, infrastructure).

D'autres problèmes viennent s'ajouter aux premiers et proviennent du milieu. Ils sont liés au fait que celui-ci évolue alors que la route demeure inchangée: ce sont les problèmes d'ordre conjoncturel (urbanisation).

4.1.1 LA CONJONCTURE

La route 335 est l'axe routier majeur en direction nord-sud, qui dessert une population de 25 000 personnes réparties dans les municipalités suivantes: Bois-des-Filion et Lorraine (12 000), Sainte-Anne-des-Plaines (8 000), Terrebonne et plus particulièrement le quartier Saint-Roch dont le développement contigu au chemin représente environ 2 500 individus. Selon les statistiques concernant les taux de croissance et les prévisions des représentants municipaux de ces localités, la population desservie par la route pourrait s'accroître de 4 500 individus à court ou à moyen terme. (carte 1)



NOUVELLE ROUTE 335 . DE
L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN ST-ROCH

MILIEU ENVIRONNANT

- LIMITE DE MUNICIPALITÉ
 - CROISSANCE URBAINE DEPUIS 1977
- Superficies compilées à partir de photos aériennes de juin 1990.

SOURCE: carte topo. 1:20 000, 1977.

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: G.V., M., H.K. Date: 3 Sept. 91.
Échelle: No: 1

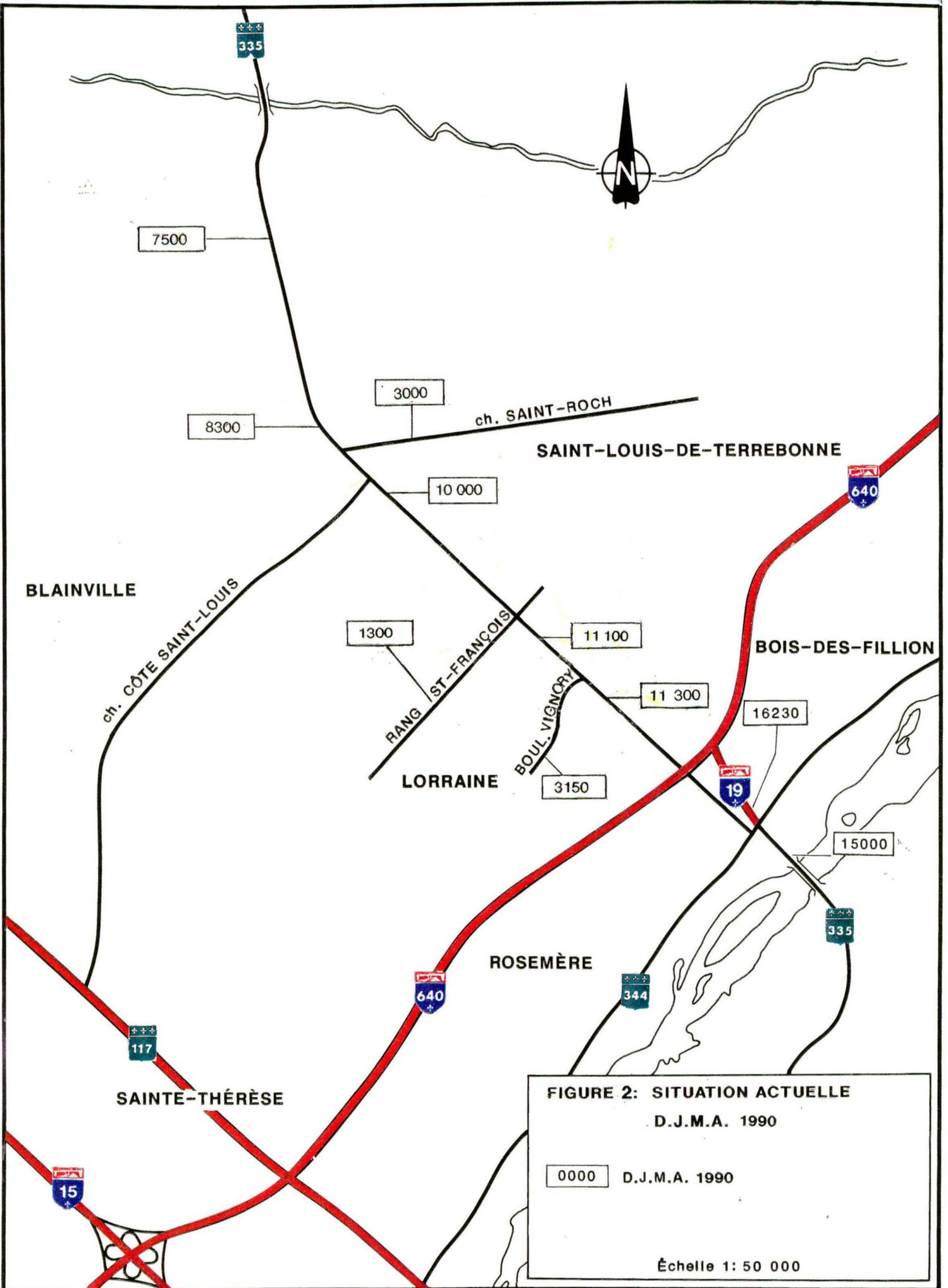


Cette route est un lien routier important avec le nord, donnant accès aux secteurs récréatifs des Laurentides (Rawdon, Saint-Côme, Saint-Michel-des-Saints, tant en hiver qu'en été, en plus d'assurer le lien avec les municipalités de La Plaine, de Saint-Lin et de ville des Laurentides, situées au nord-est. D'ailleurs, au niveau de la municipalité de La Plaine, les routes 335 et 337 se fusionnent.

La route 335 assure également un lien important avec les régions situées plus au sud comme Laval et Montréal. Enfin, c'est une route qui est branchée sur le réseau desservi par l'autoroute 640 pour les déplacements axés vers l'est et l'ouest.

Les raisons de son achalandage sont multiples: c'est un accès à certaines destinations de villégiature situées au nord pour les utilisateurs qui proviennent de localités rapprochées, tant de l'ouest que du sud. Quotidiennement, elle achemine aussi des travailleurs vers les principaux centres d'attraction que sont Laval et Montréal. De plus, elle assure des échanges locaux principalement entre les municipalités de Bois-des-Filion et de Lorraine; les liens les plus importants du réseau tertiaire se composent du boulevard Vignory, du rang Saint-François, du chemin de la Côte-Saint-Louis, du chemin Saint-Roch, du chemin Mascouche (figure 2).

Les déplacements de véhicules ont fait l'objet d'une analyse et le résultat de ces observations est compilé sous forme de *débits de circulation par jour moyen annuel (d.j.m.a.)*, (figure 2). Ceux qui nous intéressent particulièrement concernent le tronçon "autoroute 640 - chemin Saint-Roch" pour lequel un débit journalier de l'ordre de 11 000 a été enregistré lors de compilations effectuées en 1990, alors que l'accroissement du nombre de véhicules se faisait selon l'axe nord-sud, passant de 7 500 véhicules à Sainte-Anne-des-Plaines à 11 300 véhicules, au niveau de l'autoroute 640. Des échanges marqués de circulation surviennent aux intersections de la route 335 et du boulevard Vignory (3 150 véhicules), et du rang Saint-François (1 300 véhicules). Une grande proportion des déplacements serait attribuée à des échanges entre ville de Laval et des destinations situées au nord de l'autoroute 640. Enfin, mentionnons que 15 000 véhicules franchissent le



7500

8300

3000

10 000

1300

11 100

11 300

16230

3150

15000

BLAINVILLE

SAINT-LOUIS-DE-TERREBONNE

BOIS-DES-FILLION

LORRAINE

ROSEMÈRE

SAINTE-THÉRÈSE

ch. CÔTE SAINT-LOUIS

ch. SAINT-ROCH

RANG ST-FRANÇOIS

BOUL. VIGNORY

335

640

19

335

344

117

15



pont David quotidiennement (d.j.m.a.) et que le court tronçon de route, improprement désigné par A-19, qui relie la route 344 à l'autoroute 640, supporte 16 230 véhicules par jour (d.j.m.a.), (figure 2). Une enquête origine-destination (OD) à caractère local, menée en mars 1982 par le ministère des Transports, aurait permis d'établir la localisation des principaux générateurs de trafic, au sud du chemin Saint-Roch: il s'agirait des artères suivantes:

le boulevard Vignory, desservant l'agglomération immédiate de Lorraine;

le chemin Saint-Roch, desservant le quartier Saint-Roch (Terrebonne).

Les chemins du rang Saint-François et celui de la Côte-Saint-Louis contribuent pour une part moins importante au flot de véhicules se déplaçant sur la route 335.

L'analyse des débits de circulation pour l'heure de pointe de l'après-midi (PM) d'un mercredi de septembre permet d'affirmer que la désuétude (maximum du niveau «D»)¹ de la route actuelle est atteinte pour tout le tronçon au sud du chemin Saint-Roch.

4.1.2 LES DÉFICIENCES DU RÉSEAU _____

La route 335 fait partie du réseau régional auquel elle est intégrée. Au nord, au niveau de la localité de La Plaine, la route 335 se fusionne à la route 337, tandis qu'au sud, la rencontre de la route 344 coïncide avec sa terminaison naturelle.

¹ La définition du niveau de service est fournie à l'annexe 9.

Compte tenu de la fonction de la route 335, le lien entre cette route et l'autoroute 640 est inefficace. Cela relève du fait qu'il est nécessaire pour l'utilisateur de la route 335 en provenance du nord et dont l'intention est d'emprunter l'autoroute 640, de descendre jusqu'à la rue du cimetière, sinon jusqu'à la route 344, de remonter une section de route aménagée dans l'emprise de l'autoroute 19 (un détour d'environ 2,0 km) pour enfin accéder à l'autoroute 640 par le biais d'un échangeur en partie réalisé. Il en va de même pour ceux qui se dirigent sur la route 335-nord, en provenance de l'autoroute 640. Pour rejoindre l'A-640, il y a actuellement possibilité d'utiliser un parcours en milieu résidentiel par le biais des boulevards Vignory et de Gaulle, mais elle est de loin moins intéressante du fait qu'elle oblige le transitaire à passer à Lorraine, dans un milieu résidentiel de prestige, avec ce que cela comporte comme restrictions au niveau de la vitesse et des arrêts répétés, sans compter la réticence des résidents à accueillir ce type de trafic non-conforme à la vocation du réseau municipal. Les usagers en provenance de Laval, qui veulent accéder à la route 335, se heurtent à une discontinuité du réseau au niveau de la route 344, car les intersections de la route 335 et de la rue menant au pont sont décalées d'une centaine de mètres l'une par rapport à l'autre, ce qui ne facilite pas l'écoulement du trafic. (figure 3, carte 1)

Finalement, peu importe leur destination, les véhicules doivent converger au sud de l'autoroute 640, en un lieu improprement aménagé pour répartir et affecter ce trafic: l'engorgement est inévitable et la sécurité en souffre.

Il est bon de mentionner que le gabarit actuel de la route 335 est inférieur à la norme prescrite pour un type de route comparable située en milieu rural et semi-urbain. Des différences énormes sont observées au niveau de l'emprise que requiert normalement une telle route: 35 mètres selon la norme, alors qu'elle est à peine de 12 mètres dans sa section située au nord. Il en résulte des voies asphaltées moins larges et des accotements quasi inexistantes et des fossés mal aménagés.

Les aménagements sont également vétustes, si l'on considère que le drainage de la route est imparfait, voire même détérioré par endroits, principalement sur les sections où l'urbanisation s'est implantée. La présence d'argile dans les composantes de l'assiette routière expliquerait les inégalités en surface et les nombreuses fissures. De façon générale, le constat de la situation prescrirait une réfection totale de cette infrastructure sur tout le tronçon compris entre le chemin Saint-Roch et l'autoroute 640.

Enfin, pour résumer la situation, et selon les critères du "Highway Capacity Manual", la route a déjà atteint le maximum du niveau de service "D"², et se situe au début du niveau «E» en 1990. En ce qui concerne les débits de circulation, le Ministère doit donc envisager d'intervenir à court et moyen termes.

4.2 L'ANALYSE DE SOLUTIONS

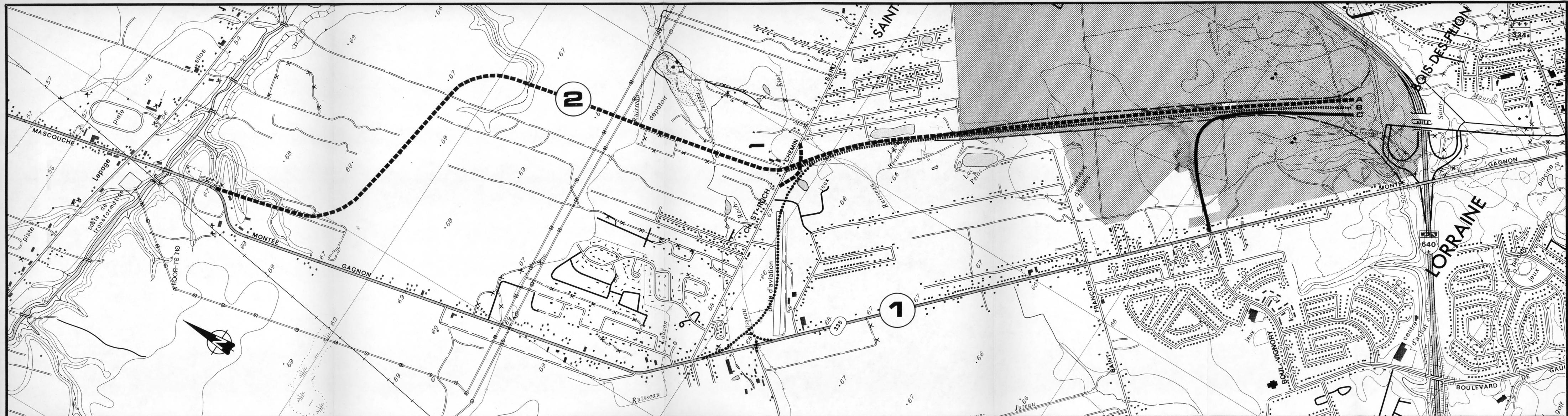
Les hypothèses de solution (carte 1) se présentent sous deux formes. Dans un cas, il est envisagé de construire et de rendre fonctionnelles des structures isolées et de les réunir dans un seul réseau. Cette proposition amènerait donc la construction d'un nouveau segment de route, à l'est de la présente route 335, dans l'emprise qui avait été initialement prévue pour le prolongement de l'autoroute 19. Différents points de jonction entre le tracé à construire et l'ancien ont été analysés.

Dans la deuxième proposition, il a été envisagé une solution qui se limiterait à améliorer, selon différentes alternatives, la route dans son axe actuel en conservant le plus possible

² Le débit maximum au niveau de service «D» (désuétude) est utilisé comme débit de référence permettant ainsi une marge de manoeuvre pour une intervention avant que le niveau «E» (maximum de «E» = capacité), qui représente des conditions non acceptables pour les usagers, soit atteint.

SOLUTIONS ET ALTERNATIVES

- 1 RÉAMENAGEMENT
 - 2 CONSTRUCTION DE NOUVELLES SECTIONS, LES OPTIONS
- A JUSQU'À STE-ANNE-DES-PLAINES
 - B JUSQU'AU CHEMIN SAINT-ROCH
 - B¹ JUSQU'À LA ROUTE 335
 - C JUSQU'AU BOUL. VIGNORY
- EMPISE PRÉVUE POUR L'A-19
 - ▨ PROPRIÉTÉ PUBLIQUE



les éléments structuraux existants. Il s'est avéré, dès le départ, que le réaménagement en profondeur ou, au contraire, celui de surface uniquement, n'amènerait pas une solution globale aux problèmes engendrés par un niveau élevé d'achalandage sur la route 335 et des difficultés d'accès avec l'autoroute 640. Les différentes alternatives de construction se présentent ainsi:

4.2.1 LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE ACTUELLE (solution 1) _____

Le réaménagement implique, au départ, que les modifications apportées seraient conformes aux normes qui régissent les nouvelles constructions routières au Québec. Celles-ci diffèrent selon qu'il s'agisse d'un milieu rural d'un milieu urbain ou que le débit de circulation y soit plus ou moins grand.

Essentiellement, ce qui différencie le profil transversal de la route de type "rural" du type "urbain", c'est l'emprise. Alors que le premier nécessite une emprise nominale de 35 mètres, principalement pour aménager les fossés ouverts, le second ne requiert que 17,5 mètres avec un drainage canalisé, les surfaces de roulement demeurent les mêmes, les accotements sont élargis et permettent le stationnement, (annexe 1).

Dans le contexte d'urbanisation qui prévaut, l'hypothèse d'aménager une route de type rural, à grands frais d'acquisition pour les nouvelles emprises, est difficilement envisageable étant donné que ses alentours prennent davantage l'aspect de banlieue que de campagne, du moins entre le rang Saint-François et l'A-640. De plus, cette option ne règle pas les problèmes d'accès à l'autoroute 640.

En effet, selon les débits de circulation observés en 1989 et 1990, la route 335, au sud du boulevard Vignory, supporte un

débit journalier moyen annuel de l'ordre de 11 300 véhicules et fonctionne au niveau de service «E» à l'heure de pointe PM. Le fait de réaménager la route 335 à deux voies dans ce secteur signifierait que la route reconstruite serait désuète avant même d'être mise en service, soit vers 1993, et la capacité de cette route serait atteinte d'ici environ 15 ans. En effet, l'augmentation moyenne annuelle entre 1979 et 1990 a été de 4,5 % pour la route 335 dans ce secteur et, avec une augmentation basée sur la moyenne québécoise des années 80 et qui est de l'ordre de 35 %, nous pouvons affirmer que la reconstruction dans l'axe actuel obligerait quand même à construire une autre route d'ici 15 ans. Cette solution au sud du boulevard Vignory n'est donc pas valable.

Pour ce qui est du tronçon entre le boulevard Vignory et le chemin Saint-Roch, une route à deux voies reconstruite dans l'axe actuel atteindrait sa capacité vers les années 2007 à 2010.

Comme aucun projet n'est à la programmation pour les cinq (5) prochaines années au nord du boulevard Vignory, ceci revient à dire que la route à deux voies, réaménagée dans l'axe actuel, atteindrait sa capacité entre 12 et 15 ans après le réaménagement, s'il était réalisé en 1996. La vie utile d'une infrastructure étant de vingt ans, le Ministère ne devrait pas orienter ses actions dans l'axe actuel.

4.2.2. LA CONSTRUCTION DE LA ROUTE 335 DANS UN NOUVEAU CORRIDOR: (solution 2) _____

Cette hypothèse diffère de l'autre en ce sens qu'elle se situe complètement en dehors de la route actuelle. Il s'agirait d'ouvrir un nouveau corridor (route rurale 35 m, 2 voies bi-directionnelles) qui pourrait relier la route 335, peu après la courbe qui suit l'intersection du chemin Saint-Roch, à l'échangeur prévu et en partie réalisée à la rencontre des autoroutes 640 et 19. Cette route serait parallèle à

l'actuelle route 335, du côté est, et serait située dans une emprise détenue à 70 % par le ministère des Transports (carte 1).

Au niveau de la circulation, cette nouvelle infrastructure offrirait aux usagers un meilleur parcours depuis le pont David jusqu'aux limites de Sainte-Anne-des-Plaines, et la jonction avec la route 335 actuelle s'effectuerait sur une section de route où les débits sont moins importants (environ 7 500 véhicules) (figure 4).

Cependant, la réalisation du projet pourrait s'effectuer en trois étapes puisque de sérieux problèmes structuraux affectent l'actuelle route 335. D'abord, la construction du lien Vignory-échangeur (A-640); deuxièmement, le prolongement de cette chaussée à deux voies de type rural avec servitude de nonaccès jusqu'aux environs du chemin Saint-Roch dans l'axe de l'ancienne A-19.

En troisième étape, à plus long terme, le prolongement du nouveau tracé au nord du chemin Saint-Roch jusqu'à la limite sud de Sainte-Anne-des-Plaines.

4.2.2.1 L'ÉTUDE DES OPTIONS

La construction d'un nouveau tronçon de route 335 est la seule solution qui règle de façon globale et valable les problèmes rencontrés sur la route 335 actuelle. La solution d'un nouvel axe fut analysée selon diverses options dont nous ferons rapidement mention.

En premier lieu, l'opportunité de relier l'échangeur de l'autoroute 640 à la route 335 par le biais du chemin Saint-François plutôt que par le boulevard Vignory fut étudiée et il

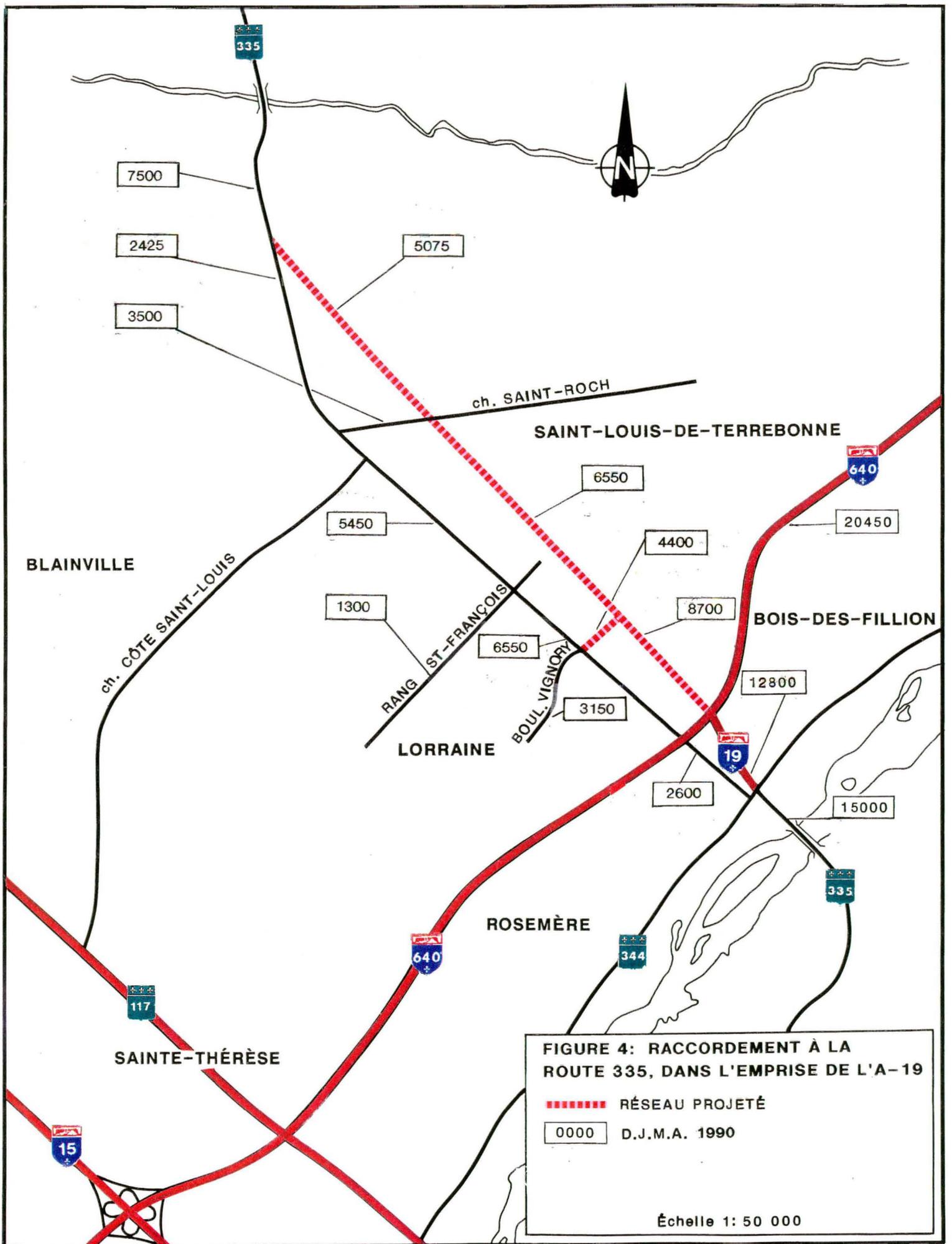


FIGURE 4: RACCORDEMENT À LA ROUTE 335, DANS L'EMPRISE DE L'A-19

■■■■■ RÉSEAU PROJETÉ

0000 D.J.M.A. 1990

Échelle 1: 50 000

n'y a aucun doute que le meilleur choix est le lien avec le boulevard Vignory.

Les données de circulation apparaissant sur la figure 5 montrent clairement que le lien Vignory/autoroute 640 est le meilleur choix: un débit de 3 150 véhicules (d.j.m.a.) sur le boulevard Vignory contre seulement 1 300 sur le chemin Saint-François; en pratique, cela signifie que le principal générateur de trafic sur la route 335 devrait prioritairement être desservi. Dans le cas où l'on préconiserait un raccordement par le chemin Saint-François, un apport considérable de trafic sur ce lien, par le biais du boul. de Gaulle, nécessiterait une réhabilitation de même nature sur toute la section du chemin Saint-François qui se situerait en aval du boul. de Gaulle. De plus, cette option aurait pour effet de transférer du trafic de transit sur le réseau municipal. À l'inverse, le boul. Vignory est déjà entièrement réalisé selon une même section type dans sa partie ouest, alors que le tronçon situé à l'est de la route 335 est inexistant. Notons enfin que cette dernière section à construire serait affectée d'une servitude de non-accès, contrairement à son équivalent du chemin Saint-François où se trouvent des résidences. Enfin le coût des acquisitions serait moindre pour raccorder le boul. Vignory à la nouvelle route 335.

En ce qui concerne la première phase de relocalisation de la route 335, soit de l'autoroute 640 au boulevard Vignory, plusieurs aménagements géométriques ont été produits et le plan TA-89-12-2005 fourni en annexe est celui qui satisfaisait le mieux les autorités municipales de Bois-des-Filion et du ministère des Transports du Québec. Compte tenu que le réaménagement à deux voies de la route 335 dans l'axe actuel serait désuet dès son ouverture, et à capacité vers l'an 2005, qu'il est géométriquement irréalisable de raccorder la route 335 actuelle directement sur l'A-640 et que le détour imposé actuellement aux utilisateurs de l'A-640 coûte à ces usagers près de 750 000 \$ par année, le Ministère envisage construire dès que possible ce nouveau lien et remettre la route 335 actuelle, au sud de Vignory, aux autorités municipales.

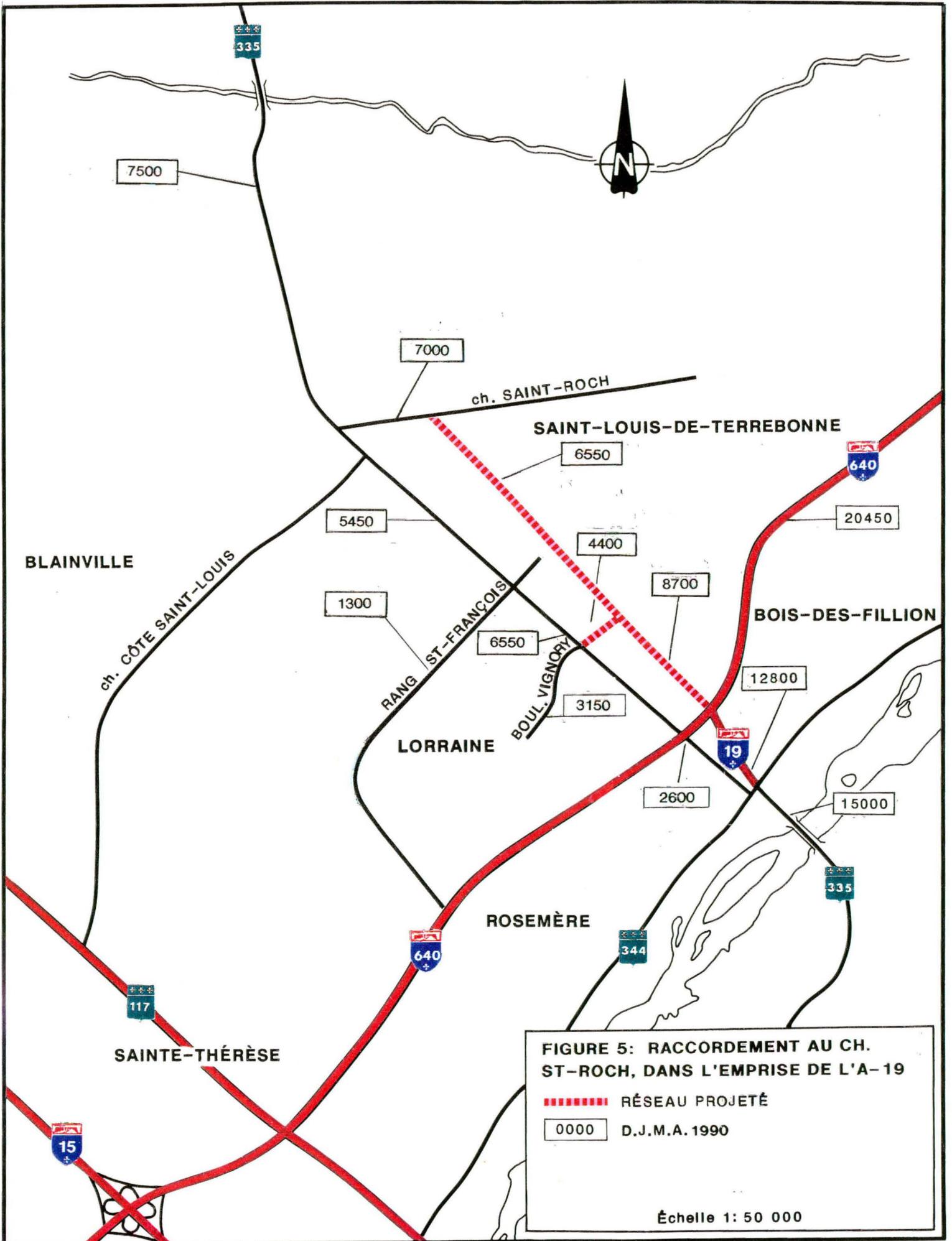


FIGURE 5: RACCORDEMENT AU CH. ST-ROCH, DANS L'EMPRISE DE L'A-19

■■■■■ RÉSEAU PROJETÉ
0000 D.J.M.A. 1990

Échelle 1 : 50 000

En ce qui concerne la deuxième phase de relocalisation de la route 335, soit entre le boulevard Vignory et le chemin Saint-Roch, il est clair qu'un réaménagement (section-type D-2302) de la route 335 dans l'axe actuel a été analysé et il fut constaté que la réalisation d'une route à deux voies serait désuète dès 1995, soit avant même le début des travaux de réfection puisqu'aucune action majeure n'est prévue avant cinq (5) ans dans ce secteur. De plus, une route à deux voies entre Vignory et Saint-Roch atteindra vraisemblablement sa capacité vers l'an 2010 et ce, à raison d'une augmentation moyenne annuelle du trafic d'environ 3,5 %. Comme ce secteur est considéré semi-urbain et rural, il faudrait à toutes fins utiles construire une route selon la section-type D-2302 dans une emprise de 35 mètres, ce qui obligerait à exproprier plus d'une quarantaine de maisons selon divers tracés. Au niveau de la circulation, la reconstruction de la route 335 selon la section-type D-2302 permet à peine de retarder l'atteinte de la capacité de trois (3) à cinq (5) ans par rapport à la route 335 avec sa géométrie actuelle. L'investissement et les expropriations requises, en plus des perturbations de la circulation pour la durée des travaux, représentent des coûts excessifs pour retarder la capacité d'à peine 3 à 5 ans. Dans cette optique et ce, dès 1983, le ministère des Transports du Québec a choisi de construire une route à deux voies de circulation dans l'axe de l'ancienne autoroute 19 et ce, jusqu'au chemin Saint-Roch. Cette deuxième phase dans un nouvel axe jusqu'au chemin Saint-Roch peut, soit se raccorder au chemin Saint-Roch, ce qui ferait plus que doubler le trafic sur ce chemin jusqu'à la route 335 actuelle et risquerait de provoquer certains problèmes d'écoulement de la circulation aux intersections. De plus, cette solution exigerait une réfection du chemin Saint-Roch car le trafic passerait de 3 000 à plus de 7 000 véhicules/jour.

Dans ce sens, l'abandon de la piste d'aviation à Terrebonne pourrait permettre d'utiliser les terrains de l'aéroport pour relier la route 335 actuelle à la nouvelle route dans l'axe de l'ancienne autoroute 19 et ainsi éviter d'utiliser le chemin Saint-Roch. (carte 1)

En ce qui concerne la troisième phase, entre le chemin Saint-Roch et la limite sud de Sainte-Anne-des-Plaines, elle devrait être subordonnée au fonctionnement de la route 335 dans l'axe

actuel au nord du chemin Saint-Roch lorsque la nouvelle route sera construite. Mais certaines études, datant de 1983, recommandent de prolonger la route 335 dans l'axe de l'A-19 au nord du chemin Saint-Roch.

Il est encore trop tôt pour exclure l'une ou l'autre des solutions, mais il semble qu'il sera difficile de satisfaire les besoins à long terme avec l'axe actuel si le développement se poursuit au rythme des dernières années, au nord du chemin Saint-Roch. Mais dans ce secteur, la réhabilitation de la route 335 à court terme pourrait permettre de satisfaire aux besoins pour plus de vingt ans, ce qui est en quelque sorte la vie utile d'une infrastructure routière et acceptable comme retour sur l'investissement consenti.

4.2.3 COMPARAISON DES SOLUTIONS _____

4.2.3.1 ENTRE L'AUTOROUTE 640 ET LE BOULEVARD VIGNORY (0,9 km) _____

A) Reconstruction dans l'axe actuel de la route 335

L'analyse des débits de circulation démontre clairement qu'une route à deux voies dans ce secteur aura atteint sa capacité d'ici 15 ans et que le détour imposé aux usagers leur coûte près de 750 000 \$ par année. Une analyse géométrique sur la possibilité de raccorder directement la route 335 à l'autoroute 640 fait ressortir la proximité d'un échangeur déjà existant à quelques centaines de mètres plus à l'est, ce qui annule toute possibilité d'en construire un autre sans créer des problèmes majeurs de configuration, de signalisation et de gestion de circulation. Cette solution est donc à rejeter.

**B) Raccordement du boulevard Vignory à l'autoroute 640
(2,0 km)**

L'alternative qui consiste en la construction d'une route dans l'emprise de l'A-19 se raccordant à la route 335 actuelle à la hauteur du boulevard Vignory, selon la section-type D-2302, éliminerait aux usagers de la route 335 nord et à une bonne partie des résidents de Ville de Lorraine, le problème du détour via la route 344 pour accéder à l'autoroute 640.

Ce raccordement au niveau du boulevard Vignory, en plus de mieux desservir les résidents de Lorraine, donnerait accès au parc industriel de Bois-des-Filion, capterait près de 75 % de la circulation qui utilise la route 335 à cette hauteur et retarderait la désuétude de cette portion de la route 335. Ainsi, la nécessité d'une intervention entre le boulevard Vignory et l'autoroute 640 serait éliminée.

Mis à part la solution retenue et son échancier pour la partie au nord de Vignory, le raccordement a un rôle prioritaire à jouer et sera tout aussi utile dans l'une ou l'autre des solutions retenues plus au nord.

Les inconvénients liés à ce projet ne sont que ponctuels et peu nombreux. Outre l'expropriation d'une maison, l'installation de feux de circulation serait requise à la nouvelle intersection des routes 335/boulevard Vignory/raccordement à l'A-640.

4.2.3.2 ENTRE LE BOULEVARD VIGNORY ET LE CHEMIN SAINT-ROCH__

A) Reconstruction dans l'axe actuel (3,3 km)

La reconstruction selon les sections-types D-2302 ou D-2309 serait désuète avant même sa réalisation, vers l'an 1995, et atteindrait sa capacité vers l'an 2010.

Dans le cas où la reconstruction impliquerait la section-type D-2302, une quarantaine de maisons seraient expropriées et avec la section-type D-2309, environ une dizaine de maisons.

Les coûts de reconstruction varient de 2 000 000 \$ pour la section D-2302 à 3 000 000 \$ pour la section D-2309. Ces coûts excluent le coût d'expropriation des maisons. Une évaluation très sommaire basée sur un prix de 75 000 \$ par maison situe les coûts à environ 3 000 000 \$ pour la section rurale D-2302 et à environ 750 000 \$ pour la section urbaine D-2309. Ceci revient à dire que pour reconstruire la route 335 dans son axe actuel sans pouvoir répondre nécessairement à la demande de trafic, il faudrait investir quelque 5 000 000 \$ pour une section-type rurale D-2302 et environ 4 000 000 \$ pour une section-type urbaine D-2309.

B) Construction d'une route à 2 voies (D-2302) dans l'axe de l'A-19 se raccordant sur le chemin Saint-Roch (annexe 1)

Cette nouvelle route permet de presque doubler la capacité de l'axe vers Sainte-Anne-des-Plaines et l'application d'une servitude de nonaccès retardera l'échéance de désuétude (maximum du niveau de service «D») de la route 335 actuelle.

De plus, l'emprise nécessaire est déjà détenue en bonne partie par le ministère des Transports du Québec.

D'une longueur de 2,5 kilomètres, jusqu'au chemin Saint-Roch, cette option implique un réaménagement du chemin Saint-Roch sur une distance de 1,5 kilomètre. Ce projet exige donc des déboursés considérables pour améliorer le chemin Saint-Roch, tant en travaux qu'en expropriations. De plus, cela risque de déplacer sur ce chemin les problèmes rencontrés actuellement sur la route 335.

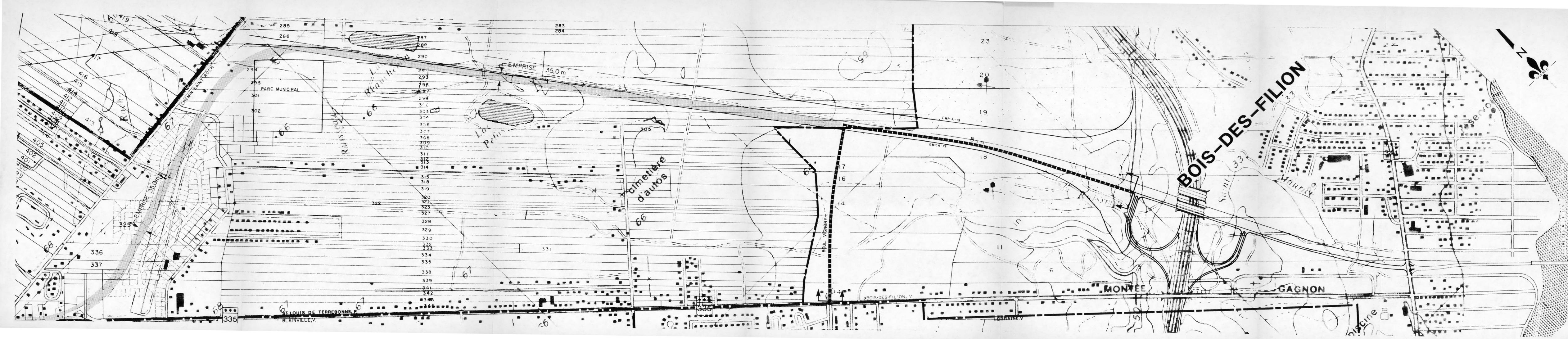
C) Construction d'une route à 2 voies (D-2302) dans l'axe de l'A-19 se raccordant au niveau de l'aéroport de Terrebonne

Dans cette optique, il existe une alternative qui consiste à utiliser les terrains de l'ancienne piste d'aviation de Terrebonne afin de relier la nouvelle route à la route 335 actuelle, immédiatement au sud du chemin Saint-Roch. La longueur de la nouvelle route au nord du boulevard Vignory aurait alors 3,8 km de longueur (versus 4 km pour l'option précédente) selon une section-type D-2302 et coûterait près de 3 000 000 \$, incluant les réaménagements des intersections avec la route 335 actuelle et avec le chemin de la Côte-Saint-Louis. (carte 3)

Cette solution a l'avantage d'être en site propre, de n'exiger que de rares expropriations et d'éviter au maximum les milieux déjà bâtis, tel le chemin Saint-Roch.

4.2.3.3 DU CHEMIN SAINT-ROCH À LA RIVIÈRE MASCOUCHE _____

Dans ce secteur, compte tenu qu'aucune intervention majeure n'est envisagée à court et à moyen termes, il serait prématuré de faire un choix entre les diverses solutions, mais il est nécessaire de préciser que la réfection de la route 335 actuelle ne pourra se faire en harmonie avec le développement que si tous les intervenants impliqués s'entendent pour



conserver une emprise respectable et limitent dans la mesure du possible le nombre d'accès. Sans cette coordination, il est évident qu'à long terme le Ministère n'aura d'autre choix que de construire une route selon la section-type D-2302 dans l'axe de l'ancienne autoroute 19.

4.2.4 SYNTHÈSE DES SOLUTIONS

SEGMENT DE
ROUTE

A-640 à VIGNORY

VIGNORY à ST-ROCH

	Axe actuel		Nouveau corridor	Axe actuel		Nouveau corridor
Longueur	0,9 km		2,0 km	3,3 km		3,8 km
Section-type	D-2309	D-2302	D-2302	D-2309	D-2302	D-2302
Emprise	17,5m	35 m	35 m	17,5m	35m	35 m
Coûts	1,5 M\$	2,0 M\$	1,1 M \$	4,0 M\$	5,0 M\$	3,0 M \$
(Expropriations)	(9)	(20)	1	10	40	terrains de l'aéroport
Année de désuétude	1993		2005 à 2010	1995		± de 20 ans
Année capacité	2009		+ de 30 ans*	2010		-

* À compter de 1990

4.2.5 AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS _____

Les effets sur la circulation d'un réaménagement de la route actuelle par rapport à l'ouverture d'un nouveau corridor présentent des différences significatives, à savoir:

- Au sud du boulevard Vignory:

Le maintien de la route actuelle dans une version améliorée, que ce soit de type rural ou urbain, ne règle en rien les problèmes d'accès à la route 640, pas plus qu'il n'offre de meilleure continuité au réseau dans son raccordement au pont David et aux villes situées au sud. De plus, ces hypothèses maintiennent sur le réseau une infinité de points de conflit (pouvant s'accroître dans l'avenir) qui sont constitués par l'ensemble des entrées privées ainsi que toutes les intersections de chemins secondaires. Par contre, la construction dans un nouveau corridor offrirait une meilleure continuité pour le trafic de transit et permettrait de maintenir une vitesse constante jusqu'à l'autoroute 640. En plus de doubler la capacité du réseau, l'application d'une servitude de non-accès retardera le temps de désuétude de la nouvelle route et évitera le déplacement de l'axe commercial de la route 335 actuelle.

- Au nord du boulevard Vignory, la comparaison de chacune des hypothèses donne le résultat qui suit:

4.2.5.1 RECONSTRUCTION DE LA ROUTE 335 ACTUELLE, SECTION RURALE D-2302

avantages

- amélioration de la structure de la chaussée
- amélioration légère de la capacité de circulation
- réduction des coûts d'entretien

inconvénients

- la plus coûteuse des solutions
- perturbation de la circulation durant la période des travaux
- maintien du détour pour accéder à l'autoroute 640 qui coûte ± 750 000 \$ annuellement aux usagers
- vitesse réduite en milieu semi-urbain (2,5 km)
- atteinte de la capacité d'ici vingt (20) ans (à compter de 1990) et nouvelle intervention majeure obligatoire
- plus d'une quarantaine d'expropriations nécessaires

4.2.5.2 RECONSTRUCTION DE LA ROUTE 335 ACTUELLE, SECTION URBAINE D-2309

avantages

- les mêmes que précédemment, plus une diminution DE L'ORDRE DE 20 % des coûts de construction incluant les neuf (9) expropriations

inconvénients

- les mêmes que ceux énoncés en section rurale
- aucune amélioration au chapitre de la fluidité de la circulation et, donc, de la sécurité de l'utilisateur
- capacité atteinte d'ici vingt (20) ans et nouvelle intervention majeure obligatoire
- vitesse réduite

4.2.5.3 OUVERTURE D'UN NOUVEAU CORRIDOR JUSQU'AU CHEMIN SAINT-ROCH

avantages

- la moins coûteuse des options
- réalisation possible par étape sans perturbation de la circulation

- capte de 50 % à 80 % de la circulation actuelle
- double la capacité du réseau dans ce secteur
- élimine le détour pour accéder à l'autoroute 640
- utilisation d'une emprise détenue en partie par le ministère des Transports
- assure une continuité au réseau
- permet d'accentuer le caractère commercial de la route actuelle
- remise de l'ancienne route 335 pour urbanisation complète à la municipalité

inconvenients

- exige plus d'espace que la reconstruction dans l'axe actuel

4.3 CONCLUSION

Comme la réfection de la route 335 dans l'axe actuel ne peut offrir un niveau de service acceptable pour au moins les vingt (20) prochaines années et que les coûts afférents à la reconstruction sont plus élevés dans l'axe actuel que dans un nouveau corridor, le Ministère devrait orienter ses actions vers le corridor de l'autoroute 19 et y réaliser à très court terme le segment A-640/boulevard Vignory afin d'éliminer les détours onéreux aux usagers de la route 335. L'ancienne route 335, entre le boulevard Vignory et la route 344 plus au sud, sera alors remise à la municipalité qui pourra en compléter l'urbanisation au titre d'une rue locale.

En ce qui concerne le tronçon entre le boulevard Vignory et le chemin Saint-Roch, même avec une réfection selon la section-type D-2302, la capacité serait atteinte vers l'an 2010 et il faudrait alors augmenter la capacité du corridor. Comme aucune intervention majeure n'est prévue à court terme (moins de cinq ans) et que l'axe actuel de la route 335 ne pourra répondre à long terme à la demande, le Ministère devrait immédiatement orienter ses actions vers le développement d'un nouvel axe en utilisant une partie des terrains anciennement réservés à une piste d'aviation désaffectée.

Au nord du chemin Saint-Roch, la désuétude de la route 335 actuelle devrait être atteinte d'ici dix (10) ans et la capacité, d'ici environ 25 ans. Le ministère des Transports du Québec devrait réévaluer ce dossier d'ici dix (10) ans.

5.0 LES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX

5.1 DÉLIMITATION

Les solutions qui ont été proposées se situent dans l'axe actuel de la route 335. Les études ont porté essentiellement sur deux corridors. Le premier est représenté par la route actuelle et l'autre par une emprise, détenue en grande partie par le ministère des Transports, parallèlement à cette première, du côté est.

Les limites de la zone étudiée englobent ces infrastructures et leurs milieux riverains respectifs, le tout étant circonscrit dans un grand ensemble qui s'étend de l'autoroute 640 au sud, à la rivière Mascouche au nord. Le territoire qui a été exploré lors des inventaires et de l'analyse environnementale couvre une superficie approximative de 1 100 hectares.

5.1.1 DESCRIPTION GÉNÉRALE

Le sol est relativement plat dans la zone d'étude et l'espace est utilisé plus ou moins de façon anarchique. On remarque qu'une végétation de type forestier couvre uniformément les secteurs sud-est et nord-est, tandis que la section centrale et l'extrémité ouest sont occupées à des niveaux variables, tant en densité qu'en étendue, par des développements résidentiels qui rappellent ceux rencontrés dans les banlieues

formant la couronne périphérique de Montréal. Le milieu est éclaté et les nombreuses ramifications au développement apparaissant comme l'amorce d'un vaste plan d'expansion urbaine. (cartes 1 et 3)

5.2 LES INVENTAIRES

La consultation de documents et d'individus, les visites et les autres travaux d'inventaires ont débuté en 1986 et ont porté principalement sur les aspects biophysiques et socio-économiques du milieu. Plusieurs professionnels ont participé à cette recherche et leur travail a principalement consisté à compiler l'information, à rencontrer les intervenants oeuvrant au sein des organismes ou des différents services municipaux et paramunicipaux, à procéder à des visites sur le terrain, à faire des relevés ou à procéder à des relevés sonores.

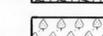
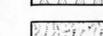
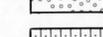
5.2.1 LE MILIEU NATUREL

Toutes les données qui concernent les sols, la végétation et la faune qui l'habitent, les cours d'eau ou les étendues d'eau qui s'y trouvent ont été prises en compte.

5.2.1.1 LE SOL

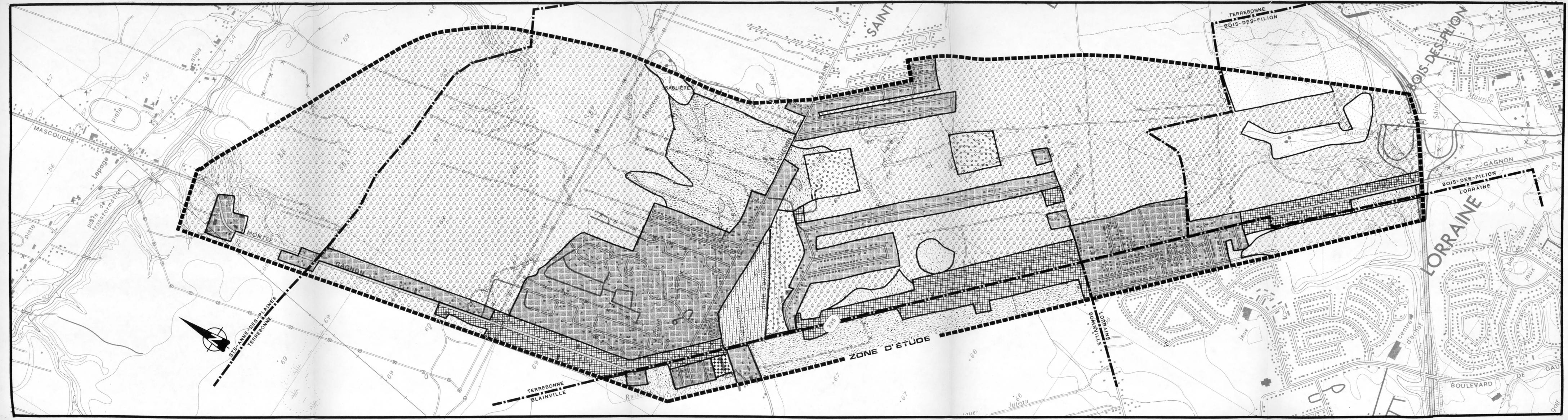
La zone d'étude est localisée dans la région physiographique des Basses-Terres du Saint-Laurent, plus précisément dans la

UTILISATION DU SOL

-  INSTITUTIONNEL
-  RÉSIDENTIEL
-  MIXTE (RES ICOM.)
-  AIRE BOISÉE
-  FRICHE
-  RÉCRÉATIF
-  AGRICOLE
-  SABLÈRE/GRAVIÈRE
-  LIMITES MUNICIPALES

 Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: _____ Date: _____
 Echelle: 1:10,000 No: 4



vallée du Saint-Laurent. La surface plane couvre 90% de la superficie de la zone qui s'incline en pente douce du nord-ouest vers le sud-est avec une dénivelée de 10 mètres environ; cette terrasse se termine abruptement par un talus.

Les roches sédimentaires composant les assises rocheuses furent en partie mises en place au *cambrien supérieur* , mais essentiellement à *l'ordovicien* . Ces roches sont le grès, la dolomie, le calcaire et le schiste argileux. C'est à l'intérieur de ce bâti géologique que le couloir fluvial du Saint-Laurent et de ses tributaires s'est installé. Les dépôts meubles recouvrant les assises rocheuses furent mis en place au *Wisconsin* par le glacier *Laurentien* . Le glacier se retira et suite à une courte phase glacio-lacustre, la vallée du Saint-Laurent fut envahie par la mer de *Champlain* . Les rives actuelles ont émergé il y a 3000 à 5000 ans, entre les stades de Montréal et de Saint-Barthélemy, après qu'un écoulement des eaux de type fluvial eut remplacé le régime estuarien lacustre.

Les dépôts-meubles de surface sont composés de *sable* très fin à moyennement fin et leur épaisseur varie de quelques mètres à une dizaine de mètres, dont les plus profonds sont situés près de l'autoroute 640. Ils ont fait l'objet d'exploitation de sablières. L'argile est sous-jacente au sable (Maranda 1977). On retrouve sur la carte (5) la répartition des dépôts en trois unités:

- La première unité (SA/SiAr), est constituée de sables moyens d'une épaisseur de 2,5 mètres qui couvrent toute la surface plane formant un immense plateau. Il s'agit de sables littoraux d'exondation de la mer de Champlain.
- La seconde unité (Ar), est constituée d'argiles limoneuses ou de limons argileux, d'une épaisseur de 10 mètres qui se retrouvent dans les talus et les ravins sous les sables. Il s'agit de sédiments marins d'eau profonde déposés lors de l'invasion de la mer de Champlain.
- La troisième unité (Sa/GrSa) est un corps gravelo-sableux enfoui sous le couvert sableux de la première unité, formant des exploitations de matériaux

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

NOUVELLE ROUTE 335 DE L'AUTOROUTE 640
AU BOULEVARD VIGNORY

MILIEU PHYSIQUE

TALUS

DÉPÔTS MEUBLES

- UNITÉ 1 Sa/SiAr SABLE SUR SILT ARGILEUX OU ARGILE SILTEUSE
- UNITÉ 2 Ar ARGILE SILTEUSE
- UNITÉ 3 Sa/Gr/Sa SABLE SUR GRAVIER ET SABLE

RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE

- RIVIÈRE (MASCOCHE)
- RUISSEAU
- FOSSE
- PLAN D'EAU
- MARÉCAGE

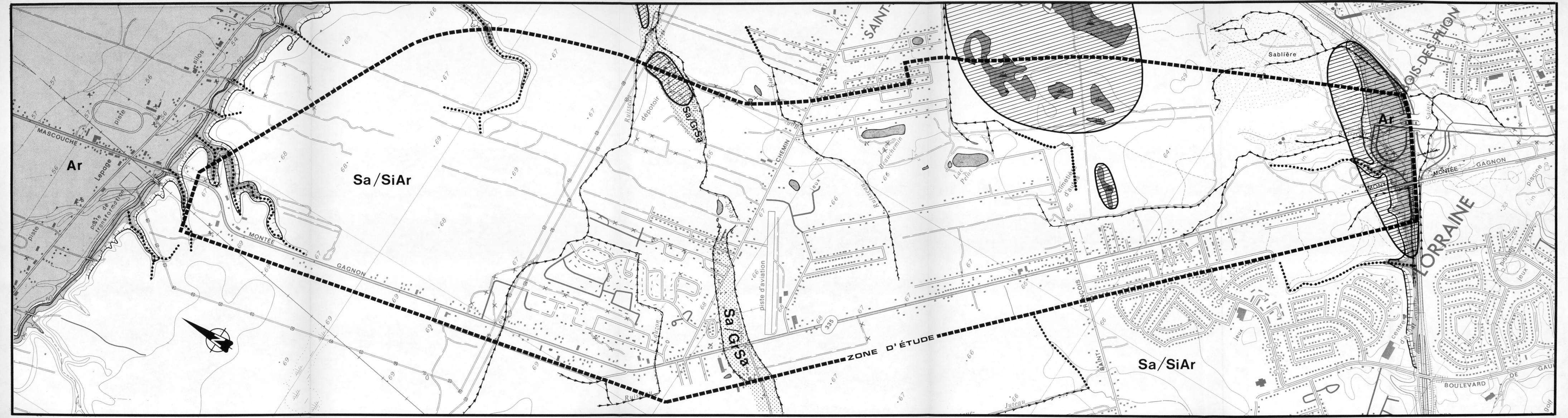
RÉSISTANCES

- RÉSISTANCE FAIBLE
- RÉSISTANCE FORTE

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: _____ Date: _____

Echelle: 1:10,000 NO: 5

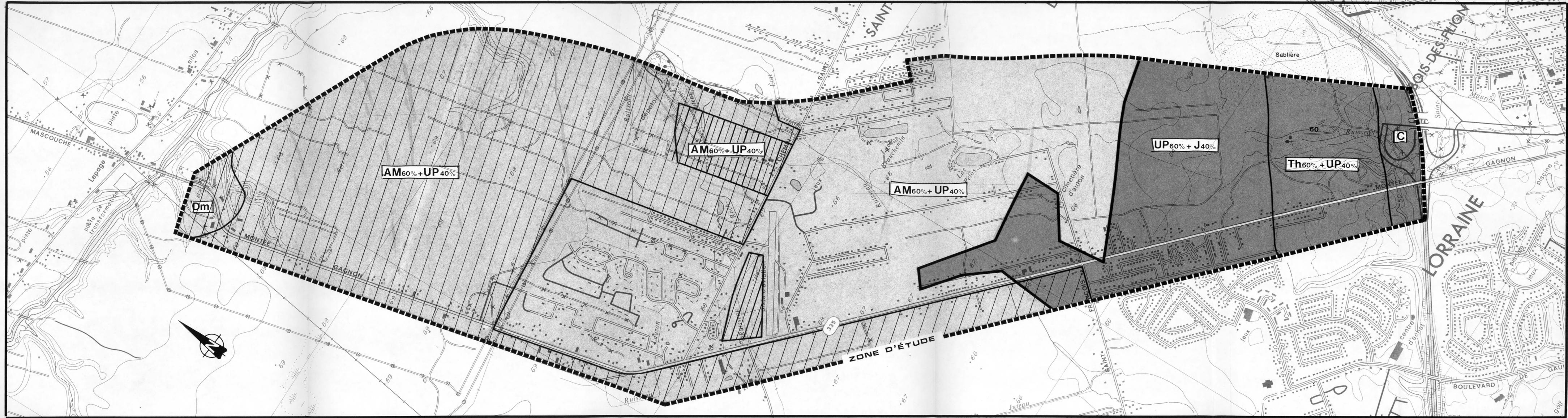


granulaires. Il s'agit d'un esker orienté dans l'axe nord-est/sud-ouest.

Le sol arable est sableux et les séries auxquelles on l'identifie sont ainsi réparties du sud vers le nord (carte 6): nous y retrouvons les sols des séries *Saint-Thomas*, *Saint-Jude*, *Uplands* et du complexe *Saint-Amable*. Ces sols sont classés aux niveaux 3 et 4 à l'échelle des potentiels établis sur les cartes de l'Inventaire des Terres du Canada qui regroupent 7 classes de potentiel du sol s'échelonnant de 1 à 7 dans un ordre décroissant en qualité. Les sols de la zone d'étude se caractérisent par un faible taux de fertilité et par un faible pouvoir de rétention des eaux. Sur les dépôts plus importants de sable (au sud), des essais infructueux de cultures se sont soldés par le reboisement naturel. Au nord, la couche mince de sable sur l'argile a notamment donné des résultats satisfaisants pour la culture maraîchère, avec l'aide de fertilisants et de systèmes d'irrigation.

5.2.1.2 L'EAU

Les bassins de drainage des eaux de surface se situent au nord (rivière Mascouche) et au sud (rivière des Mille-Isles) de la zone. Parmi les principaux émissaires à se jeter dans ces bassins-versants, notons la présence, au nord, de quelques cours d'eau intermittents; la partie centrale étant drainée par des canaux aménagés par l'homme comme *le Rock Juteau*, *le Lauzon*, *le Bon-état*, qui se déversent dans le ruisseau *Noir* avant de gagner la rivière *Mascouche*. La portion sud de la zone est principalement drainée par le ruisseau *Saint-Maurice* et ses ramifications. Le tout se jette dans la rivière des Mille-Isles. Il existe une petite dépression au sud du développement *Saint-Roch* qui a favorisé l'aménagement de deux petits lacs artificiels, *le Pélos* et *le Beauchemin* donnant au développement environnant un caractère de villégiature. À proximité, on retrouve une zone de terre humide (carte 5).



NOUVELLE ROUTE 335
 DE L'AUTOROUTE 640 AU BOUL. VIGNORY

INVENTAIRE DU MILIEU AGRICOLE

SYMBOLE	SÉRIE	TEXTURE	ÉGOUTTEMENT	ROCHE-MÈRE
AM	ST-AMABLE	SABLE	VARIABLE	SABLE SUR ARGILE
C	CHICOT	TERRE FRANCHE SABLEUSE FINE	BON	SABLE FIN LIMONEUX SUR TILL CALCAIRE
J	ST-JUDE	SABLE FIN	IMPARFAIT	SABLE FIN ET MÉDIUM SUR ARGILE
Th	ST-THOMAS	SABLE TRÈS FIN	EXCESSIF	SABLE FIN, ARGILE À GRANDE PROFONDEUR
UP	UPLANDS	SABLE FIN	EXCESSIF	SABLE FIN ET MÉDIUM

	CLASSE 3		
	CLASSE 4		
	AFFECTATION		RÉSISTANCE
	EXPLOITATION AGRICOLE		FORTE
	ZONE AGRICOLE PERMANENTE		MOYENNE

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement

Technicien: _____ Date: _____
 Echelle: 1:10,000 No: 6



5.2.1.3 LA VÉGÉTATION

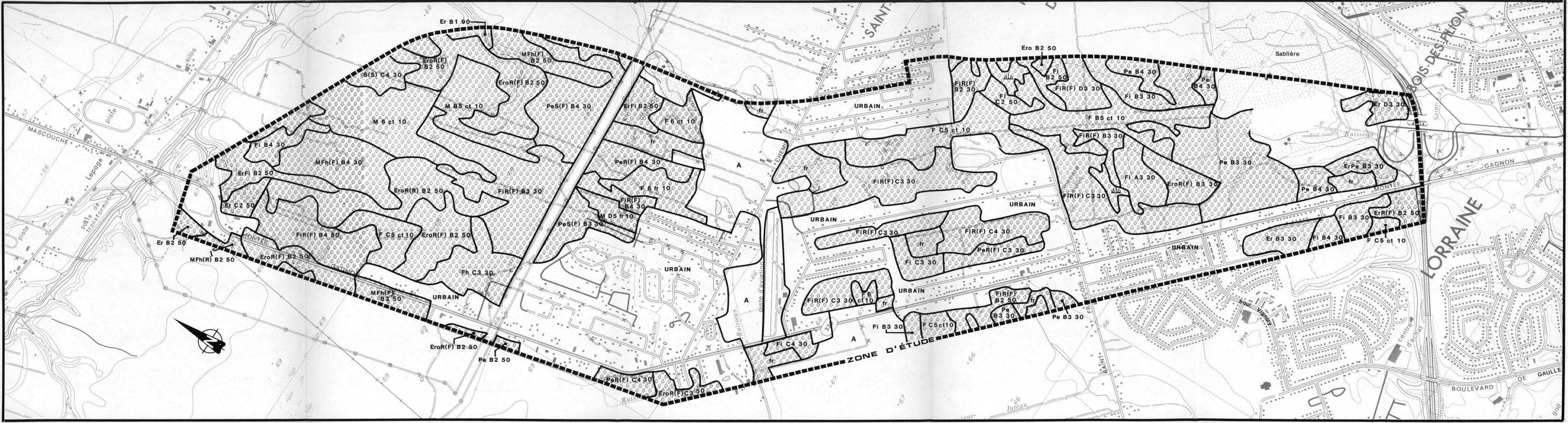
L'étude de la végétation est abordée sous l'angle d'un milieu dynamique dont la composition floristique abrite une faune composée uniquement de petit gibier.

La zone étudiée se situe à la limite nord du domaine climacique de *l'érablière sucrière à caryer cordiforme* pour des raisons édaphiques. Cependant, les conditions locales de drainage, tantôt déficientes, tantôt excessives, n'ont permis que très rarement l'établissement du climax climacique. En effet, l'érable à sucre n'apparaît qu'en de rares parcelles là où les conditions du sol et de drainage s'avèrent appropriées (conditions mésiques), comme sur les talus situés aux extrémités de la zone (carte 5).

Ailleurs, on se rapproche beaucoup plus de peuplements forestiers apparentés à la série de *l'érable rouge*. En effet, on y retrouve du *bouleau gris* dans les stades pionniers et des résineux comme sous-dominants dans les stades plus évolués. Le *peuplier faux-tremble* ou le *peuplier à grandes dents* constituent comme tels ou en association avec d'autres essences, de jeunes stades de transition qui pourraient évoluer lentement là où le bois est peu dense. La pruche accompagne *l'érable rouge* de façon marquée, mais le *pin blanc*, qui est une essence mieux adaptée à des conditions humides le remplace et on le retrouve en abondance au sud sur des sols mal drainés, mêlés à des feuillus intolérants parmi lesquels se trouve *l'érable rouge*.

On a surtout observé des *ronces-mûriers* et le *framboisier rouge* dans les friches; cependant des bosquets de *vinaigriers* et de *cerisiers à grappe* sont aussi présents. *L'if du Canada* abonde sous les *pruches*.

Quant aux milieux humides constitués de zones marécageuses, ils donnent lieu à l'établissement de *quenouilles*, de *lythrum salicaire*, de *calamagrostides du Canada*, d'*aulnes rugueux*, et de *spirées à larges feuilles*.



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
 NOUVELLE ROUTE 335, DE L'AUTOROUTE 640
 AU BOULEVARD VIGNORY

MILIEU NATUREL, INVENTAIRE

ZONE D'ÉTUDE
 LES BOIS

TYPE DE COUVERT

RÉSINEUX
 (S) SAPINIÈRE
 MÉRANGÉS (groupement et sous-groupement)
 tendance feuillue tendance résineuse
 FIR(F) FIR(R) FEUILLES D'ESSENCES INTOLÉRANTES AVEC RÉSINEUX
 PeS(F) PeS(R) PEUPLERAIE AVEC SAPIN
 PeR(F) PeR(R) PEUPLERAIE AVEC RÉSINEUX
 Ero(F) Ero(R) ÉRABLIÈRE RÉSINEUSE
 EroR(F) EroR(R) ÉRABLIÈRE ROUGE RÉSINEUSE
 MFh(F) MFh(R) MÉLANGÉS SUR STATION HUMIDE
 M MÉLANGÉS

FEUILLES (groupement)
 F FEUILLES D'ESSENCES INTOLÉRANTES
 Fi FEUILLES SUR STATION HUMIDE
 Fh PEUPLERAIE
 Pe ÉRABLIÈRE
 Ero ÉRABLIÈRE ROUGE
 Er ÉRABLIÈRE À FEUILLES D'ESSENCES INTOLÉRANTES
 ErFi ÉRABLIÈRE À PEUPLIERS

TERRAIN FORESTIER IMPRODUCTIF
 DÉNUDÉ ET SEMI-DÉNUDÉ HUMIDE

ORIGINE
 ct COUPE TOTALE
 fr FICHE
 A TERRAIN AGRICOLE

GRILLE DENSITÉ-HAUTEUR

HAUTEUR	DENSITÉ					
	25m	17m	12m	7m	4m	
A 80%	A1	A2	A3	A4	A5	6
B 60%	B1	B2	B3	B4	B5	6
C 40%	C1	C2	C3	C4	C5	6
D 25%	D1	D2	D3	D4	D5	6

CLASSES D'ÂGE
 FORET RÉGULIÈRE
 CLASSES TIGES DE
 10 (ANS) 0-20 ANS
 30 (ANS) 21-40 ANS
 50 (ANS) 41-60 ANS

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: _____ Date: _____
 Echelle: 1:10,000 NO: 7

L'absence de ruisseaux contribuerait à l'acidification de ces marécages. Des sols organiques imbibés d'eau, caractéristique des tourbières, sont envahis par des *sphaignes*, le *petit daphné calyculé*, des *linaigrettes*, l'*iris*, la *spirée à larges feuilles*, des *saules arbustifs*. Les terrains appartenant au ministère de la Défense nationale et situés à l'est du corridor exproprié de l'autoroute 19, sont caractérisés par leur sol boueux, leur végétation de broussailles denses et par la présence de déchets constitués d'obus et d'autres matériels militaires, ce qui représente un danger potentiel pour la sécurité.

L'omniprésence du sable et les conditions de drainage inappropriées constituent les principaux facteurs qui ont donné cette forêt, peu recherchée pour son apport commercial. La présence de résineux qui acidifient le sol, empêche l'établissement de feuillus à bois dur. Les peuplements d'arbres atteignent difficilement la maturité, soit parce qu'ils sont fréquemment ou trop coupés, soit que les conditions du sol ne facilitent pas leur épanouissement. L'âge moyen des peuplements forestiers est estimé à une trentaine d'années. Quelques *pins* matures (1 mètre de diamètre) sont à signaler près du viaduc de l'autoroute 19. De jeunes *pins blancs* (30 cm de diamètre) regroupés en massif, ont été observés dans l'axe du boulevard Vignory; plus à l'est, on retrouve de nombreux *cyripèdes acaules* (sabot de la vierge).

Il est possible de remarquer, à partir du tableau I qui illustre la valeur écologique des peuplements forestiers et de la carte (7), qu'une minorité des peuplements fait partie de la forêt terminale, pour laquelle une valeur plus grande est attribuée. La majorité des peuplements de la zone se retrouve à des stades secondaires auxquels correspond une valeur écologique faible.

TABLEAU I

Valeur écologique des peuplements forestiers

STADE D'ÉVOLUTION			
Degré de maturité Indice densité\hauteur	TERMINAL	SECONDAIRE	
		I	II
A3 B1, B2, B3	Er, ErR Ero, EroR FORTE	ErFi, ErPe MFh FORTE	Pe, PeS Fi, FiR FAIBLE
B4 C2, C3, C4	Er, EroR S (S) FORTE	MFh, Fh MOYENNE	Pe, PeR, PeS Fi, FiR FAIBLE
B5, C5 D3, D5, 6	Er MOYENNE	 FAIBLE	FiR F, M FAIBLE

5.2.1.4 LA FAUNE

Le petit gibier abonde dans ces bois mélangés. Nous avons noté, au cours de visites, la présence constante et abondante de pistes fraîches de *lièvres*; dans une proportion moins grande, celles de *renards* et de *gallinacés* (probablement de *gélinoxes huppées*), la présence humaine n'étant pas considérée comme un obstacle majeur à leur présence. Ce secteur présente un intérêt cynégétique. Il est sans doute fréquenté par les *ratons-laveurs*, les *marmottes*, et d'autres qui les côtoient. Le *cerf de Virginie* y serait absent. Ce territoire n'a d'ailleurs fait l'objet d'aucun inventaire d'ongulés par le ministère des Loisirs, de la Chasse et de la Pêche (MLCP). Comme tels, les groupements forestiers présenteraient un habitat de moyenne valeur pour le *cerf*, en particulier les zones arbustives et les friches forestières. Les endroits marécageux en voie de se transformer en tourbières, n'ont pas de valeur pour la sauvagine puisque le niveau de l'eau y est insuffisant. C'est le cas aussi des deux petits lacs artificiels, entourés d'habitations et dépourvus d'une végétation propice. Enfin, ces derniers ne présentent pas davantage d'intérêt pour la faune ichthyenne. Par contre, le lac Pélos fourmille en têtards et en grenouilles, ce qui contribue à lui donner son aspect noirâtre. Il en est de même du petit fossé peu profond situé à l'est.

L'absence à toutes fins pratiques de lacs naturels alimentés de cours d'eau d'importance élimine toute possibilité d'y rencontrer quelque faune ichthyenne que ce soit.

5.2.2 LE MILIEU HUMAIN

La description des différentes composantes du milieu humain et la mesure de leur dynamisme constituent l'objet de ce qui suit:

5.2.2.1 LA POPULATION

Située aux confins des *Municipalités régionales de Comté (MRC)* de Thérèse-de-Blainville et des Moulins, la zone d'étude empiète sur le territoire de cinq (5) municipalités pour l'ensemble desquelles le recensement de 1981 indiquait une population de 50 000 personnes. Il s'agit des municipalités de *Blainville, Bois-des-Filion, Lorraine, Sainte-Anne-des-Plaines, Terrebonne* (carte 8 et tableau II).

La trame urbaine de cette grande banlieue est tissée à l'image des caractéristiques socio-économiques de la zone périphérique de la métropole montréalaise: jeunes ménages, forte concentration de propriétaires-résidants, stock de logements principalement composés de maisons unifamiliales, travailleurs itinérants devant se déplacer vers les grands centres urbains.

La prépondérance de la vocation résidentielle marque l'ensemble de ces municipalités dans lesquelles la population croît à un rythme phénoménal. Le taux moyen d'augmentation de la population dans les municipalités de Blainville, de Lorraine et de Sainte-Anne-des-Plaines a été de 30% au cours des années 1976 à 1981; il était de l'ordre de 67% à Terrebonne et de seulement 14% à Bois-des-Filion. Un fléchissement marqué s'est produit au cours de la période 1981-1984, alors qu'un pourcentage moyen d'augmentation de 2.5% a été enregistré pour l'ensemble des municipalités (tableau III).

De façon significative, ce sont les municipalités de Blainville et du quartier Saint-Roch à Terrebonne qui ont connu les plus fortes poussées démographiques, leur développement étant tributaire de celui des agglomérations centrales de Sainte-Thérèse et de Terrebonne. En contrepartie, c'est la ville de Bois-des-Filion qui a connu la plus faible croissance.

T A B L E A U II

Les bassins de population concernés par le projet

1. Les municipalités régionales de comté

. M.R.C. Thérèse-de-Blainville	76,200
. M.R.C. Les Moulins	<u>61,200</u>
TOTAL M.R.C.	137,400

2. Les municipalités locales

	<u>Municipalités</u>	<u>Zones d'étude</u>
.Blainville	15,000	280
.Bois-des-Filion	5,000	150
.Lorraine	6,900	1470
.Ste-Anne-des-Plaines	7,800	50
.Terrebonne	<u>14,800</u>	<u>2120³</u>
TOTAL	49,600	4070

Source: Répertoire des municipalités
du Québec 1984.

³ Soit environ 900 personnes au sud du chemin Saint-Roch et 1 220 au nord.

ZONAGE - MILIEU HUMAIN

- R RÉSIDENCE
- Ra/H UNIFAMILIALE
- Rb BI ET TRIFAMILIALE
- Rc MULTIFAMILIALE
- Re MIXTE
- Rm MAISONS MOBILES
- Rv, Rva UNIFAMILIALE SANS SERVICES MUNICIPAUX
- Rx INDÉTERMINÉ
- Rvb BIFAMILIALE SANS SERVICES MUNICIPAUX

C COMMERCE

I INDUSTRIE

P COMMUNAUTAIRE

Pa PARC TERRAIN DE JEUX

Pb ESPACES PUBLICS

Pc RÉGIONAL

Ab ZONE AGRICOLE

REC RÉCRÉATION

--- LIMITE MUNICIPALE

--- LIMITE DES ZONES

..... LIMITE DE LA ZONE AGRICOLE PERMANENTE

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien:

Date:

Echelle: 1:10,000

N°: 8

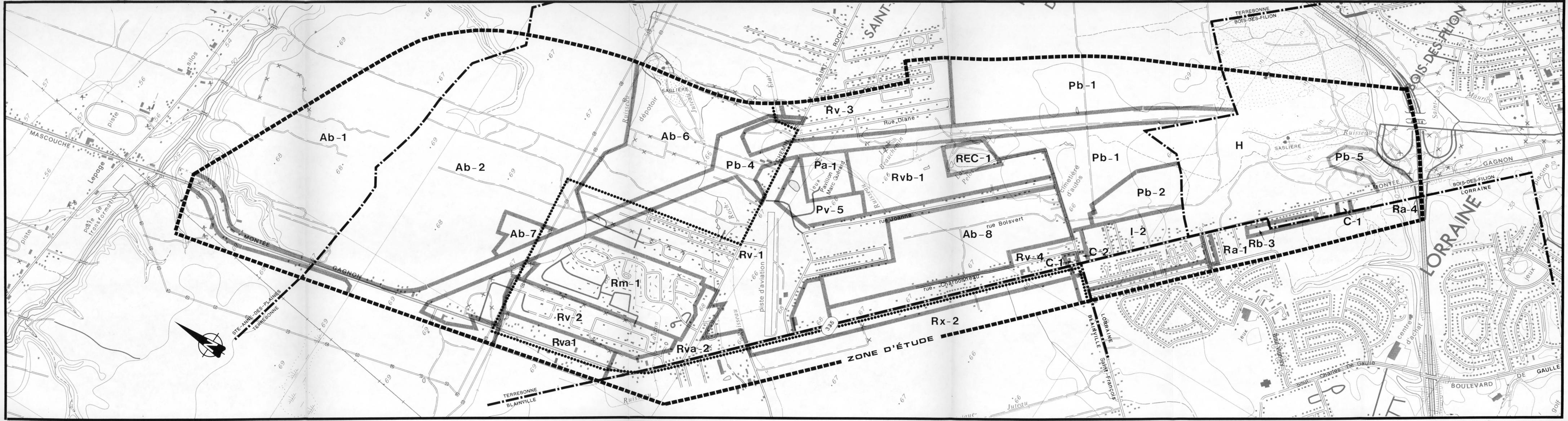
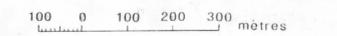


TABLEAU III

Profil évolution de la population: 1966 - 1984

Période	Total	Blainville	Bois-des-Filion	Lorraine	Ste-Anne-des-Plaines	Terrebonne	Terrebonne Partie Nord*
	Pop. croiss. %	Pop. croiss. %	Pop. croiss. %				
1966 (1)	16350 56.36	6000 58.3	3219 26.2	1627 93.3	2658 49.1	2846 72.0	
1971 (2)	25565 40.87	9500 31.8	4061 7.1	3145 71.3	3964 33.3	4895 73.2	
1976 (2)	36013 34.20	12515 (5) 17.3	4346 13.7	5388 27.7	5283 44.8	8479 67.1	3031 (3) 25.1
1981 (3)	48329 2.63	14682 (6) 2.9	4943 1.2	6881 .3	7651 2.0	14172 4.4	3791
1984 (4)	49600	15100	5000	6900	7800	14800	

Source: (1) BSQ 1975 (5) Répertoire mun. 1er juin 1976
 (2) BSQ 1979 (6) Dossier socio-économique de la
 (3) BFS 1981 Commission électorale du Québec
 (4) BSQ 1984 mai 1984 (9 680 = 1971)

* Inclus dans la population de Terrebonne pour le total

5.2.2.2 L'ACTIVITÉ RÉSIDEN­TIELLE _____

De l'ensemble des municipalités, celle de Sainte-Anne-des-Plaines a connu la plus forte augmentation de sa superficie bâtie au cours de la période s'échelonnant de 1968 à 1972, passant de 78 hectares à 354 hectares.

De centre de villégiature sur les rives de la rivière des Mille-Iles, Bois-des-Filion est devenue une ville de banlieue à vocation résidentielle. Le noyau urbain a pris origine au carrefour des routes 344 et 335, ainsi qu'entre la rivière et la route 344; la fonction résidentielle comptait alors pour 90% de la superficie urbaine. La fonction industrielle a tardé à venir mais au cours des dernières années, elle a progressé au rythme de son développement résidentiel. La municipalité souhaite étendre son noyau urbain au côté nord de l'autoroute 640 et profiter à cet effet de l'ouverture d'un chemin sur des terres présentement inaccessibles.

La municipalité de Lorraine qui côtoie la municipalité de Bois-des-Filion avait une vocation similaire avant les années 1970, avec un noyau résidentiel implanté sur les rives de la rivière des Mille-Isles. Le développement résidentiel y a connu une croissance soutenue, si bien qu'il occupe actuellement 75% de la superficie à développer, soit une augmentation de 172% par rapport au noyau original. Il est permis de croire que le territoire à développer pourrait accueillir jusqu'à 12 000 personnes de plus. Le territoire qui longe la route 335 est à vocation résidentielle.

Le noyau municipal de Sainte-Anne-des-Plaines se trouve complètement à l'extérieur de la zone d'étude à 3 kilomètres environ au nord-est. Une importante zone agricole protégée est intercalée entre les deux. Mentionnons que présentement le développement résidentiel de la municipalité s'effectue prioritairement à l'extrémité opposée à l'axe de la route 335 et qu'il progresse vers le nord et le nord-est en direction de La Plaine, notamment.

La situation est identique dans le cas de Blainville dont seule la zone agricole est concernée par le projet. De plus, la route 335 ne dessert sa population que très indirectement par le chemin du rang de la Côte Saint-Louis. Le développement de cette municipalité est entièrement concentré dans l'axe de la route 117 à l'ouest, d'où l'absence d'un intérêt étroit avec le présent projet.

Le quartier Saint-Roch⁴ qui constituait naguère une entité à part, portant le nom de Saint-Louis-de-Terrebonne, n'est plus qu'un hameau détaché de Terrebonne auquel il a été annexé. Il ne compte que 25% de la population totale de cette municipalité et sa route principale, le chemin Saint-Roch, n'y est pas rattachée. Ce quartier isolé n'a pas subi les effets de la vague de croissance rapide qu'a connue cette municipalité, et il ne fait pas partie des secteurs de développement prioritaire, ce qui porte à croire qu'il continuera à se développer dans la marginalité, en repoussant graduellement les limites de périmètres déjà entamés. Ce quartier est tributaire de la route 335, puisque le chemin Saint-Roch n'a pas d'autre issue (cul-de-sac). Dans ce contexte, toute modernisation à l'axe de la route 335 ne saurait qu'être bénéfique au quartier. Le Chemin Saint-Roch a une longueur de 2,10 km et sert de voie collectrice à 15 rues secondaires desservant une population estimée à 700 individus. Le long du chemin comme tel, il y a soixante-neuf résidences et d'autres bâtiments qui faisaient partie autrefois d'exploitations agricoles. Dans la zone d'étude, les propriétés résidentielles occupent 200 hectares (y compris les développements en cours). Celles du quartier Saint-Roch ne sont pas reliées à un système d'aqueduc et d'égout pour la plupart, comme il existe pour les secteurs résidentiels de Lorraine et de Bois-des-Filion. L'étalement caractérise l'ensemble du développement, et la bande étroite formée par l'aménagement des abords de la route 335 en constitue le seul lien. (carte 8)

⁴ En juin 1985, la municipalité de Saint-Louis-de-Terrebonne qui bordait la route 335 dans le secteur qui nous intéresse, a été annexée à la ville de Terrebonne.

5.2.2.3 L'ACTIVITÉ COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE _____

Sur ce point de vue, la route 335 représente un axe de développement important et ce, pour l'ensemble du parcours qui va de l'autoroute 640 à Sainte-Anne-des-Plaines. La vocation mixte, commerciale et résidentielle, domine sur l'ensemble des parcours.

Au total, on y retrouvait en 1985 une quarantaine de commerces dont 7 % du type industriel. Une grande proportion des commerces sont liés à l'automobile (service, réparations, carrosserie, pièces). Ces commerces occupent des espaces inférieurs à 149 mètres carrés et leur valeur est sous le seuil des 100 000\$ (dollars de 1986). La plus grande superficie, 1 022 mètres carrés est occupée par un laboratoire médical, tandis que le commerce de plus grande valeur est relié à l'alimentation. La répartition des commerces selon le type est la suivante:

- Alimentation-dépanneur : 5
- Restauration/bar : 8
- Services (coiffure, placements, etc.) : 3
- Autres (bricolage, jardinage, équipements, etc.) : 26

Les commerces desservent dans une large mesure une clientèle locale (23), bien qu'une douzaine d'autres aient un rayonnement régional.

Un cimetière d'autos en voie d'être recyclées pour un autre usage est situé sur le rang Saint-François (partie est).

Quant aux sablières situées à proximité de l'autoroute 640, elles ne sont plus exploitées. Elles sont utilisées par des délinquants qui pratiquent le tir ou la promenade en véhicule-tout-terrain (VTT), en dépit des affiches l'interdisant.

5.2.2.4 LE TRANSPORT EN COMMUN _____

Il existe deux réseaux d'autobus qui desservent les principales artères des municipalités de Terrebonne: le Conseil intermunicipal de transport des Moulins et la Société de transport de Laval (STL). Les municipalités de Lorraine et Bois-des-Filion sont desservies par la STL.

5.2.2.5 L'ACTIVITÉ AGRICOLE _____

À Terrebonne, la faible qualité du sol se traduit par peu d'activité agricole. Deux exploitations y ont été inventoriées au cours des visites de terrain qui ont débuté en 1985. Il s'agit d'une ferme maraîchère dont l'activité se concentre sur des parcelles des lots 420, 421 et 422. La culture de légumes de jardin (carottes, salades, etc.) s'effectue sur une superficie approximative d'une vingtaine d'hectares que détient le producteur à 70 %. L'autre exploitation, une gazonnière (production de gazon en mottes) se situe sur les lots 418 et 419. Les deux exploitations font partie de la zone agricole au nord du chemin Saint-Roch.

Un autre jardinier-maraîcher exploite les terres qui longent la route 335 à Blainville. Elle se situent dans la zone agricole de cette municipalité.

5.2.2.6 L'ACTIVITÉ RÉCRÉATIVE ET COMMUNAUTAIRE _____

Les équipements et les terrains affectés à cette fin représentent 2% du territoire de la zone, soit 20 ha environ. Cela comprend:

- le parc Saint-François/Saint-Roch, avec ses terrains de balle, de jeux, son centre communautaire, sa patinoire l'hiver;
- le terrain de camping du lac Pélos et de ses 75 emplacements.

En ce qui concerne les institutions religieuses et scolaires, mentionnons qu'elles se situent en dehors du périmètre délimitant la zone d'intervention.

5.2.2.7 LA SYNTHÈSE ---

Le tableau (IV) regroupe, par municipalité, le nombre d'unités de bâtiments, selon leur usage (résidentiel, commercial, mixte ou institutionnel).

On retiendra que 280 bâtiments ont une adresse civique sur la route 335, et ce, dans les limites étudiées. Une forte proportion de 85% est de type résidentiel (237), dont 90% de résidences unifamiliales (208). On y dénombre 42 commerces, 47 remises, 1 église (nord du chemin Saint-Louis). Il est reconnu que 90% de tous ces bâtiments ont, relativement à leur fonction, une bonne condition. D'après le rôle d'évaluation de 1986, la valeur moyenne des résidences s'établissait à 44 000\$.

Un examen de la tenure des lots environnant l'emplacement du projet révèle qu'une grande proportion de ceux-ci est détenue par des organismes publics, parmi lesquels on retrouve la Défense nationale, le ministère des Transports, les municipalités de Terrebonne et de Bois-des-Filion. (carte 6)

TABLEAU IV

Inventaire des abords de la route 335. Synthèse.

Municipalités	Terrebonne			Blainville		Bois-des-Filion			Ste-Anne-des-Plaines			Lorraine			TOTAL			
	est	ouest	Total	est	Total	est	ouest	Total	est	ouest	Total	est	ouest	Total	est	ouest	Total	
Type de bâtiment																		
RÉSIDENTIEL	16	91	107	26	26	18	29	47	6	5	11	18	36	54	84	161	245	
unifamilial:																		
détaché	16	85	101	24	24	17	28	45	6	5	11	10	17	27	73	135	208	
semi-détaché				1	1	1		1					11	11	2	11	13	
bifamilial		5	5				1	1								6	6	
trifamilial				1	1							1	1	2	2		2	
multifamilial		1	1													1	1	
contigu												7	7	14	7	8	14	
COMMERCIAL	8	17	25	5	5	1	4	5	1		1				15	21	36	
résidentiel recyclé	3	3	6												3	3	6	
structure commerciale	5	13	18	3	3	1	4	5	1		1				10	17	27	
structure industrielle		1	1	2	2										2	1	3	
MIXTE																		
résidence/commerce	1	6	7	1	1	1		1							3	6	9	
INSTITUTIONNEL				1	1										1		1	
TOTAL	25	114	139	33	33	20	33	53	7	5	12	18	36	54	103	188	291	
QUALITE DES BÂTIMENTS																		
très bonne	13	67	80	27	27	14	20	34	4	3	7	7	35	42	65	125	190	
bonne	8	27	35	4	4	4	13	17	1	2	3	11	1	12	21	42	71	
mauvaise	14	20	24	2	2	2	0	2	2	0	2	0	0	0	10	20	30	
REMISES	16		16	17	17	7	2	9	4	1	5				44	3	47	

5.2.2.8 L'ENCADREMENT PAYSAGER

Sa composition est fonction des composantes biophysiques et socio-économiques du milieu. Les influences d'un paramètre prédominant sur l'autre, selon que l'on considère l'ancien corridor routier (route 335 actuelle) ou le nouveau (corridor de l'autoroute 19). Dans le premier cas, un paysage (en transformation) de type urbain de banlieue, prévaut dans le contexte de la route 335. Dans le second cas, c'est le paysage forestier qui domine, interrompu de trouées, conséquence d'une exploitation humaine à des fins ludiques (résidences/lacs/camping) et économiques (les sablières). La composition du premier réfère davantage à l'artifice que le second.

Entre ces deux extrêmes, c'est la confusion, principalement dans la partie supérieure (nord) de la zone, où se trouve le quartier Saint-Roch avec ses résidences, ses maisons-mobiles, ses terres en culture, ses terres boisées interrompues par le passage d'une ligne électrique. À l'opposé, au sud, l'omniprésence d'une seule affectation dédiée à l'extraction de minerai de sable offre un panorama plus constant composé de vues plus larges et moins perturbées, où les boisés dominent l'horizon visuel (carte 7).

5.2.2.9 LE PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE

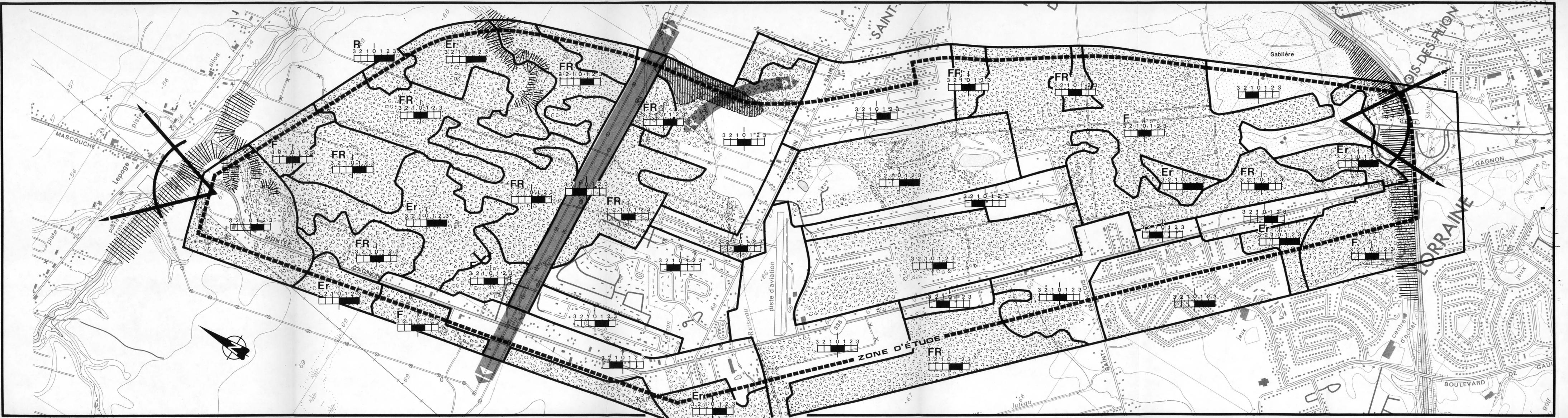
Les populations nomades anciennes de l'Archaïque (6 000 à 4 000 ans A.A.) et de l'époque Post-Archaïque Laurentien auraient couvert de vastes régions dont une partie du territoire de la région de Montréal. Mais comme leurs successeurs, les Iroquois (1000,15000 A.A.) qui pratiquaient l'agriculture, les grandes voies d'eau navigables et leurs milieux limitrophes constituèrent les lieux de prédilection pour l'arrêt des nomades anciens ou pour la sédentarisation des premières tribus iroquoises.

MILIEU VISUEL

-  PAYSAGE NATUREL
-  PAYSAGE ARTIFICIEL
-  UNITÉ DE PAYSAGE
-  INTÉRÊT VISUEL
-  PANORAMA
-  LIGNE DE FORCE
-  DYNAMIQUE DU RELIEF
-  DÉGRADATION VISUELLE
- F:** PEUPEMENT FORESTIER FEUILLUS
- FR:** FEUILLUS AVEC RÉSEINEUX
- Er:** ÉRABLIÈRES
- R:** RÉSEINEUX

 Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: _____ Date: _____
 Echelle: 1:10,000 No: 9

Il existe donc un potentiel archéologique relatif aux zones situées au sud de la zone d'étude et faisant front à la rivière des Mille-Isles. Le secteur de l'autoroute 640 constituerait la limite supérieure où d'éventuels occupants se seraient implantés. La partie nord de la zone, qui n'est pas desservie par des cours d'eau importants, ne présente que peu de potentiel.

Enfin les dossiers archéologiques ne révèlent la présence d'aucun site inventorié, bien qu'une importante étude fut réalisée en 1983 par "Ethnoscop", dans le cadre du projet d'aménagement des eaux de l'archipel de Montréal. Un autre inventaire fut effectué dans la région, en 1982, lors de la construction d'un tronçon du gazoduc "TQM" entre Saint-Jérôme et Louiseville (Chism, 1982). À Terrebonne, un relevé des vestiges appartenant à la maison Chaumont ou Limoges a été exécuté en 1979 par M. Bariault.

5.3 LA RÉSISTANCE DU MILIEU

Une évaluation de la qualité des différentes composantes a été effectuée dans le but de trouver les endroits qui pourraient supporter ou s'adapter à l'implantation du projet routier. Le degré de résistance au projet est défini comme suit:

«C'est la valeur relative attribuée à la composante environnementale exprimant son degré d'opposition ou d'incompatibilité au projet.»⁵

⁵ Démarche méthodologique inspirée de «Outils d'estimation de l'importance des impacts environnementaux», Monique Boulet, 73 pages, octobre 1990.

5.3.1 PARCELLISATION DU TERRITOIRE EN UNITÉS TERRITORIALES _

Les subdivisions apparaissant sur la carte représentent des unités territoriales représentatives de différentes composantes du milieu. (carte 10)

5.3.2 LA VALEUR ENVIRONNEMENTALE _____

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

5.3.3 L'IMPACT APPRÉHENDÉ _____

La vulnérabilité d'une composante du milieu est fonction de sa capacité à absorber l'impact. Elle est estimée par anticipation sur l'ampleur que pourrait réserver l'impact associé aux projets à l'étude.

L'impact appréhendé est jugé fort s'il y a destruction et/ou altération majeure de la fonction de la composante ou de son milieu ambiant. Il est jugé moyen si l'altération au cadre environnemental d'une composante a pour conséquence de diminuer

sa fonction. Il est jugé faible dans le cas où la composante n'est pas ou peu altérée par le projet.

5.3.4 L'ÉCHELLE DES RÉSISTANCES _____

La méthode qui a permis d'établir les niveaux de résistance est basée sur la mise en relation de la valeur environnementale et de l'impact appréhendé.

TABLEAU V

Les résistances

Impact appréhendé	Valeur environnementale		
	Grande	Moyenne	Faible
Forte	Forte	Moyenne	Faible
Moyenne	Forte	Moyenne	Faible
Faible	Moyenne	Faible	Très 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 sur une composante. Ladite composante 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 locale et scientifique.

Les relevés d'inventaire n'ont pas donné lieu à la reconnaissance d'endroits pouvant représenter une contrainte.

Les zones de résistance qui composent la carte 10 représentent une synthèse des niveaux plus élevés de résistance qui ont été accordés aux milieux visuel, humain ou naturel. Il en ressort que les zones de résistance sont plus favorables à l'ouverture d'un nouveau corridor qu'à un réaménagement de la route actuelle.

5.3.5 L'ANALYSE COMPARATIVE DES TRACÉS _____

Les différentes hypothèses de tracés ont été confrontées entre elles sur la base des impacts qu'elles sont susceptibles de provoquer dans le milieu. Les impacts qui pourraient se manifester dans le cadre d'un tel projet ont principalement trait à la propriété privée et aux aménagements qui s'y trouvent, à la végétation naturelle et au milieu ambiant. Les impacts qui sont susceptibles de persister une fois les travaux terminés, que l'on inclut dans la catégorie des impacts permanents sont: la démolition ou le déménagement de résidences causant l'expropriation, la perte de superficie boisée, le bruit, les modifications au paysage. D'autres impacts d'occurrence limitée à la durée des travaux, que l'on qualifie de temporaires, et qui se manifestent surtout par l'achalandage de camions et la diminution momentanée de la surface de roulement (reconstruction surtout), ne surviennent que durant la période d'exécution des travaux.

T A B L E A U VI

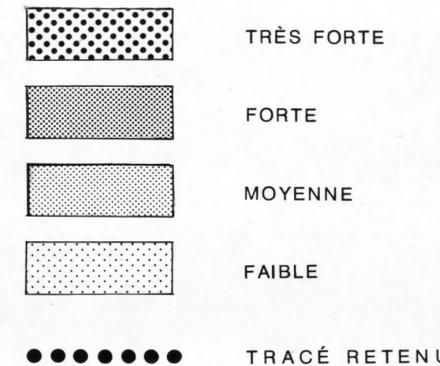
DEGRÉS DE RÉSISTANCE DES ÉLÉMENTS INVENTORIÉS

UNITÉ ENVIRONNEMENTALE	Résistance d'ordre environnemental			Résistance d'ordre technico-économique
	Impact appréhendé	Valeur environnementale	Résistance	
Peuplements forestiers terminaux	Moyen	Moyenne	Moyenne	
Peuplements forestiers de transition	Faible	Moyenne	Faible	
Forêt jeune	Faible	Faible	Très faible	
Friche à broussailles	Faible	Faible	Très faible	
Talus sur argile silteuse				Moyenne
Zone humide	Moyen	Moyenne	Moyenne	Moyenne

Carrière ou sablière				Forte
Zones habitées et de villégiature	Fort	Grande	Forte	Forte
Zone urbaine en développement ou planifiée	Moyen	Moyenne	Moyenne	
Terres agricoles exploitées	Moyen	Moyenne	Moyenne	Moyenne

Paysage homogène	Moyen	Moyenne	Moyenne	
Paysage urbano-forestier	Faible	Faible	Faible	

RÉSISTANCES INTÉGRÉES



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: _____ Date: _____

URF: _____ Echelle: 1:10,000 10

100 0 100 200 300 mètres



5.3.5.1 LES IMPACTS PERMANENTS

5.3.5.1.1 L'expropriation de résidences:

Par ordre d'importance, la perte totale de la propriété ou l'expropriation représente l'action la plus coûteuse des points de vue social et économique. Le délogement des gens de leur milieu et les conséquences liées à une relocalisation constituent une action ne devant se pratiquer qu'après un examen de toutes les autres possibilités. Les différentes hypothèses qui ont été avancées offrent les alternatives suivantes:

- *La reconstruction de la route 335 en sections rurales:*
Expropriation de 48 résidences
- *La reconstruction de la route 335 en section urbaine:*
Expropriation de 9 résidences.
- *La construction d'une nouvelle route dans l'emprise de l'autoroute 19 jusqu'à la rivière Mascouche:*
L'expropriation de terrains entre le chemin Saint-Roch et la route 335, au nord, la construction pourrait entraîner l'expropriation de 5 résidences (option A) ou de 2 (options B) ou de 1 (option C).
- *La construction d'une nouvelle route dans l'emprise de l'autoroute 19 jusqu'au chemin Saint-Roch:*
Aucune (options B et B-1)
- *Le raccordement à Vignory, phase 1:*
Expropriation d'une maison

- *Le raccordement au chemin Saint-François, phase 1:*
Expropriation de 2, possiblement 3.

À ce point de vue, la solution de construire une nouvelle route constitue un net avantage sur la reconstruction et ce, jusqu'au chemin Saint-Roch. Quant au projet de raccordement au boul. Vignory qui est proposé en phase initiale, il est plus avantageux que la reconstruction selon des sections-types rurale ou urbaine.

5.3.5.1.2 La perte de superficies boisées

La perte de superficies boisées qui présentent des résistances aux projets varie d'une hypothèse à l'autre et d'une section à l'autre. Il y a cependant lieu d'établir certaines comparaisons. Dans la section A-640/chemin Saint-Roch, le projet de reconstruction amènerait la coupe de petites quantités de bois (lisières) dans des aires boisées. Bien qu'un bois d'érables jeunes (résistance forte) serait touché par la perte d'une lisière d'arbres, il n'en demeure pas moins que les impacts sur le peuplement y seraient peu perceptibles. Le projet de construction, qui se situe en grande partie dans un milieu forestier, n'affecterait que de façon minime la forêt qui s'y trouve; ce qui représente 80% de ce tronçon (carte 5). Dans la section nord du chemin Saint-Roch à la rivière Mascouche, des bois de plus grande valeur seraient concernés, indépendamment de l'alternative envisagée. Cependant, les quantités de bois à couper serait beaucoup plus considérable dans le cas d'une nouvelle construction. Toutefois, cela ne représente pas un impact important sur cette forêt jeune (30 ans), qui est passablement morcelée par des usages agricoles, résidentiels et d'utilités publiques (ligne à haute tension).

Dans le cas de la reconstruction, l'enlèvement de lisières de bois n'entraînerait qu'un impact négligeable. Le déboisement d'une bande de 20 mètres nécessaire à la réalisation du

raccordement avec le boul. Vignory ne diminue en rien la valeur floristique, pas plus que la valeur faunique des peuplements forestiers impliqués.

5.3.5.1.3 Le bruit

Les impacts découlant de la propagation du bruit en provenance de la route méritent une analyse en profondeur. Le détail des données a été rapporté en annexe.

- *la reconstruction de la route 335:*

Le débit de circulation actuel de 9 500 véhicules (au sud du chemin Saint-François) passerait à 14 100 en l'an 2008, soit une augmentation de 48% du volume actuel. À moins que ne survienne un bouleversement technologique modifiant à la baisse le bruit causé par le déplacement des véhicules-automobiles, il adviendrait autrement une augmentation équivalente du niveau sonore sur la section de route concernée «site de relevés no 1 sur la (carte 12)», le niveau actuel de 63,5 dBA (leq 24) qui est ressenti à 10 m actuellement du centre-ligne pourrait se propager au-delà de 15 m dans vingt ans, atteignant la majorité des commerces et des résidences établies sur les abords routiers. L'augmentation du niveau sonore dans les premiers 10 m de 63,5 dBA à plus de 65 dBA y causerait un *impact fort*.

- *La construction d'une nouvelle route et le raccordement au chemin Saint-Roch:*

Les relevés enregistrés site no 2, (carte 12) y indiquent un niveau de bruit de 56,5 dBA (leq 24). La déviation du trafic sur une section de 1,4 km porterait le débit de circulation à 7 700 dBA, véhicules et le niveau sonore à 60,8 dBA, dès la mise en service de la route. Selon la grille d'évaluation, l'augmentation de niveau causerait un *impact fort* aux résidents établis en deçà de 18 m du centre-

RELEVÉS SONORES

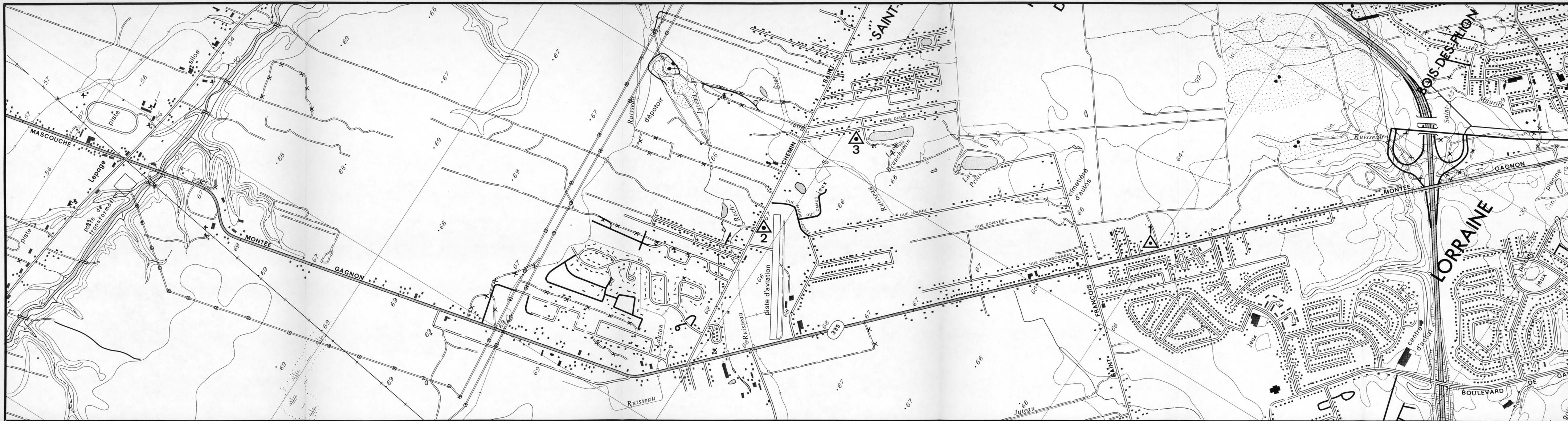


Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: _____ Date: _____

Echelle: 1:10000 N°: 11

0 100 200 300 400 mètres



ligne du chemin. Les relevés effectués sur le site no 3, sur la rue Diane plus précisément, permettent d'établir le niveau sonore ambiant actuel à 45,2 dBA. L'ouverture d'un nouveau tronçon routier y amenant 3 800 véhicules par jour (figure 5) porterait le bruit ambiant au niveau de 53,8 dBA, un an après l'ouverture du chemin; un accroissement qui est perçu comme un impact moyen, selon la grille d'évaluation. Ce niveau dépasserait les 55 dBA dans vingt ans et l'impact par rapport à la situation actuelle est moyen. Mentionnons que la courbe isophonique de 60 dBA se situe à 37 m du centre-ligne et que les résidences sont situées au-delà. De plus, il a été pris en considération l'aménagement de la route à différents emplacements dans l'emprise (est ou ouest). La localisation du tracé à l'ouest de l'emprise plutôt qu'à l'est a pour conséquence d'atténuer l'intensité de l'impact de moyen à faible, et ce, dans l'intervalle d'une année suivant l'ouverture du tronçon.

Concernant la zone récréative entourant le lac Pélos, il est à noter que l'emplacement de la route dans l'emprise pourrait avoir des conséquences variables sur l'impact sonore qui surviendrait un an après l'ouverture ou dans vingt ans (les relevés effectués sur la rue Diane y étant transposés). Advenant une localisation à l'est de l'emprise, l'impact serait faible dans l'intervalle d'un an et moyen après une période de vingt ans. La construction à la limite ouest de l'emprise amènerait un impact moyen après un an et un *impact fort* dans vingt ans.

- *Le raccordement au chemin Saint-François:*

Cette hypothèse n'a pas fait l'objet d'une étude spécifique avec relevés sonores. Cependant, les conditions qui prévalent sont comparables à celles qui existent sur le chemin Saint-Roch, circulation locale en moins. Il n'est pas difficile de prétendre que l'apport de 5 000 véhicules par jour sur une route qui n'en compte que quelques centaines pour l'instant puisse causer un impact sonore important aux résidents parce que d'un niveau estimé inférieur à 55 dBA, le bruit pourrait dépasser 60 dBA.

- *La construction d'une nouvelle route jusqu'à la rivière Mascouche:*

La poursuite du projet au-delà du chemin Saint-Roch n'a pas fait l'objet de relevés, compte tenu de l'aspect naturel du milieu qui est grandement boisé. Par conséquent, les perturbations causées par le bruit n'affecteraient actuellement pas de résidents.

- *Le raccordement à Vignory:*

Le milieu dans lequel s'inscrit le prolongement se situerait dans un bois. À ce point de vue, le bruit serait atténué par l'effet tampon que procure le reste de la forêt.

Somme toute, les problèmes causés par le bruit ne se manifesteront que plus tardivement et avec moins d'intensité dans le cas de la construction d'une nouvelle route que dans le cas d'une reconstruction.

5.3.5.1.4 Le paysage

Il y a des massifs boisés (2) composés d'une forte proportion d'érables rouges, qui constituent des éléments esthétiquement valorisants de cette forêt inéquienne. Autant le passage de la route à l'intérieur de ces peuplements pourra être agréable visuellement pour l'usage, autant cela constitue une perte pour ses résidents. L'impact ainsi créé serait toutefois faible dans le peuplement en partie morcelé à des fins résidentielles et récréatives. Dans l'autre massif qui se trouve au nord de la ligne à haute tension, l'impact de la subdivision du bois en deux unités représente un impact moyen. Dans le cas d'une reconstruction, certains aménagements paysagers attendant à des résidences et des commerces pourraient être en partie ou en totalité touchés, et ce, de

façon ponctuelle, alors que des mesures d'atténuation permettraient de leur donner une valeur équivalente, d'où l'impact très faible.

5.3.5.1.5 Conclusion

Il ressort donc des atouts évidents à la construction du nouveau tronçon, que ce soit aux niveaux du bruit ou des expropriations. La réalisation de ce projet ne se ferait pas sans heurts, en particulier pour la végétation forestière, principale constituante du milieu visuel en certains endroits. Cependant, si l'on accepte qu'il s'agit d'un territoire voué au développement tel que prévu au schéma d'aménagement (carte 6), le projet ne déroge pas avec cette vision.

5.3.5.2 LES IMPACTS TEMPORAIRES _____

Ce sont les impacts qui surviennent dans la phase de construction du projet et se résorbent une fois la construction terminée. Dans le cas d'une reconstruction, la présence du chantier sur une période de plusieurs mois causerait des effets négatifs sur l'environnement immédiat (abords) de la route en raison du déplacement de machineries lourdes, de la poussière provenant de leur circulation et de la manipulation de matériaux d'emprunt. Les résidents, mais en particulier les commerçants souffriraient de l'entrave au libre accès à leur commerce. Toutefois, il est difficile d'évaluer l'ampleur de chacune de ces manifestations qui demeurent, règle générale, perçues comme *fortement* perturbantes par les résidents qui les vivent, bien que la plupart les tolère, étant donné la durée limitée de celles-ci, le chantier se déplaçant au rythme d'avancement des travaux. À remarquer que la présence du chantier sur le prolongement du

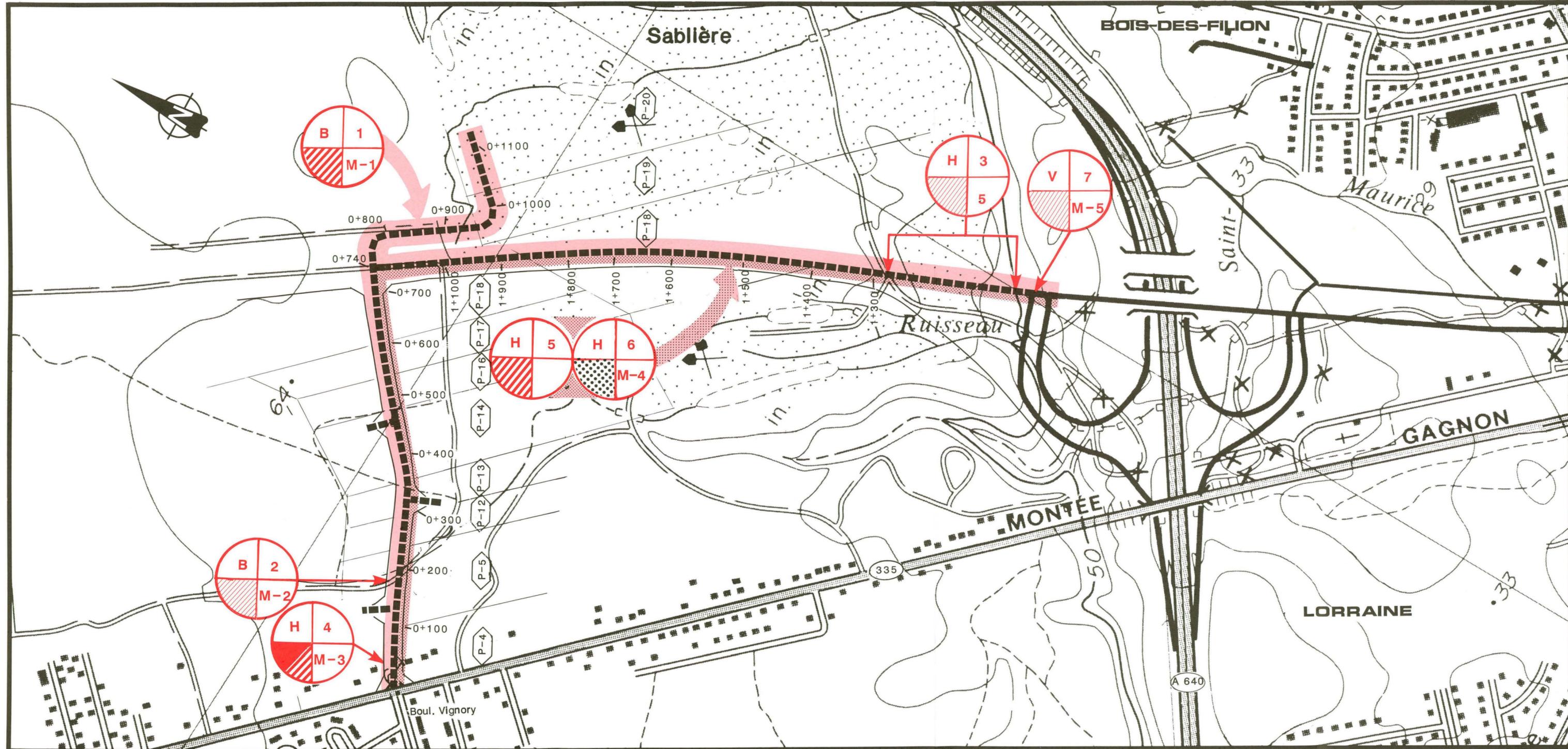
boul. Vignory en milieu non-habité n'aurait aucune de ces conséquences.

Il est admis que la construction comme la reconstruction d'une route entraîne le passage de camions chargés des matériaux d'excavation et de remplissage. Un achalandage soutenu de cette nature pendant la période estivale sur les chemins Saint-Roch et sur la route 335 par exemple constituerait un obstacle aux déplacements de la communauté résidente, en plus d'affecter les estivants qui ont accès en plus grand nombre aux installations récréatives qui sont desservies par ces deux chemins. Les options de reconstruction proposées sur des routes existantes exposent les populations riveraines aux dérangements inhérents aux passages soutenus et répétés de camions lourds en façade des résidences; le cas serait de beaucoup atténué avec une construction dans un secteur non-habité, comme l'option qui propose de prolonger le boulevard Vignory jusqu'à l'autoroute.

5.3.5.2.1 Conclusion

Il est donc prévisible que les impacts de durée temporaire soient ressentis plus faiblement dans le cas d'une construction que d'une reconstruction, en raison précisément de l'éloignement des communautés résidentes du site des travaux.

Donc, au plan environnemental, la solution qui représenterait le meilleur compromis pour la communauté et les éléments naturels du milieu consisterait à construire une nouvelle route dans une emprise retenue par le Ministère des Transports du Québec, avec un raccordement au boulevard Vignory. La nouvelle route serait affectée d'une servitude d'accès contrôlé. Éventuellement, elle pourrait se prolonger jusqu'au chemin Saint-Roch, selon l'option B-1.



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

NOUVELLE ROUTE 335 ENTRE L'AUTOROUTE 640 ET LE CHEMIN ST-ROCH

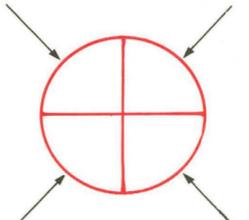
LOCALISATION DES IMPACTS

TYPE D'IMPACT

- B: BIOLOGIQUE
- H: HUMAIN
- V: VISUEL

NATURE DE L'IMPACT

- 1.- DÉBOISEMENT
- 2.- TRAVERSÉE DE COURS D'EAU
- 3.- CONSTRUCTION DANS DES SABLIERES
- 4.- ÉPANDAGE DE SELS DÉPLAÇANTS
- 5.- EMPÎÈTEMENT SUR DES LOTS BÂTIS
- 6.- EMPÎÈTEMENT SUR DES LOTS VACANTS
- 7.- LE BRUIT PROVENANT DE LA ROUTE



IMPORTANCE DE L'IMPACT

- MOYEN
- FAIBLE
- NÉGLIGEABLE
- POSITIF

MESURE D'ATTÉNUATION

- m-1: LIMITER LE DÉBOISEMENT À L'EMPLACEMENT DE LA ROUTE
- m-2: ENSEMENCER LES TALUS; INSTALLATION DE PONCEAUX DE DIMENSIONS CONVÉNABLES; AMÉNAGER LES EXTRÉMITÉS
- m-3: COMPENSATION DES DOMMAGES
- m-4: AMÉNAGER LES DÉVELOPPEMENTS DOMICILIAIRES DE FAÇON À LES ISOLER DE LA SOURCE DE BRUIT
- m-5: REVÉGÉTATION ET PLANTATION POUR STABILISER LES PENTES MAIS AUSSI POUR FAIRE ÉCRAN

P-0 NUMÉRO DE LOTS

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien : H. KHANDJIAN, F. BENOIT Date: MAI 1991

Échelle: 1:5000
100 50 0 100
mètre

N°: 12

6.0 LA SOLUTION TECHNICO-ENVIRONNEMENTALE

6.1 LA SYNTHÈSE

Pour des raisons de sécurité, d'efficacité et de commodité a fortiori, il a été démontré qu'une nouvelle construction serait préférable à une reconstruction.

L'analyse en parallèle des inventaires et des impacts anticipés sur les milieux naturel et socio-économique, a démontré que le projet avantagerait la circulation, sans que cela ne perturbe de façon marquée un milieu biophysique visiblement "dénaturalisé" et voué à l'aménagement.

6.1.1 LE TRACÉ RETENU

Le projet de construire un lien routier, entre l'autoroute 640 et le boul. Vignory, et de réparer parallèlement les irrégularités de la chaussée actuelle sur la route 335 au nord-ouest du boul. Vignory constitue l'essentiel des priorités pour assurer un bon service et maintenir la sécurité aux usagers. Ce tronçon deviendrait la route 335 au sud-est du boul. Vignory dans la nouvelle section; l'actuelle portion de la route 335 située au sud du boulevard Vignory serait municipalisée.

- Description générale des interventions:

- . construction d'une nouvelle route suivant la norme D-2302, spécifique à une emprise de 35 m avec chaussée à voies bidirectionnelles et fossés ouverts (annexe 1), sur une longueur de 1,22 km dans le corridor initialement réservé pour l'autoroute 19, et ce, depuis l'échangeur de l'autoroute 640 en partie réalisé (2 boucles sur 4).
- . raccordement de la nouvelle route avec l'ancienne par le biais du prolongement du boul. Vignory selon la norme D-2305, consistant en une chaussée à deux voies bidirectionnelles drainée par des fossés ouverts, sur une longueur de 0,75 km dans une emprise à acquérir
- . accès contrôlé.
- . raccordement de rue(s) secondaire(s) permettant le lien avec du développement de type résidentiel prévu (carte).
- . les réalisations connexes:
 - 1976/77 Construction de rampes d'accès à l'autoroute 640 sur l'autoroute 19 (échangeur)
 - 1980 Construction d'un nouveau pont sur la rivière des Mille-Iles en remplacement du Pont Athanase-David, dans l'axe de la future autoroute 19. Prolongement des approches de part et d'autre. Ce pont comporte une piste cyclable.
 - 1982 Rétrocession des emprises de l'autoroute 19 situées au nord de la route 335 et abandon du projet d'y construire un tronçon d'autoroute.
 - 1994 Hydro-Québec envisage la construction d'un poste de distribution électrique de 110 - 120 kilovolts et une ligne d'alimentation à 120 kilovolts. La proximité du centre de charge et

L'axe ?

d'un réseau routier sont les principaux critères retenus. Deux des trois sites retenus se situeraient sur le territoire de la Défense nationale à Terrebonne, à proximité de l'emprise du ministère des Transports du Québec.

7.0 ÉVALUATION DE L'IMPACT D'UN NOUVEAU TRONÇON DE ROUTE, ENTRE L'AUTOROUTE 640 ET LE BOULEVARD VIGNORY

7.1 LES 4 ÉTAPES DE L'ÉVALUATION DE L'IMPACT

- Description de l'intervention:

Le caractère ponctuel des interventions nous amène à décrire les travaux de construction, leur fonction, leur implication. L'étendue de l'intervention est rendue en termes qualitatifs ou quantitatifs, selon le cas. Les méthodes d'échantillonnage et de mesures sont également fournies.

- Recherches et expérimentation

Ces études donnent lieu bien souvent à la prise d'échantillon ou de relevés permettant de mesurer l'ampleur des répercussions des travaux prévus et de pouvoir y appliquer certaines mesures d'atténuation, le cas échéant.

- Les circonstances atténuantes:

Elles sont indissociables du contexte qui prévaut, des lois en vigueur et du ressentiment des propriétaires et des résidents concernés. Elles servent à évaluer de façon plus réaliste la partie de l'impact.

- Les mesures d'atténuation:

Les mesures sont prescrites ponctuellement soit pour diminuer l'intensité, éliminer ou annuler l'impact. Ces mesures prennent parfois l'allure de prescriptions à suivre ou de mesures contre-indicatives entraînant des modifications au plan ou aux méthodes de travail.

- Le verdict final sur l'impact:

Il rend compte de l'appréciation finale de l'impact après qu'eurent été exposées les circonstances atténuantes et/ou les mesures d'atténuation conférant une valeur relative moindre à l'intensité de l'impact.

L'échelle d'appréciation par laquelle l'intensité de l'impact est évaluée à cinq niveaux:

Niveau 1	Impact très fort
Niveau 2	Impact fort
Niveau 3	Impact moyen
Niveau 4	Impact faible
Niveau 5	Impact négligeable

- Les mesures de suivi environnemental:

Il s'agit de mesures à prendre afin d'établir un mode de vérification de l'efficacité des mesures d'atténuation ou de poursuivre l'étude de phénomènes dont l'impact ne pourrait être connu au moment de la réalisation des travaux.

7.2 MILIEU NATUREL

7.2.1 LE DÉBOISEMENT (B-1)

- Chaînage 0 + 010 à 1 + 280

- Description de l'intervention:

La construction du boulevard ferait une brèche de 0,20 km de long par 34 m de large entraînant la perte d'érables rouges et de pins blancs sur une superficie de 0,7 hectares.

- Circonstances atténuantes

Le milieu a une faible valeur environnementale compte tenu de la faible utilisation faunique, de la composition, de la maturité et des perturbations des peuplements concernés (présence de sentiers pour véhicules récréatifs donnant accès aux dunes de sable situées près de l'autoroute 640).

- L'impact

L'utilisation humaine ayant supplanté l'utilisation faunique du bois, la perte de cet espace n'engendre qu'un impact faible, considérant que l'érablière ne présente aucun élément particulier d'unicité, ni pour sa végétation, ni pour sa faune.

7.2.2 INSTALLATION DE PONCEAUX (B-2) _____

- Chainage 0 + 200

- Description de l'intervention:

Un canal de drainage constituant un émissaire du ruisseau Saint-Maurice serait traversé par la nouvelle route, nécessitant l'installation d'un ponceau.

- Les mesures d'atténuation

En plus des mesures prévues pour la protection des plans d'eau et qui sont énumérées à la section 7.12 du Cahier des charges et devis généraux (C.C.D.G. annexe), il est recommandé les mesures qui suivent:

- Si la structure possède un radier, il devra être installé de façon qu'il n'y ait pas de dénivellation entre le lit du cours d'eau et le ponceau. En ce sens, le radier doit être enfoui à au moins 30 cm sous le lit naturel du cours d'eau.
- À l'entrée et à la sortie des ponceaux, on devra prévoir les protections en enrochement de façon à éviter l'érosion du lit et des berges du cours d'eau.
- Le radier du ponceau devra être recouvert d'un enrochement afin de réduire la vitesse d'écoulement et de retrouver une hauteur d'eau suffisante pour permettre le passage du poisson.
- Lors des travaux, l'entrepreneur devra prendre des mesures préventives afin d'assurer que l'eau du canal ne soit contaminée par quelque matière que ce soit.
- L'entretien mécanique de la machinerie, et particulièrement les pleins et les vidanges de combustibles ou d'huile, devront s'effectuer à une distance d'au moins 15 mètres du cours d'eau de façon à éviter toute contamination du milieu aquatique.

- Si le site de construction est isolé par des batardeaux et que le pompage des eaux d'infiltration est nécessaire, celles-ci doivent être déversées dans des trappes à sédiments (bassins) ou dans des zones de végétation terrestre; on devra s'assurer de la stabilité du sol et éviter de créer de l'érosion par l'eau de ruissellement. Si nécessaire, on utilisera une conduite ouverte sur toute sa longueur, du matériel géotextile ou un enrochement pour acheminer l'eau au cours d'eau.
- Le déversement, dans tout cours d'eau ou plan d'eau, de rebuts ou de déchets provenant du chantier est interdit. On doit disposer de ces déchets et rebuts, quelle qu'en soit leur nature selon la réglementation en vigueur.
- Les matériaux provenant de la démolition du vieux pont ne doivent pas être rejetés dans le cours d'eau. En ce sens, l'entrepreneur devra prendre des moyens préventifs pour le respect de cette exigence.
- Le plus rapidement possible, après la réalisation des travaux, tous les milieux terrestres perturbés devront être stabilisés de façon permanente par l'ensemencement d'un couvert herbacé selon l'un des mélanges prévus au C.C.D.G.

- L'impact

Le cours d'eau devrait maintenir son débit pendant et après les travaux. L'impact est négligeable.

- Le suivi environnemental

Cela concerne les méthodes qui seront mises de l'avant pour l'entretien de la route et, en particulier, celles qui concernent l'emploi de sels de déglçage. D'importantes concentrations de ces produits alcalins pourraient affecter la qualité de l'eau d'un bassin ne possédant qu'un faible taux d'échange. Cependant, il n'existe pas en aval de la route de tels bassins regorgeant d'une faune ichthyenne sensible qui puissent empêcher l'usage de produits de déglçage.

7.3 LE MILIEU HUMAIN

7.3.1 CONSTRUCTION D'UNE ROUTE DANS DES SABLIERES (H-3) _____

- Chaînage 1 + 100 à 1 + 280

- Description de l'intervention

La construction de la route, le déboisement et, conséquemment, la création d'un nouveau couloir pourraient ouvrir la voie à la propagation de matériaux éoliens provenant des sablières situées de part et d'autre du tronçon routier.

- Recherche et expérimentation

Des échantillons de sable ont été prélevés et soumis à une analyse granulométrique qui a été effectuée par le Service du laboratoire central du ministère des Transports du Québec, (annexe 2).

Dans l'analyse des résultats, l'aptitude des fines particules de sable potentiellement érodables a été mise en relation avec la provenance des vents dominants et la topographie des lieux. Il en résulte que la provenance des vents dominants, qui se situe dans l'axe W-S/W dans une proportion de 20% durant les mois de juin, juillet et août, risque d'avoir peu d'emprise dans le couloir créé par la route, en raison du couvert végétal qui stabilise le pourtour auquel s'ajoutent des écrans de végétaux composés d'arbres matures. Les chances pour que le couloir routier donne de l'emprise aux vents et qu'il en résulte de l'empoussièrément dans l'atmosphère demeurent faibles.

- Les mesures d'atténuation

Stabiliser les sols perturbés situés dans l'emprise selon les méthodes d'ensemencement prévues au C.C.D.G. (annexe 3).

- L'impact

Considérant que le milieu est protégé par de la végétation, l'impact est négligeable.

- Le suivi environnemental

Pendant et après les travaux, les sablières ne devraient pas servir de dépotoir pour les rebuts de construction provenant des ouvrages de la route. Ceux-ci devront être disposés sur des sites autorisés au préalable par le ministère de l'Environnement du Québec et, conformément à la section IX (matériaux secs) du règlement sur les déchets solides (annexe 4).

7.3.2 EMPIÈTEMENT SUR DES LOTS BÂTIS (H-4) _____

- Chaînage 0 + 300

- Description de l'intervention

L'emprise de la nouvelle route empiéterait sur deux terrains dont l'un est résidentiel et l'autre commercial (poste d'essence).

Perte sur le terrain résidentiel: 1 résidence + 1755 m²
Perte sur le terrain commercial : 1655 m²

- Recherche et expérimentation

Dans sa démarche d'acquisition de terrains et d'immeubles, le ministère des Transports du Québec préconise un mode de négociation de gré-à-gré par lequel le propriétaire est dédommagé selon une formule d'équité ou relocalisé sur son lot.

L'acquisition des terrains ne devrait être complétée qu'après l'obtention d'un C.A.R. (certificat d'autorisation de réalisation), la compensation ou la relocalisation aura été choisie conformément aux ententes qui auront été négociées.

- Circonstances atténuantes

La maison est de construction récente n'ayant aucun lien, ni commercial, ni patrimonial

Le poste d'essence/dépanneur a été construit en 1989, alors que le projet était en cours d'étude et connu depuis longtemps dans le milieu (depuis 1985). Le propriétaire a construit sur un lot en étant informé du prolongement du boul. Vignory dans l'axe actuel.

- L'impact

Tous les changements amenés par le déménagement ou la construction d'une nouvelle maison sont estimés ne causer qu'un impact moyenne. La perte de terrain que subirait l'exploitant du poste d'essence ne représente qu'un impact faible.

7.3.3. EMPIÉTEMENT SUR DES LOTS VACANTS (H-5) _____

- Chaînage 0 + 120 à 1 + 000

- Description de l'intervention

Acquisition de lots, de parties de lots ainsi que leurs résidus pour la construction de la route.

- Circonstances atténuantes

Un examen de la propriété des lots concernés révèle qu'ils sont détenus en grande partie par des organismes publics qui sont les municipalités de Bois-des-Filion, de Terrebonne, la Défense Canada ou le ministère des Transports du Québec (sablères). Les quelques lots restant appartiennent à un spéculateur immobilier. La servitude de non-accès qui serait imposée le long du parcours ne nuirait pas au développement des lots pour lesquels des accès en nombre limité sont prévus.

- Les mesures d'atténuation

Le Ministère offrira aux propriétaires d'acquérir la totalité des lots coupés par la route qui seraient affectés par une servitude de non-accès et ne pouvant être aménagés ou développés en conformité avec le plan d'urbanisme.

- L'impact

L'impact est jugé faible.

7.3.4 LE BRUIT EN PROVENANCE DE LA ROUTE (H-6) _____

- Chainage 0 + 000 à 1 + 000

- Description de l'intervention

L'ouverture d'un nouveau corridor routier amènerait une modification du niveau sonore ambiant.

- Les circonstances atténuantes

Il n'existe pas de résidence sur le parcours de la route qui se situe en grande partie en milieu boisé. Quant aux résidants situés en bordure de la route 335 actuelle, dans la section sud du boul. Vignory, ils subiraient la baisse du flot de véhicules qui emprunteraient désormais la nouvelle route pour se rendre vers l'autoroute 640.

- L'impact

Aucun impact appréhendé, au contraire une bonification du milieu, est prévisible sur la section de la route 335 située au sud du boul. Vignory.

- Le suivi environnemental

Il serait souhaitable que les municipalités concernées prennent les mesures préventives qui s'imposent au développement de façon à parer aux augmentations du niveau sonore émanant de la route.

7.4 MILIEU VISUEL

7.4.1 MODIFICATIONS AU PAYSAGE (V-7)

- Chaînage 1 + 000

- Description de l'intervention

Le paysage de la route dans le talus sableux situé à l'échangeur nécessitera que l'on adoucisse les pentes et que l'on stabilise les versants ou les talus bordant la route.

- Les mesures d'atténuation

Il est recommandé que les pentes remaniées soient maintenues stables par des méthodes qui se confondent avec la végétation existante. De plus, les endroits dénudés de végétation situés dans les sablières et perceptibles de la route devraient être isolés des regards des usagers par l'établissement d'un écran végétal approprié.

- L'impact

L'impact est jugé négligeable.

8.0 CONCLUSION

Des points de vue technique et économique, le projet améliorerait les conditions de circulation automobile, en plus de rendre plus fonctionnel un échangeur réalisé en partie.

De plus, un accès serait aménagé au sud des terres de la Défense nationale, donnant ainsi un lien entre la ville de Terrebonne et son quartier Saint-Roch, (carte 12).

De plus, un accès serait aménagé au sud des terres de la Défense nationale, pouvant permettre un lien entre l'agglomération de Terrebonne et le quartier Saint-Roch.

Du point de vue environnemental, la réalisation du projet permettrait de soulager d'une fraction le nombre de véhicules sur la section de la route 335 située au sud du boul. Vignory, tout en diminuant d'autant le niveau sonore que leur passage provoquait.

BIBLIOGRAPHIE

BEAUDRY, Augustin, ing., 19 janvier 1984, Compte rendu de réunion sur les projets à préparer ou en cours de préparation pour la région 6-4, Ministère des Transports.

BÉLANGER, M. et M. MORASSE, 1978, Le cerf de Virginie a-t-il sa place dans la forêt privée?, Ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, Direction générale de la faune.

BLAINVILLE (ville de), Une brochure d'information à l'intention de blainvillois.

BLAINVILLE, BOIS-DES-FILION, LORRAINE, SAINT-LOUIS-DE-TERREBONNE, Plans de zonage municipaux.

BOIS-DES-FILION (ville de), 2 février 1983, Résolution 83-037 - Projet de raccordement de l'autoroute 640.

BOIS-DES-FILION (ville de), novembre 1980, Développement industriel, (Gendron, Lefebvre Inc.).

BOUCHARD, A., BARABÉ, D, DUMAIS, M. et S. HAY, 1983, Les plantes vasculaires rares du Québec, Ottawa, Syllogus, numéro 48, Musées nationaux du Canada.

CAMPBELL, C.S. et F. HYLAND, 1977, Winter keys to woody plants of Maine, Orono, Maine, University of Maine at Orono.

CHARTRAND, N., 1980, Devis d'étude détaillé pour les projets de poste et lignes, Hydro-Québec, Direction de l'environnement.

COMITÉ DE LA PLANIFICATION ROUTIÈRE, 1^{er} juin 1981, Procès-verbal de la 46^e réunion, Ministère des Transports.

DAMME, CHRISTINE, 15 avril 1982, Cadrage écologique - Corridor autoroute 19 - Route 335 Bois-des-Filion à la jonction avec l'emprise de l'autoroute 19, Ministère des Transports, Division des études d'impacts, Service de l'environnement.

DANSEREAU, P., 1959, Phytogeographia laurentiana II. The principal plant associations of the Saint Lawrence Valley, Contributions de l'Institut botanique de l'Université de Montréal, numéro 75.

DORVAL, P., ing., avril 1983, Projet d'amélioration de la route 335, entre l'A-640 et Sainte-Anne-des-Plaines, Ministère des Transports, Direction générale du génie.

DORVAL, P., ing., 23 mars 1983, Projet de raccordement de la route 335 à l'A-640, Ministère des Transports, Division des tracés, Avis de Paul Dorval, ing., Section faisabilité à Marcel Mercier, ing., chef de la Division circulation et aménagement.

ÉMOND, Johanne et Roch HUET, mai 1982, Opportunité d'utiliser le corridor de l'A-19 dans la stratégie de réaménagement de la route 335 au nord de l'autoroute 640, Ministère des Transports, Service de l'environnement.

GAGNON, Claude-Y., ing., 15 octobre 1984, Avantages de l'axe Vignory par rapport à l'axe Saint-François, Ministère des Transports.

LORRAINE (ville de), 8 février 1983, Reconstruction de la route 335 entre l'autoroute 640 et Sainte-Anne-des-Plaines, Avis au ministère des Transports.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, 24 avril 1984, Avis de projet - Nouvelle route 335 entre l'autoroute 640 et le chemin Saint-Roch, Direction des évaluations environnementales.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, Lots touchés par le projet de la nouvelle 335 dans l'axe de l'A-19.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, Plans (1: 1 000), Route 335 de A-640 au boulevard Vignory - Bois-des-Filion, Saint-Louis-de-Terrebonne, TA-84-12-2026 (4 plans) TL-841 22 003 (10 plans), Service des tracés et projets de Montréal.

M.R.C. DE THÉRÈSE-DE BLAINVILLE, novembre 1984, Schéma d'aménagement - phase 1, (Gendron, Lefebvre Inc.).

ROY, Denis et Esther LAFORTE, 3 août 1984, Étude du potentiel archéologique, Ministère des Transports, Service de l'environnement, Avis au Service de l'environnement, Direction des expertises et normes.

SAINTE-ANNE-DES-PLAINES, 26 janvier 1983, Résolution 83-01-18-023, Corporation municipale de la paroisse de Sainte-Anne-des-Plaines.

SAINT-LOUIS-DE-TERREBONNE, 7 février 1983, Résolution 98-02-83, Corporation municipale de la paroisse de Saint-Louis-de-Terrebonne.

SULTANA, Sandra, ing. jr, mars 1984, Stratégie de réaménagement de la route 335 au nord de l'autoroute 640, Ministère des Transports, Service des tracés et projets.

VENNE, Jacques, mai 1983, Raccordement, route 335 au nord de l'autoroute 640, Ministère des Transports.

GLOSSAIRE

Accotement

Partie de la plate-forme de la route réservée à l'arrêt d'urgence des véhicules et servant d'appui à la chaussée.

Alluvion

Dépôt laissé par un cours d'eau lors de son retrait ou de sa baisse temporaire.

Anthropique

Dû à l'action de l'homme.

Aulnaie

Groupement végétal dominé par l'aulne.

Bassin versant

Territoire drainé par un cours d'eau et ses affluents.

Capacité

La capacité qui correspond au niveau de service E, représente le nombre maximal de véhicules pouvant circuler sur une section de route, durant une période de temps déterminée, compte tenu des caractéristiques géométriques, topographiques et de circulation spécifiques à la section.

Chaînage (ch.)

Mesure d'arpentage utilisée comme référence sur les plans techniques (habituellement en kilomètre).

Capacité d'adaptation

Indice de la vulnérabilité qui exprime la capacité d'une composante environnementale à maintenir son identité et ses qualités malgré les modifications apportées à son environnement. En écologie, cette capacité d'adaptation découle, entre autres, du degré de tolérance des organismes impliqués, soit leur capacité à supporter l'action d'un facteur du milieu (ex. eau, vent, soleil, etc.) ou les effets générés par un projet.

Chaussée

Surface aménagée de la route sur laquelle circulent les véhicules.

Climat sonore

Niveau de bruit ou environnement sonore.

Climax végétal

Groupement final vers lequel tend l'évolution naturelle des groupements végétaux dans des conditions climatiques définies.

Communauté

Ensemble d'individus vivant ensemble et partageant des conditions environnementales communes. Il peut s'agir de communautés humaine, animale ou végétale. Une communauté résidente est celle qui habite les lieux tandis qu'une communauté utilisatrice est celle qui fréquente les lieux sans y habiter.

Composante environnementale

Expression utilisée dans le but d'alléger le texte et qui désigne toute entité environnementale qui, dépendamment de l'échelle d'analyse et du contexte, peut être une unité territoriale ou un élément d'environnement.

Contraintes environnementales

Ensemble de grands principes environnementaux et de zones critiques présentant une difficulté ou un obstacle majeurs à la réalisation du projet.

Continuité

La continuité d'un paysage est cette qualité qui fait qu'on le perçoit comme un tout, composé de parties non séparées.

Débit journalier moyen annuel (DJMA)

Représente le nombre de véhicules qui circulent durant une journée moyenne de l'année. Il s'exprime en véhicules par jour (véh./jour).

Débit journalier moyen estival (DJME)

Représente le nombre de véhicules qui circulent durant une journée moyenne pour la période couvrant les mois de juin à septembre inclusivement. Il s'exprime en véhicules par jour (véh./jour).

Déblai

Partie de terrassements représentant des coupes de terrain.

Décibel (dB)

Niveau d'intensité acoustique d'un bruit (niveau sonore).

Degré de perturbation

Indice de l'intensité d'un impact exprimant l'ampleur des modifications des caractéristiques structurales et fonctionnelles de l'élément affecté par le projet et entraînant une détérioration de sa condition initiale. Le degré de perturbation est fort lorsque l'intervention entraîne une perte d'identité, moyen lorsqu'elle détériore les qualités et faible lorsqu'elle modifie peu la nature et les qualités de l'élément.

Degré de résistance

Valeur relative attribuée à une unité territoriale exprimant son degré d'opposition ou d'incompatibilité au projet. Une unité est résistante lorsqu'elle constitue un obstacle plus ou moins important à la réalisation du projet en raison de sa valeur environnementale et de sa vulnérabilité. Cinq degrés de résistance sont retenus s'échelonnant de contrainte absolue à faible. Plus une résistance est grande, plus il est fortement recommandé d'y éviter l'implantation de l'infrastructure.

Dépôt fluvioglaciale

Débris transportés par les glaciers puis triés et stratifiés par ses eaux de fonte.

Dépôt glaciaire

Se dit des dépôts abandonnés par les glaciers.

Dépôt lacustre

Se dit des dépôts associés à la présence d'un lac actuel ou ancien.

Diversité

Caractère d'une composante qui comporte plusieurs aspects différents simultanément ou successivement. Elle est habituellement liée à la complexité et à l'hétérogénéité d'un élément, d'une communauté, d'un biotope ou d'un écosystème.

DJMA

Débit journalier moyen annuel, le débit étant le nombre de véhicules circulant par unité de temps.

DJME

Débit journalier moyen estival.

Durée de l'impact

Valeur temporelle relative exprimant la période de temps durant laquelle les répercussions d'une intervention seront ressenties par l'élément d'environnement affecté. L'impact peut être temporaire à moyen ou à court terme selon que les effets sont ressentis, respectivement, plus de 2 ans et moins de 20 ans après la fin des travaux ou moins de 2 ans après le début des travaux. Un impact est permanent lorsque les effets sont irréversibles. Plus la durée d'un impact est longue, plus l'impact sera important.

Emprise

Surface de terrain affectée à la route et à ses dépendances.

Emprise nominale

Surface minimale de terrain requis pour inclure l'ensemble des éléments constituant la route (plate-forme, chaussée, accotements, talus, fossés, talus de déblai et la berge).

Étendue d'un impact

Portée spatiale ou rayonnement des effets générés par une intervention sur ieu. Elle peut exprimer une surface relative atteinte par les effets d'une intervention ou une distance relative de l'élément affecté par rapport au site de l'intervention. L'impact peut être ponctuel si un seul élément est affecté; local lorsque l'effet est ressenti.

Faune avienne

L'ensemble des oiseaux (synonyme: avifaune).

Faune ichtyenne

L'ensemble des espèces de poissons vivant dans les étendues et les cours d'eau.

Faune terrestre

Ensemble des animaux vivant sur la terre ferme.

Feuille intolérant

Arbre à feuilles caduques (qui tombent à l'automne) qui préfère les sites ensoleillés pour croître (ex.: bouleau à papier, peuplier faux-tremble).

Feuille tolérant

Arbre à feuilles caduques (qui tombent à l'automne) qui préfère les sites ombragés pour croître (ex.: tilleul d'Amérique, érable à sucre).

Impact brut

Impact évalué sans tenir compte des mesures d'atténuation particulières qui peuvent s'y rattacher.

Impact environnemental

Tout effet qualifiable ou mesurable d'une action engendrant une modification de l'environnement tant biophysique que sociale.

Infrastructure routière

Ensemble des composantes formant une route (plate-forme, fondation, fossé, etc.).

Intérêt visuel

Évaluation de ce qui, dans un paysage, retient l'attention et captive l'esprit. L'intérêt est fonction de l'harmonie interne et externe d'un projet qui se traduit en terme de concordance et de discordance. L'intérêt est aussi fonction de la qualité des séquences visuelles évaluée en terme de dynamisme, continuité et orientation.

Leq (niveau équivalent)

Niveau d'intensité acoustique (ou sonore) équivalent pour une période donnée. Le leq représente le niveau de bruit constant qui aurait été produit avec la même énergie que le bruit réellement perçu durant cette période.

Marge de recul

Distance d'un bâtiment par rapport à la limite de propriété.

Mésique

Condition moyenne d'humidité et de sol (épaisseur, pente, etc.).

Mésophile

Qui se développe de façon optimale dans des conditions mésiques.

Mesure d'atténuation

Action visant à atténuer ou diminuer les impacts d'un projet sur l'environnement.

Milieu

Au sens général du terme, il correspond à la définition de l'environnement: ensemble des facteurs climatiques, physiques, chimiques, biologiques, humains et matériels qui entourent et influencent un organisme vivant. Qualifié, le terme prend un sens plus restreint qui le rend presque synonyme d'«écosystème». (ex. milieu biologique, agricole, visuel, social, etc.).

Milieu local

Environnement proximal d'un projet ou espace couvrant une certaine superficie relative. Il peut s'agir d'un quartier résidentiel, d'un hameau, d'une exploitation agricole d'envergure, d'un milieu bâti riverain d'une route, d'un lac ou d'une unité de paysage.

Milieu régional

Espace couvrant une grande superficie et pouvant inclure ou non le projet. Il peut s'agir d'une municipalité, d'une ville, d'une région agricole, d'un bassin hydrographique ou d'un bassin visuel.

Nappe phréatique

Nappe d'eau souterraine.

Niveau de service

Le niveau de service est une mesure qualitative de l'écoulement de la circulation de chaque type de route

Les critères d'évaluation des conditions d'écoulement de la circulation sont basés sur plusieurs facteurs tels que le trafic, la vitesse de circulation, le climat, la durée du parcours, la liberté de manoeuvre, le confort et la sécurité de l'utilisateur et le coût d'utilisation.

Il existe six niveaux de service pour l'ensemble du réseau routier: A, B, C, D, E et F.

Niveau de service A

Ce niveau de service permet une circulation libre à vitesse rapide. C'est le cas des routes dont les débits de circulation sont peu élevés et où l'automobiliste peut se déplacer sans être dérangé par les autres véhicules. Il donne à l'utilisateur de la route une très bonne liberté de manoeuvre et lui assure un maximum de confort et de sécurité.

Niveau de service B

Le niveau de service B est celui où la circulation est très stable, même si le débit de la circulation est plus élevé.

La vitesse de circulation peut être légèrement diminuée, mais elle demeure acceptable pour ceux qui parcourent de longues distances. Les automobilistes jouissent encore d'une bonne liberté de manoeuvre.

Ce palier de service est généralement adopté pour les routes en milieu rural.

Niveau de service C

Ce niveau de service convient aux routes dont la circulation est stable bien que le débit de la circulation soit plus élevé qu'au niveau B.

À cause des débits de circulation élevés, la vitesse des véhicules et la liberté de manoeuvre des automobilistes sont diminuées.

Le niveau C est généralement adopté pour les routes en milieu urbain.

Niveau de service D

Le niveau de service D est approprié aux routes dont la circulation est près du point de saturation et la vitesse est presque entièrement contrôlée par le flot des véhicules.

Les variations, même minimes, du débit de la circulation et la présence temporaire de restrictions engendrent un début de congestion et une diminution appréciable de la vitesse.

Les automobilistes y trouvent une liberté de manoeuvre très réduite et le confort et l'aisance laissent à désirer. Bien qu'elle ne soit pas idéale, la circulation à ce niveau durant de brèves périodes est tolérable.

Niveau de service E

Ce niveau s'applique aux routes dont la circulation a atteint le point de saturation. Bien que la vitesse seule ne puisse décrire les conditions de circulation, elle est inférieure à la vitesse du niveau D.

Les débits de circulation sont très près de la pleine capacité de la route et les manoeuvres saccadées. Dans ces conditions, les vitesses sont d'environ 50 km/h ou moins.

Niveau de service F

Le niveau de service F représente des conditions instables de circulation à des vitesses très réduites. Les débits de circulation sont supérieurs à la capacité de la route, ce qui crée des goulots d'étranglement.

La vitesse étant très réduite, il se produit des embouteillages pendant une bonne partie des heures de pointe.

Les véhicules en rangée doivent attendre le moment propice pour passer, ce qui fait que la durée du parcours est irrégulière et imprévisible.

Pédologie

Étude des caractères chimiques, physiques et biologiques, de l'évolution et de la répartition des sols.

Ponceau

Pont ou autre structure de petite dimension permettant la circulation de l'eau sous la route.

Remblai

Matériaux placés sous l'infrastructure routière pour hausser le profil de la route.

Répercussion environnementale

Toute conséquence environnementale résultant de l'impact direct primaire.

Résistance

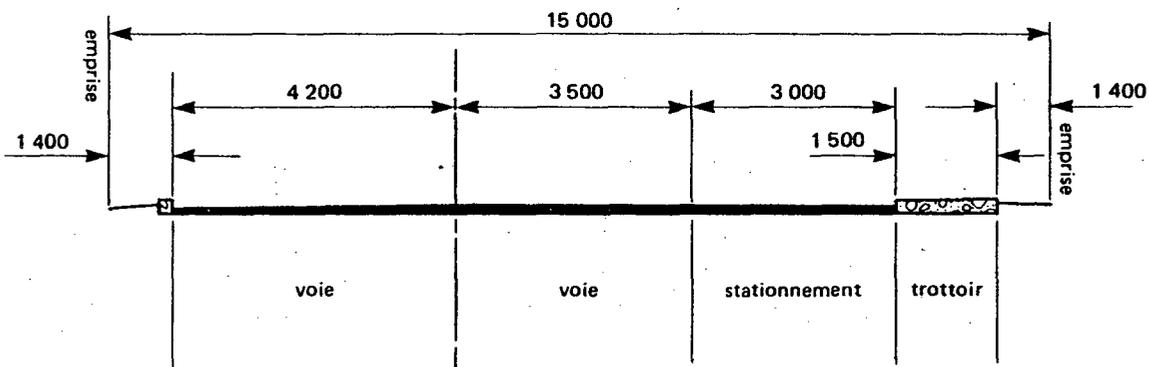
Opposition ou incompatibilité d'un milieu au projet (voir degré de résistance).

Zone de résistance

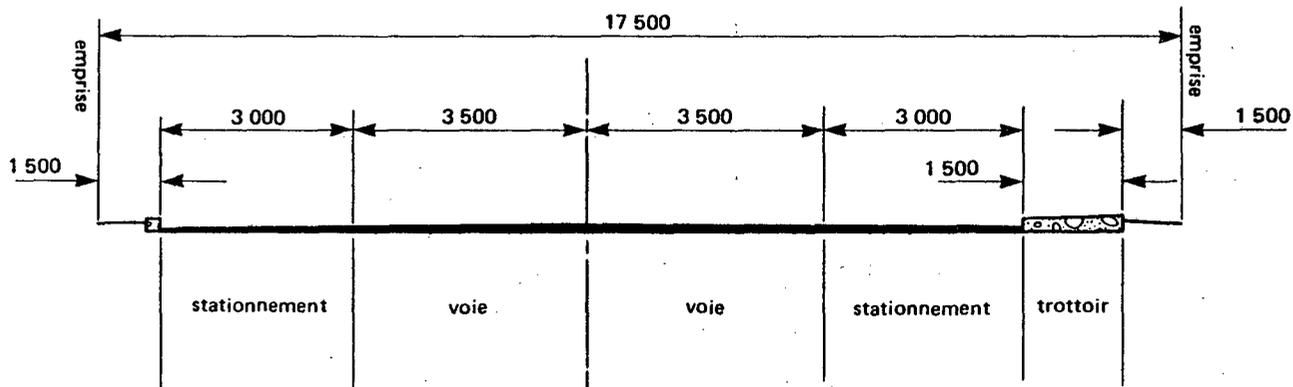
Unité d'environnement pondérée par un degré de résistance. Elle illustre les secteurs du territoire plus ou moins compatible avec le projet envisagé.

ANNEXE 1

SECTIONS-TYPES DE ROUTES



A- DEUX VOIES AVEC STATIONNEMENT D'UN CÔTÉ

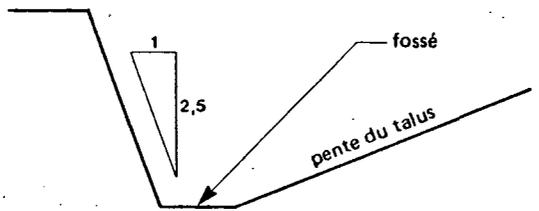


B- DEUX VOIES AVEC STATIONNEMENT DES DEUX CÔTÉS

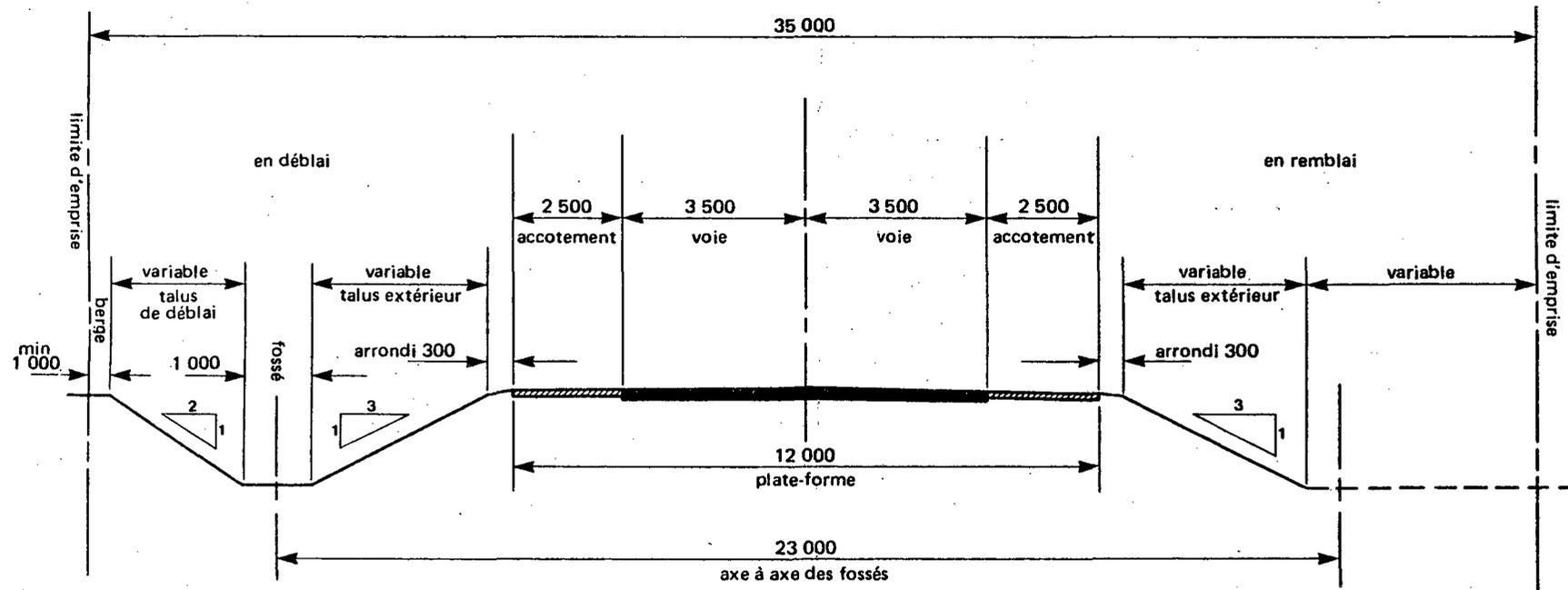
ROUTE PRINCIPALE OU RÉGIONALE
À VOIES CONTIGUËS
EN MILIEU URBAIN

D - 2309
2.3.6
80-06-01

VITESSE DE BASE: 100 km/h
 DÉBIT JMA: 750 - 2 000 (ROUTE PRINCIPALE)
 DÉBIT JMA > 2 000 (ROUTE RÉGIONALE)



EN DÉBLAI DE 1re CLASSE



TYPE C -ROUTE PRINCIPALE OU RÉGIONALE

NOTES: -Lorsqu'on prévoit une glissière de sécurité, une berme de 1 m est requise en sur largeur à l'accotement.

-Pour des remblais jusqu'à 2 m de hauteur, on conserve la même emprise et la même distance des fossés en faisant varier la pente du talus extérieur; pour des hauteurs supérieures à 2 m, la distance des fossés varie de manière que la pente du talus extérieur n'excède pas 1V:2H et l'emprise est élargie au besoin.

ROUTES EN MILIEU RURAL
 ROUTES NUMÉROTÉES
 EN MILIEU RURAL (TYPE C)

80-06-01

2.3.2

ANNEXE 2

DISPOSITION DES DÉBLAIS ET REBUTS

SECTION IX DÉPÔT DE MATÉRIAUX SECS

85. Pratique limitée : Les matériaux secs peuvent être déposés sur le sol à ciel ouvert seulement dans le cadre d'un projet de remplissage d'une excavation, d'une carrière ou d'une sablière dont la profondeur moyenne est égale ou supérieure à 3 mètres.

86. Déchets acceptables : L'exploitant d'un dépôt de matériaux secs régi par la présente section ne peut y recevoir que des matériaux secs et des matériaux d'excavation.

Nul ne peut déposer ou permettre le déchargement sur un dépôt de matériaux secs d'un déchet dont la présence n'y est pas permise selon le premier alinéa. La présence d'un tel déchet dans le sol d'un dépôt de matériaux secs est prohibée au sens de l'article 20 de la Loi.

87. Opérations : Les matériaux secs déposés doivent être régales et recouverts complètement d'une couche de matériel granulaire visé au premier alinéa de l'article 48 au moins une fois par mois pendant les mois d'opération.

88. Autres normes d'exploitation : Les articles 32, 33, 34 et 40 et le troisième alinéa de l'article 48 s'appliquent *mutatis mutandis* en tout temps aux dépôts de matériaux secs.

89. Profil final : À la fin du projet de remplissage, le profil final d'un dépôt de matériaux secs, y compris la couche de recouvrement final, ne doit pas dépasser le profil du terrain environnant.

90. Recouvrement final : Dès que le remplissage d'un dépôt de matériaux secs est complété jusqu'à une profondeur de 60 centimètres ou 120 centimètres sous le profil du terrain environnant, selon les cas visés à l'article 45, l'exploitant du dépôt de matériaux secs doit procéder immédiatement au recouvrement final en la manière visée à l'article 45.

91. Brûlage : Il est interdit de brûler ou de tolérer le brûlage de quelque matière que ce soit sur un dépôt de matériaux secs. Le deuxième alinéa de l'article 57 s'applique *mutatis mutandis*.

92. Désaffectation ou suspension des activités : Lorsqu'un dépôt de matériaux secs est désaffecté ou lorsqu'il demeure inutilisé pendant une période de 12 mois consécutifs, il doit être recouvert en la manière indiquée aux articles 89 et 90.

SECTION X DÉPÔT EN TRANCHEE DE DÉCHETS SOLIDES

93. Pratique limitée : Il est permis d'établir un dépôt en tranchée de déchets solides uniquement dans le but de recevoir les déchets solides des populations qui habitent les territoires suivants :

a) tout territoire non organisé en municipalité locale;

b) toute municipalité dont la population n'est pas desservie par un service organisé d'enlèvement des ordures ménagères;

c) toute municipalité dont la population desservie par un service organisé d'enlèvement des ordures ménagères est inférieure à 2 000 habitants et qui est entièrement située à plus de 30 kilomètres, par voie routière carrossable à l'année, d'un lieu d'élimination pour lequel un certificat ou un permis a été délivré conformément aux sections IV, V, VII, VIII et XI;

d) Supprimé.

e) les municipalités de Fermont, Schefferville, Murdochville, Gagnon, Témiscaming, Ville-Marie, Havre-Saint-Pierre et de la Baie-James.

R.R.Q., 1981, c. Q-2, r.14, a. 93; D. 195-82, a. 11.

94. Population maximale : Un dépôt en tranchée de déchets solides ne peut desservir plus de 2 000 personnes, sauf dans les cas prévus au paragraphe e de l'article 93.

95. Normes de localisation : Tout dépôt en tranchée de déchets solides doit être placé à une distance d'au moins :

a) 150 mètres de toute mer, fleuve, rivière, ruisseau, étang, marécage, batture ou réserve écologique créée en vertu de la Loi sur les réserves écologiques (L.R.Q., c. R-26);

b) 300 mètres d'un lac;

c) 152,40 mètres d'un chemin entretenu par le ministère des Transports et 100 mètres d'une autre voie publique;

d) 500 mètres d'une habitation, institution d'enseignement, temple religieux, établissement de transformation de produits alimentaires ou de tout puits ou source servant à l'alimentation humaine.

R.R.Q., 1981, c. Q-2, r.14, a. 95; D. 195-82, a. 12.

ANNEXE 3

AMÉNAGEMENT D'ESPACES VERTS

SECTION 34

AMÉNAGEMENT D'ESPACES VERTS34.01 ENGAGONNEMENT34.01.1 DÉFINITION

L'engazonnement a pour but de protéger le sol contre l'érosion, de prévenir la pousse de plantes indésirables et d'assurer la liaison esthétique entre l'oeuvre et son environnement. L'engazonnement peut être fait par ensemencement mécanique ou hydraulique ou par plaquage de gazon.

34.01.2 PRÉPARATION DU SOL ET DE LA SURFACE À ENGAGONNERA) Sol arable ou à revêtir de terre végétalea) Généralités

Lorsque l'engazonnement doit s'effectuer sur un sol à revêtir de terre végétale et sur un sol arable qui ne nécessitent pas d'ameublissement et d'amendement, l'entrepreneur doit préparer, nettoyer, régaler et maintenir les surfaces à engazonner selon les stipulations des articles 8.12 et 26.15.

Les surfaces à engazonner doivent être maintenues dans un bon état et restaurées si, en raison du climat ou de la circulation, des bourrelets, des dépressions, des crevasses et des sillons se sont créés. Les dépressions ou crevasses trop grandes sont corrigées à l'aide des déblais, des excavations ou de l'emprunt utilisé dans l'exécution des terrassements.

b) Mesurage et mode de paiement

Si les travaux d'engazonnement font partie du même contrat que les travaux de terrassement, l'ouvrage «préparation de la surface à engazonner» ne fait pas nécessairement l'objet d'un article particulier au bordereau, car l'engazonnement doit s'exécuter immédiatement ou dans un court délai après le régilage final (article 26.15).

S'il s'agit d'un contrat spécifique d'engazonnement ou s'il fait l'objet d'un article au bordereau, l'ouvrage «préparation de la surface à engazonner» est payé au mètre carré de superficie mesurée selon les pentes du terrain et le prix unitaire comprend tout le travail décrit à l'article 34.01.2 Aa et toutes dépenses incidentes. Toutefois, si la quantité de matériaux provenant du régilage est insuffisante pour corriger les dépressions, crevasses ou sillons, l'emprunt classe «B» utilisé à cette fin est mesuré et payé selon les modalités de l'article 26.11.

B) Sol aride non revêtu de terre végétalea) Généralités

En l'absence de terre végétale, lorsque le sol est trop aride et lorsque spécifié aux plans et devis, l'entrepreneur doit préparer la surface, amender et ameublir le sol avant engazonnement selon les modalités suivantes:

1. Préparation de la surface

Selon les stipulations de l'article 34.01.2 A.

2. Amendement du sol

Le sol doit être amendé en lui incorporant de façon homogène de la matière organique: copeau de bois, mousse de tourbe, etc. au taux de 50 m³/ha.

3. Ameublissement du sol

Le sol de surface doit être ameubli et hersé jusqu'à une profondeur minimum de 10 cm.

b) Mesurage et mode de paiement1. Préparation de la surface à engazonner

Selon les modalités de l'article 34.01.2 Ab.

2. Amendement et ameublissement du sol à engazonner

Lorsque l'ouvrage «amendement et ameublissement du sol à engazonner» est indiqué au bordereau, le sol ainsi traité est payé au mètre carré de superficie mesurée selon les pentes du terrain et le prix unitaire comprend la fourniture des matériaux, la mise en oeuvre et toutes dépenses incidentes.

34.01.3 POSE DE TERRE VÉGÉTALEA) Matériau

La terre végétale provient de l'emprise par récupération et mise en réserve (article 26.04.6), de dépôts du Ministère ou est fournie par l'entrepreneur en conformité des lois et règlements concernant l'environnement et la protection du territoire agricole. La terre végétale doit être conforme ou rendue conforme aux stipulations des articles 23.01.1 et 34.01.3B.

B) Retroussement, stockage et mise en place

Le décapage pour récupérer la terre végétale doit être fait de manière à éviter de la contaminer par incorporation de matériaux étrangers, de terres sous-jacentes de composition physico-chimique différente et des matériaux restants sur place ou à disposer (articles 26.04.6 et 26.02.3).

L'épaisseur de la terre végétale à retrousser est de 30 cm environ.

Les décapeuses doivent évoluer sur zones non couvertes de terre végétale pour en éviter le tassement excessif.

La terre végétale doit être réutilisée immédiatement lorsqu'il n'en résulte d'inconvénient ni pour elle, ni pour la conduite du chantier.

Lorsque le stockage ou la mise en réserve est inévitable, l'entrepreneur doit respecter les règles suivantes:

- Les dépôts se font sur des surfaces planes pour éviter les tassements et pour éviter les dépôts de terre sur les engins sur les surfaces planes.

- Les dépôts ne doivent pas être effectués sur les surfaces planes.

- Les dépôts doivent être effectués avant le 15 octobre) doivent être effectués d'une largeur minimum de 1,3 m, soit la largeur des engins.

Si cela s'avère nécessaire, les dépôts doivent être effectués zonnellement à l'épave et à l'enlèvement de la terre végétale.

La terre végétale doit être stockée dans une fosse ou dans une tranchée ou automne, le tassement par les engins doit être évité par son érosion vers l'extérieur.

L'épandage de terre végétale doit être effectué de 5 à 10 cm d'épaisseur.

La terre végétale doit être stockée dans une fosse ou dans une tranchée (une surépaisseur de terre végétale doit être éliminée).

C) Mesurage et mode de paiement

La terre végétale doit être stockée dans une fosse ou dans une tranchée, selon les pentes du terrain, le matériau, le charbon, le rateau, l'enlèvement de la terre végétale doit être effectué conformément et toutes dépenses incidentes.

Dans le cas où l'entrepreneur ne peut pas récupérer la terre végétale, le Ministère, le propriétaire ou le locataire doit fournir la terre végétale.

34.01.4 ENGAZONNE HYDRAULIQUEA) Généralités et périmètre

Avant d'entreprendre les travaux, l'entrepreneur doit soumettre au maître d'ouvrage la surface à engazonner et servir à l'ensemencement dans le cas contraire.

Pour les travaux d'engazonnement à l'aide d'engrais, les proportions sont: 50% en engrais et 50% en période printanière.

Le mélange de terre végétale et d'engrais doit être effectué avant l'ensemencement.

- Les dépôts sont établis sur des surfaces préalablement nettoyées pour éviter la contamination et leur épaisseur ne doit pas excéder 2 m.
- Les dépôts ne doivent pas être tassés (éviter la circulation des engins sur les dépôts et les maintenir à l'état meuble).
- Les dépôts de terre végétale qui sont appelés à subsister pendant une durée supérieure à une période de végétation (mai-octobre) doivent être disposés en tas séparés ou en andains d'une largeur à la base d'environ 3 m et d'une hauteur d'environ 1,3 m, soit la hauteur de déversement d'un camion.

Si cela s'avère nécessaire, l'entrepreneur doit procéder avant l'engazonnement à l'épierrage (toute pierre de plus de 50 mm de diamètre) et à l'enlèvement des débris végétaux grossiers.

La terre végétale doit être mise en place durant la même période printanière ou automnale prévue pour l'engazonnement pour éviter l'envahissement par les mauvaises herbes, son glissement sur les pentes ou son érosion vers les fossés.

L'épandage de terre végétale s'effectue uniformément en une couche de 5 à 10 cm d'épaisseur.

La terre végétale mise en place doit être tassée, mais non compactée (une surépaisseur de 20% environ est comptée, avant tassement); la terre végétale tassée en raison du stockage ou autrement doit être émiettée.

C) Mesurage et mode de paiement

La terre végétale est payée au mètre carré de superficie mesurée selon les pentes du terrain et le prix unitaire comprend l'achat du matériau, le chargement, le transport, l'épandage, le nivelage au rateau, l'enlèvement de tous les déchets, y compris les pierres de diamètre 50 mm et plus, tout travail nécessaire à rendre le matériau conforme et toutes dépenses incidentes.

Dans le cas où le matériau brut est pris dans l'emprise ou est fourni par le Ministère, le prix unitaire exclut le coût d'achat.

34.01.4 ENGAGONNEMENT PAR ENSEMENCEMENT MÉCANIQUE OU HYDRAULIQUE

A) Généralités et période d'exécution

Avant d'entreprendre les travaux d'ensemencement, l'entrepreneur doit soumettre au surveillant son plan de préparation du sol et de la surface à engazonner et son calcul des quantités de matériaux devant servir à l'ensemencement en unités de masse ou de volume selon le cas.

Pour les travaux exécutés en période automnale, l'amendement du sol à l'aide d'engrais décrit subséquemment doit être exécuté en 2 opérations: 50% en même temps que l'ensemencement et 50% pendant la période printanière suivante.

Le mélange de semence ne doit pas séjourner dans l'eau plus de 2 h avant l'ensemencement.

Les périodes d'exécution pour l'engazonnement par ensemencement se situent entre la fin du dégel et le 15 juin (période printanière) et entre le 15 août et le 15 octobre (période automnale) et aucun engazonnement ne peut s'exécuter en dehors de ces périodes sans un avis écrit du surveillant.

Il est défendu d'ensemencer lorsque la température est en dessous du point de congélation ou encore sur un sol gelé.

B) Ensemencement mécanique sans agent protecteur (S-1)

Ce type d'ensemencement exécuté mécaniquement à l'aide d'un équipement calibré comprend:

1. L'amendement uniforme du sol, à l'aide d'un engrais complet 12-16-8 (article 23.02.1), enfoui dans le sol au taux de 1000 kg/ha.
2. L'ensemencement uniforme du sol à l'aide d'un mélange de graines de type 1 ou 2 (article 23.03.1), enfoui à une profondeur de 6 mm, au taux de 120 kg/ha.
3. L'arrosage intensif des surfaces sèches (article 34.01.6.4).

C) Ensemencement mécanique avec agent protecteur (S-2)

Ce type d'ensemencement exécuté mécaniquement à l'aide d'un équipement calibré comprend:

1. L'amendement uniforme du sol, à l'aide d'un engrais complet 12-16-8 (article 23.02.1), enfoui dans le sol au taux de 1000 kg/ha.
2. L'ensemencement uniforme du sol à l'aide d'un mélange de graines de type 1 ou 2 (article 23.03.1), enfoui à une profondeur de 6 mm, au taux de 120 kg/ha.
3. La protection uniforme du semis à l'aide de paille ou de foin (article 23.04.1) au taux de 4,5 t/ha.
4. L'imprégnation du paillis à l'aide d'un fixatif (article 23.04.3) au taux de 900 l/ha.
5. L'arrosage intensif des surfaces sèches (article 34.01.6.4)

Lorsqu'un ouvrage particulier est indiqué au bordereau pour de l'ensemencement sur un sol non revêtu de terre végétale, les taux d'application du paillis et du fixatif sont respectivement de 6 t/ha et de 1200 l/ha.

D) Ensemencement hydraulique avec fibre de cellulose de bois (S-3)

Ce type d'ensemencement exécuté à l'aide d'un semoir hydraulique et d'un équipement à paillage calibrés comprend:

1. L'épandage uniforme d'un engrais complet 12-16-8 (article 23.02.1) au taux de 1000 kg/ha.
2. L'épandage uniforme d'un mélange de graines de type 1 ou 2 (article 23.03.1) au taux de 120 kg/ha.

3. L'addi
4. La p
bois
5. L'impr
taux

Lorsqu'un
semenceme
plication
1200 l/ha.

E) Ensemencement

Ce type d'
d'un équip

1. L'épar
23.02
2. L'épar
(artic

3. L'addi
4. La pr
ticle 2

5. L'impr
taux c

Lorsqu'un
semenceme
plication du
1200 l/ha.

F) Stabilisation
cellulose de

Ce type d'e
d'un équipe

1. La sta
34.01.5

2. L'épanc
23.02.1

3. L'épanc
(article

4. L'additi

5. La prot
bois (ar

6. L'impré
taux de

3. L'addition d'eau.
4. La protection uniforme du semis à l'aide de fibre de cellulose de bois (article 23.04.2) au taux de 1,4 t/ha.
5. L'imprégnation du paillis à l'aide d'un fixatif (article 23.04.3) au taux de 900 l/ha.

Lorsqu'un ouvrage particulier est indiqué au bordereau pour de l'ensemencement sur un sol non revêtu de terre végétale, les taux d'application du paillis et du fixatif sont respectivement de 1,4 t/ha et 1200 l/ha.

E) Ensemencement hydraulique avec paillis (paille ou foin) (S-3a)

Ce type d'ensemencement exécuté à l'aide d'un semoir hydraulique et d'un équipement à paillage calibrés comprend:

1. L'épandage uniforme d'un engrais complet 12-16-8 (article 23.02.1) au taux de 1000 kg/ha.
2. L'épandage uniforme d'un mélange de graines de type 1 ou 2 (article 23.03.1) au taux de 120 kg/ha.
3. L'addition d'eau.
4. La protection uniforme du semis à l'aide de paille ou de foin (article 23.04.1) au taux de 4,5 t/ha.
5. L'imprégnation du paillis à l'aide d'un fixatif (article 23.04.3) au taux de 900 l/ha.

Lorsqu'un ouvrage particulier est indiqué au bordereau pour de l'ensemencement sur un sol non revêtu de terre végétale, les taux d'application du paillis et du fixatif sont respectivement de 6 t/ha et de 1200 l/ha.

F) Stabilisation du sol et ensemencement hydraulique avec fibre de cellulose de bois (S-4)

Ce type d'ensemencement exécuté à l'aide d'un semoir hydraulique et d'un équipement à paillage calibrés comprend:

1. La stabilisation du sol à l'aide d'un treillis métallique (article 34.01.5D.1).
2. L'épandage uniforme d'un engrais complet 12-16-8 (article 23.02.1) au taux de 1000 kg/ha.
3. L'épandage uniforme d'un mélange de graine de type 1 ou 2 (article 23.03.1) au taux de 120 kg/ha.
4. L'addition d'eau.
5. La protection uniforme du semis à l'aide de fibre de cellulose de bois (article 23.04.2) au taux de 1,4 t/ha.
6. L'imprégnation du paillis à l'aide d'un fixatif (article 23.04.3) au taux de 900 l/ha.

Lorsqu'un ouvrage particulier est indiqué au bordereau pour de l'ensemencement sur un sol non revêtu de terre végétale, le taux d'application du paillis et du fixatif sont respectivement de 1,9 t/ha et de 1200 l/ha.

G) Stabilisation du sol et ensemencement hydraulique avec paillis (paille ou foin) (S-4a)

Ce type d'ensemencement exécuté à l'aide d'un semoir hydraulique et d'équipement à paillage calibrés comprend:

1. La stabilisation du sol à l'aide d'un treillis métallique (article 23.04.5).
2. L'épandage uniforme d'un engrais complet 12-16-8 (article 23.02.1) au taux de 1000 kg/ha.
3. L'épandage uniforme d'un mélange de graine de type 1 ou 2 (article 23.03.1) au taux de 120 kg/ha.
4. L'addition d'eau.
5. La protection uniforme du semis à l'aide de paille ou de foin (article 23.04.1) au taux de 4,5 t/ha.
6. L'imprégnation du paillis à l'aide d'un fixatif (article 23.04.3) au taux de 900 l/ha.

Lorsqu'un ouvrage particulier est indiqué au bordereau pour de l'ensemencement sur un sol non revêtu de terre végétale, les taux d'application du paillis et du fixatif sont respectivement de 6 t/ha et de 1200 l/ha.

34.01.5 ENGAZONNEMENT PAR PLAQUES DE GAZON

A) Généralités et période d'exécution

L'entrepreneur doit poser les plaques de gazon en lignes parallèles, perpendiculaires à la pente et à joints décalés.

Les plaques de gazon doivent être livrées dans un délai de 24 h à compter du moment où elles ont été prélevées et elles doivent être étendues dans un délai de 36 h à compter du même moment.

Pour les travaux exécutés en période automnale, l'amendement du sol à l'aide d'engrais décrit subséquent, doit être exécuté en 2 opérations: 50% en même temps que l'engazonnement et 50% pendant la période printanière suivante.

Les périodes d'exécution pour l'engazonnement par plaques de gazon se situent du dégel printanier au 15 juin (période printanière) et du 15 août au gel automnal (période automnale) et aucun engazonnement ne peut s'exécuter en dehors de ces périodes sans un avis écrit du surveillant.

Il est défendu d'engazonner lorsque la température est en-dessous du point de congélation ou encore sur un sol gelé.

Par temps sec, sorte qu'elles ne de façon à cons détache pendant

B) Plaques retenues

Ce type d'engazon

1. L'amendement complet 12-16-8
2. Le déroulement couvrir. Les joints doivent immédiatement au rouleau sol sans lais
3. L'arrosage jusqu'à une

C) Plaques retenues

Ce type d'engazon

1. La pose du
2. L'épinglement quets par m

D) Plaques retenues

Ce type d'engazon

1. L'installation face à engaz bandes de étendues par par la partic de piquets d
Les piquets vauchements droits désign
2. La pose du

E) Plaques retenues

Ce type d'engazon

1. L'installation crite à l'artic des stipulati sont remplac
2. La pose du

Par temps sec, l'entrepreneur doit protéger les plaques de gazon de sorte qu'elles ne sèchent pas complètement et les arroser suffisamment de façon à conserver leur vitalité et à empêcher que la terre ne se détache pendant la manutention.

B) Plaques retenues par leur poids (P-1)

Ce type d'engazonnement par plaquage de gazon comprend:

1. L'amendement uniforme du sol par enfouissement d'un engrais complet 12-16-8 (article 23.02.1), au taux de 1000 kg/ha.
2. Le déroulement des plaques (article 23.03.2) sur la surface à couvrir. Les plaques doivent être parfaitement juxtaposées. Les joints doivent être bourrés de terre arable ou végétale émiettée. Immédiatement après leur pose, les plaques de gazon sont tassées au rouleau et pilonnées vigoureusement pour qu'elles adhèrent au sol sans laisser de vide.
3. L'arrosage suffisant pour que l'eau pénètre le gazon et le sol jusqu'à une profondeur de 10 cm.

C) Plaques retenues par des piquets (P-2)

Ce type d'engazonnement par plaquage de gazon comprend:

1. La pose du gazon selon les stipulations de l'article 34.01.5B.
2. L'épinglage des plaques au sol à l'aide d'un minimum de 3 piquets par mètre carré de surface engazonnée (article 23.04.6).

D) Plaques retenues par un treillis métallique (P-3)

Ce type d'engazonnement par plaquage de gazon comprend:

1. L'installation d'un treillis métallique (article 23.04.5) sur la surface à engazonner, immédiatement avant la pose du gazon. Les bandes de treillis, avec les plis de renforcement requis, sont étendues parallèlement à la direction de la pente, en commençant par la partie supérieure et elles sont retenues au sol au moyen de piquets de 450 x 50 x 50 mm.

Les piquets sont enfoncés solidement en rangées dans les chevauchements longitudinaux et transversaux et aux autres endroits désignés aux plans et devis.

2. La pose du gazon selon les stipulations de l'article 34.01.5C.

E) Plaques retenues par un treillis de jute (P-4)

Ce type d'engazonnement par plaquage de gazon comprend:

1. L'installation d'un treillis de jute de la même façon que celle décrite à l'article 34.01.5D pour le treillis métallique, tenant compte des stipulations de l'article 23.04.4 et que les piquets de bois sont remplacés par des crampons métalliques.
2. La pose du gazon selon les stipulations de l'article 34.01.5C.

34.01.6 PROTECTION ET ENTRETIEN

L'entrepreneur doit assumer la protection et l'entretien des surfaces engazonnées jusqu'à l'acceptation finale des travaux. Ces soins comprennent:

1. La protection contre le passage des véhicules et des piétons, au moyen d'affiches indicatrices ou de barrages.
2. La restauration satisfaisante des surfaces endommagées par le vent, la pluie, les travaux ou toute autre cause.
3. La destruction des mauvaises herbes lorsque leur proportion dépasse 10%.
4. L'arrosage des gazons:

L'eau d'arrosage doit répondre aux exigences de l'article 13.03; l'arrosage est exécuté à l'aide d'un distributeur approprié qui ne doit pas endommager les plantes, les agents de protection, les autres accessoires et les surfaces engazonnées.

L'arrosage doit être uniforme et suffisamment abondant pour obtenir l'humidification du sol sur une profondeur minimum de 100 mm, soit une dose d'eau de 20 mm d'épaisseur, par application.

Une première application est nécessaire dès l'engazonnement et, sub-séquentiellement jusqu'à la date de la première tonte de gazon, une application hebdomadaire similaire quand la précipitation cumulative hebdomadaire s'est avérée moindre que 50% du taux d'application.

5. La tonte du gazon jusqu'à l'acceptation de l'ouvrage, sauf pour les talus extérieurs et les berges adjacentes qui n'ont pas à être tondu. Le gazon doit être tondu à 75 mm de hauteur, lorsque la pousse a atteint 150 mm de hauteur sur 75% des surfaces engazonnées; un minimum de 2 tontes espacées de 6 à 8 semaines sont exigées de l'entrepreneur.

34.01.7 ACCEPTATION DES TRAVAUX

Si l'entrepreneur a rempli toutes les obligations du contrat, sauf les tontes de gazon requises, le Ministère peut procéder à l'acceptation provisoire des travaux.

L'acceptation finale des travaux d'engazonnement est délivrée à l'entrepreneur après les 2 tontes requises ou 3 mois après l'acceptation provisoire si l'engazonnement a lieu au printemps ou 1 mois après le début de la saison de végétation suivante si l'engazonnement a lieu à l'automne, selon la plus longue éventualité.

34.01.8 MESURAGE ET MODE DE PAIEMENT

Les engazonnements par ensemencement mécanique, par ensemencement hydraulique et par plaquage de gazon sont payés au mètre carré de superficie mesurées suivant les pentes du terrain.

Le prix unitaire comprend la fourniture des matériaux, la mise en oeuvre, la protection, l'entretien et toutes dépenses incidentes.

Si l'entrepreneur tonte(s) de gaz des travaux, tontes encore n

Le montant de également le no les critères suiv

- «Une tonte de l'estima mière tonte
- «Deux ton moment de ou seulemen

À défaut de l' requis, les stipu

34.01.9 DÉSHERB

A) Généralités

Dans le don tif et le d ques (herb tylédones, d'application utilisation l'environne préserver le

B) Mesurage et

Le désherba tare ou au taire compr leur utilisat

34.01.10 FERTIL

A) Généralités

Dans le don siste à app superficies d'engrais so

B) Mesurage et

Cette fertili rain fertilis riaux, la mi

Si l'entrepreneur a rempli toutes les obligations du contrat sauf la ou les tonte(s) de gazon requise(s), le Ministère peut préparer l'estimation finale des travaux, tout en retenant un montant pour tenir compte du nombre de tontes encore requises.

Le montant de cette retenue spéciale est fixé par le Ministère qui spécifie également le nombre de tontes de gazon encore requises en se basant sur les critères suivants:

- «Une tonte de gazon encore requise» est spécifiée lorsqu'au moment de l'estimation finale, l'entrepreneur a effectué au minimum une première tonte.
- «Deux tontes de gazon encore requises» sont spécifiées lorsqu'au moment de l'estimation finale, l'entrepreneur n'a effectué aucune tonte ou seulement des tontes sur une partie de la surface à tondre.

À défaut de l'entrepreneur d'effectuer adéquatement ces tontes au moment requis, les stipulations de l'article 8.13 s'appliquent.

34.01.9 DÉSHÉRBAGE ET DÉBROUSSAILLAGE

A) Généralités

Dans le domaine de l'entretien des espaces verts, le désherbage sélectif et le débroussaillage consistent à appliquer des produits spécifiques (herbicides) détruisant les espèces à feuilles larges, les dicotylédones, tout en respectant les graminées. Les types et les taux d'application de ces produits sont décrits aux plans et devis et leur utilisation nécessite de l'entrepreneur de respecter les règles de l'environnement, d'éviter tout dégât aux cultures avoisinantes et de préserver le milieu naturel.

B) Mesurage et mode de paiement

Le désherbage et le débroussaillage se mesurent et se paient à l'hectare ou au mètre carré de surface de terrain traitée. Le prix unitaire comprend la fourniture des matériaux, les soins à prendre pour leur utilisation, la mise en oeuvre et toutes dépenses incidentes.

34.01.10 FERTILISATION

A) Généralités

Dans le domaine de l'entretien des espaces verts, la fertilisation consiste à appliquer en surface un engrais simple ou complet sur des superficies déjà engazonnées. Les types et les taux d'application d'engrais sont décrits aux plans et devis.

B) Mesurage et mode de paiement

Cette fertilisation se mesure et se paie à l'hectare de surface de terrain fertilisée. Le prix unitaire comprend la fourniture des matériaux, la mise en oeuvre et toutes dépenses incidentes.

ANNEXE 4

ANALYSE DES AGRÉGATS



375
chantillon A-640. Rte. N° de rapport AS-727-89

Provenance **Service Environnement** N° de sac, tube 2
U.T. Mercator Zone Est Ouest Référence
Municipalité **Montréal** N° de contrat
Comté N° de dossier
Lang-lot-chain. N° de travail
Usage proposé Prélevé par le
Endroit Soumis par **I. Constantin** le **89-06-13**

Granulométrie (% passant)				Essais divers			
Tamis	Séparé	Combiné	Exigences				
2 mm				Passant 5 mm		80 µm > % > 5 µm	
80 µm				Passant 80 µm	1.0 %	< 5 micromètres	
53 µm				Limite de liquidité		< 2 micromètres	
56 µm				Indice de plasticité		< 1 micromètre	
40 µm				Coefficient de courbure	1.0	Matière organique	
28 µm				Coefficient d'uniformité	2.2	Densité	
20 µm				Module de finesse sable	0.63	W réception	
14 µm				Classification H.R.B.		V.B. ()	
10 µm				Masse totale en Kg		C.B.R moyen () 0.1' :	
0.075 mm						C.B.R moyen () 0.2' :	
2,50 mm						Moulé à :	%
0.075 mm				Classification ENO :			
1,25 mm				Classification unifiée :	SP		
30 µm				Nom du groupe (ASTM) :	Sable mal gradué		
400 µm		100					
15 µm <i>ref B</i>		99					
60 µm <i>ref B</i>		37		Proctor : Norm. () Mod. ()		Marteau vibrant ()	
80 µm		1.0		Masse volumique max. :	Kg/m³		
				Teneur en eau opt. :	%		

Remarques **Verso : 29**
Présence de matières organiques.

R E C U

- 6 JUIL 1989

SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Copies à **T. Constantin**

Préparé par **M. Alain Arial T.P.**
Approuvé par **M. Bernard Martineau ing.** *BM/AA*
Date **89/ 7/ 3**



ANALYSE DES SOLS ET AGRÉGATS

Échantillon	375 + 640	N° de rapport	AS-726-89
-------------	-----------	---------------	-----------

Provenance	Service Environnement			N° de sac, tube	1
U.T. Mercator	Zone	Est	Ouest	Référence	
Municipalité	Montréal			N° de contrat	
Comté				N° de dossier	
Long-lot-chain.				N° de travail	
Usage proposé				Prélevé par	
Endroit				Soumis par	T. Constantin le 89-06-13

Granulométrie (% passant)				Essais divers			
Tamis	Séparé	Combiné	Exigences				
12 mm				Passant 5 mm		80 µm > Z > 5 µm	
80 mm				Passant 80 µm	1.4 %	< 5 micromètres	
63 mm				Limite de liquidité		< 2 micromètres	
56 mm				Indice de plasticité		< 1 micromètre	
40 mm				Coefficient de courbure	1.2	Matière organique	
28 mm				Coefficient d'uniformité	2.2	Densité	
20 mm				Module de finesse sable	0.74	W réception	
14 mm				Classification H.R.B.		V.B. ()	
10 mm				Masse totale en Kg		C.B.R moyen () 0.1' :	
7.5 mm						C.B.R moyen () 0.2' :	
2.5 mm						Moulé à :	Z
6.0 mm				Classification ENO :			
1.25 mm		100		Classification unifiée :	SP		
30 µm		99		Nom du groupe (ASTM) :	Sable mal gradué		
400 µm		99					
75 µm		99					
60 µm		29		Proctor : Norm. () Mod. ()		Marteau vibrant ()	
80 µm		1.4		Masse volumique max. :		Kg/m³	
				Teneur en eau opt. :		Z	

Remarques Verso : 29

Copies à **T. Constantin**

Préparé par **M. Alain Arial I.P.**

Approuvé par **M. Bernard Martineau ing.** *BM/AA*

Date **89/ 7/ 3**

ANNEXE 5

PROTECTION DES PLANS D'EAU

CLAUSE 7.13 DU CAHIER DES CHARGES ET DEVIS GÉNÉRAUX,
RELATIVE À LA PROTECTION DES PLANS D'EAUX

7.13 PROTECTION DES PLANS D'EAU

Au cours des travaux de terrassement, d'exécution et de démolition d'ouvrages dans les lacs et cours d'eau, l'entrepreneur doit prendre les précautions voulues pour assurer en tout temps la qualité et le libre écoulement de l'eau.

Dans le cas d'exécution de travaux à proximité de plans d'eau, y compris les fossés publics et privés, l'entrepreneur ne doit affecter ces derniers d'aucune façon. À cette fin, l'entrepreneur doit prévoir durant les travaux, aux endroits stratégiques, la construction et l'entretien de bassins de sédimentation, afin de précipiter les matières en suspension entraînées par l'eau de ruissellement, avant son arrivée dans un plan d'eau. Ces bassins sont requis seulement pour la durée de la construction et sont réaménagés à la fin des travaux.

Les chemins d'accès au chantier, les aires de stationnement et d'entreposage ou les autres aménagements temporaires doivent être situés à au moins 60 m du cours d'eau. Le seul déboisement permis est celui nécessaire à la réalisation de l'ouvrage.

Les matériaux utilisés pour la construction des batardeaux et autres ouvrages en terre dans le cours d'eau ne doivent pas contenir plus de 10% de matières fines passant le tamis de 80 μm , à moins qu'ils ne soient confinés au moyen d'une toile filtrante ou d'un filtre granulaire naturel.

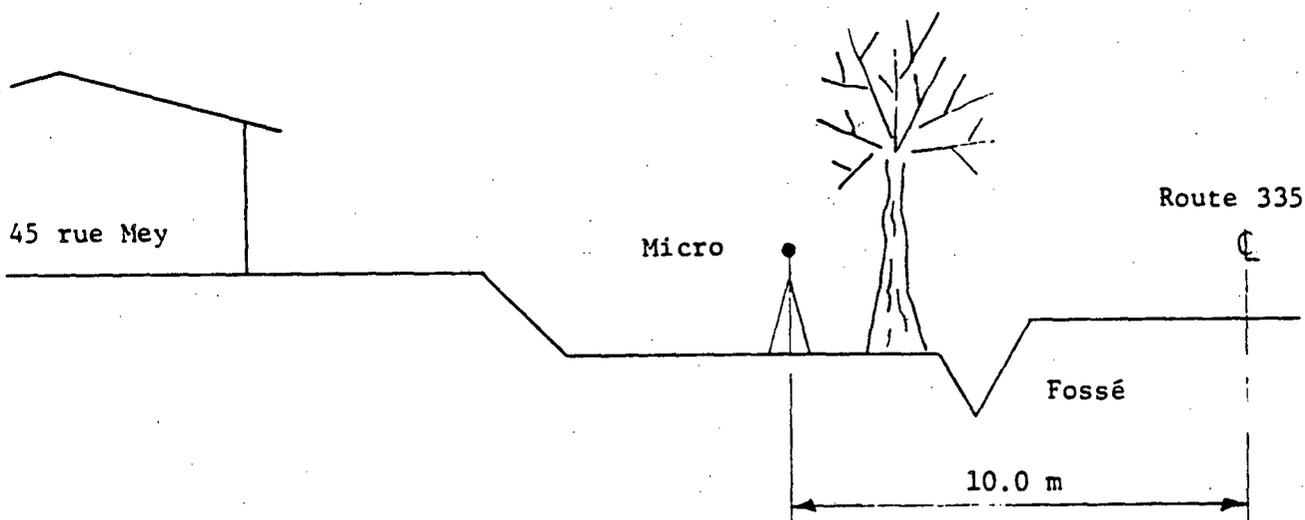
Durant les travaux, la libre circulation des eaux doit être assurée sans créer d'impact inacceptable au point de vue hydraulique et environnemental. Il n'est pas permis de bloquer le cours d'eau sur plus des $\frac{1}{3}$ de sa largeur. Le déversement dans le cours d'eau de déchets provenant du chantier de construction est interdit. L'entrepreneur doit disposer de ces déchets, quelle qu'en soit la nature, selon les lois et règlements en vigueur. Les dépenses inhérentes à la protection de la qualité de l'eau sont incluses dans les prix du contrat.

À tous les endroits du chantier où il y a risque d'érosion, le sol doit être stabilisé. Si le chantier est fermé durant l'hiver, ces travaux préventifs de stabilisation du sol doivent être effectués au moment de la fermeture temporaire du chantier.

ANNEXE 6
RELEVÉS SONORES

RELEVÉ SONORE 24 HEURES
45 RUE MEY

Localisation : Bois-Des-Filion , Lorraine
Date : 14 mai 1985
Équipements : Analyseur statistique de niveau de bruit
(type 4426) et imprimante alphanumérique
(type 2312) de marque Brüel & Kjaer
(ensemble no:1)
Opérateur : Jean-François Gysel
(Ministère des Transports du Québec, service
de l'environnement)
Conditions climatiques: Nuageux, faible pluie en matinée
Vent, faible avec quelques rafales en matinée
Profil ou plan :



MESURES: 45 Rue Mey

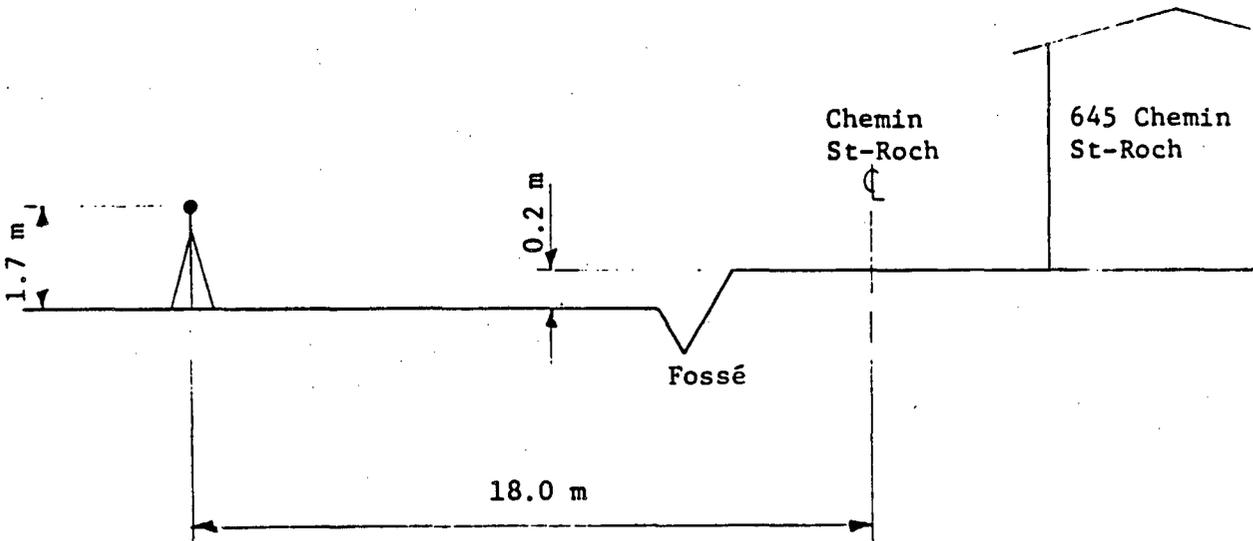
Periode	Leq 1HR
Heure	dBA
0 - 1	58.1
1 - 2	55.6
2 - 3	51.5
3 - 4	50.3
4 - 5	53.8
5 - 6	59.8
6 - 7	65.5
7 - 8	65.8
8 - 9	65.7
9 - 10	64.2
10 - 11	62.9
11 - 12	64.1
12 - 13	63.8
13 - 14	64.3
14 - 15	65.2
15 - 16	65.9
16 - 17	65.7
17 - 18	66.5
18 - 19	65.2
19 - 20	64.8
20 - 21	62.8
21 - 22	63.4
22 - 23	62.0
23 - 24	60.4

CALIBRATION: DÉBUT : 93.8 dB

FIN : Calibrateur non disponible

RELEVÉ SONORE 3 HEURES
645 CHEMIN ST-ROCH

Localisation : Bois-Des-Filions, Lorraine
Date : 22 Mai 1985
Équipements : Dosimètre Métrosonique (série 1668)
Calibrateur Métrosonic (série 1547)
Lecteur de Dosimètre Rockwell
Opérateur : Claude Chamberland
Silentec Limitée
Conditions climatiques: Ensoleillé
Vent 3 → 8 M.P.H.
Température, 54 → 55° F
Profil ou plan :



MESURES: 645 Chemin St-Roch

PERIODE	LEQ 1 MIN	PÉRIODE	LEQ 1 MIN
HEURE: MIN	dBA	HEURE: MIN	dBA
6:00	-*	6:30	57
01	-	31	59
02	-	32	55
03	44	33	58
04	43	34	60
05	53	35	53
06	59	36	59
07	59	37	58
08	53	38	63
09	42	39	59
6:10	55	6:40	61
11	47	41	58
12	61	42	58
13	60	43	54
14	57	44	43
15	56	45	60
16	62	46	61
17	60	47	46
18	54	48	60
19	56	49	50
6:20	58	6:50	56
21	58	51	58
22	61	52	63
23	55	53	61
24	59	54	59
25	65	55	59
26	68	56	41
27	55	57	56
28	58	58	63
29	53	59	58

* - : Non mesuré ou éliminé de la mesure

MESURES: 645 Chemin St-Roch (suite)

PERIODE	LEQ 1 MIN	PÉRIODE	LEQ 1 MIN
HEURE: MIN	dBA	HEURE: MIN	dBA
7:00	59	7:30	64
01	53	31	52
02	60	32	62
03	61	33	58
04	57	34	56
05	65	35	61
06	53	36	62
07	40	37	61
08	41	38	52
09	63	39	57
7:10	54	7:40	57
11	41	41	58
12	58	42	63
13	59	43	63
14	57	44	56
15	65	45	60
16	59	46	60
17	55	47	43
18	60	48	43
19	57	49	54
7:20	47	7:50	53
21	54	51	60
22	58	52	57
23	58	53	57
24	59	54	62
25	50	55	48
26	65	56	51
27	60	57	65
28	55	58	54
29	62	59	56

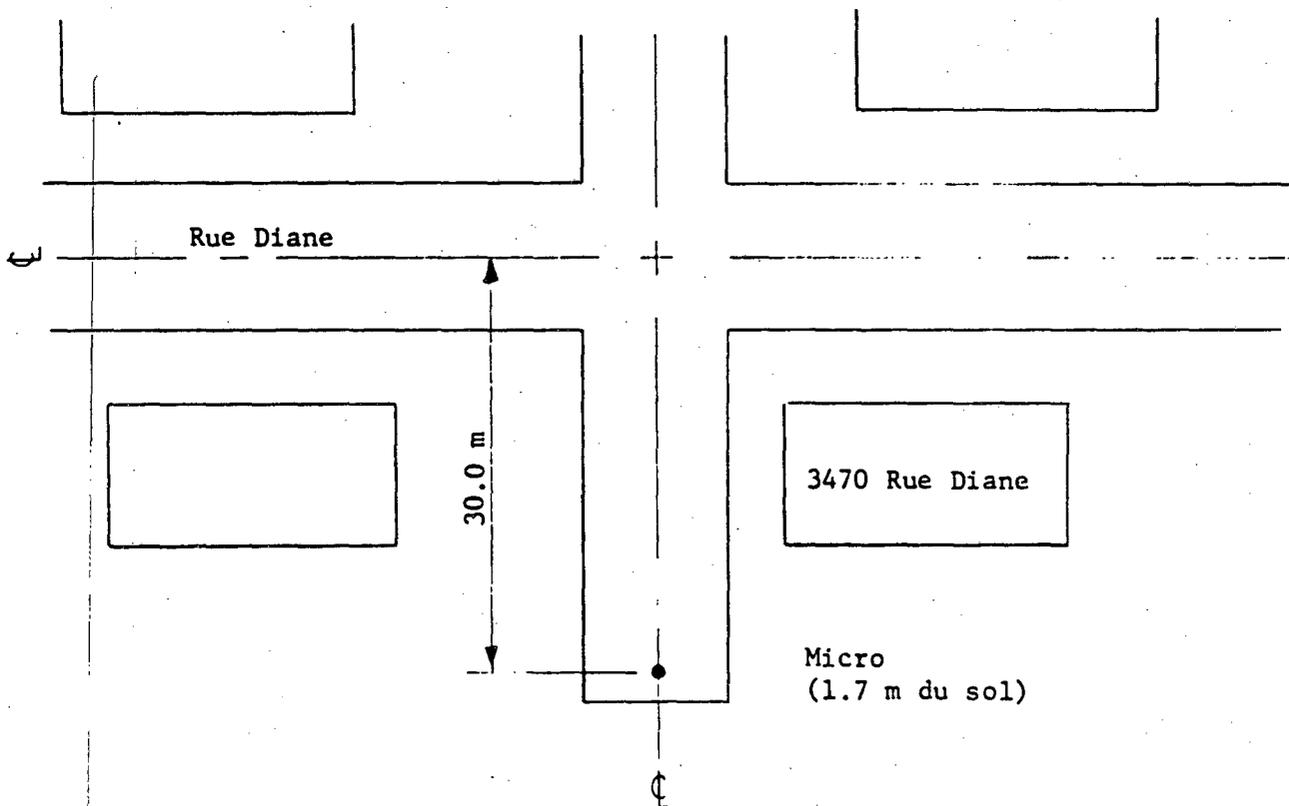
MESURES: 645 Chemin St-Roch (suite)

PERIODE	LEQ 1 MIN	PÉRIODE	LEQ 1 MIN
HEURE: MIN	dBA	HEURE: MIN	dBA
8:00	44	8:30	58
01	54	31	65
02	43	32	55
03	63	33	59
04	60	34	54
05	52	35	59
06	58	36	44
07	58	37	55
08	41	38	57
09	59	39	46
8:10	60	8:40	52
11	45	41	63
12	59	42	57
13	62	43	65
14	61	44	45
15	43	45	43
16	61	46	66
17	64	47	46
18	55	48	55
19	55	49	60
8:20	50	8:50	46
21	45	51	58
22	52	52	56
23	64	53	58
24	64	54	51
25	61	55	61
26	60	56	55
27	52	57	54
28	58	58	53
29	61	59	62
		9:00	61

CALIBRATION: DEBUT: 102 dBA
 FIN : 103 dBA

RELEVÉ SONORE 3 HEURES
3470 RUE DIANE

Localisation : Bois-Des-Filions, Lorraine
Date : 23 Mai 1985
Équipements : Dosimètre Métrosonique (série 1668)
Calibrateur Métrosonic (série 1547)
Lecteur de Dosimètre Rockwell
Opérateur : Claude Chamberland
Silentec Limitée
Conditions climatiques: Ensoleillé
Vent 3 — 8 M.P.H.
Température, 49 — 65° F
Profil ou plan :



MESURES: 3470 rue Diane

PERIODE	LEQ 1 MIN	PÉRIODE	LEQ 1 MIN
HEURE: MIN	dBA	HEURE: MIN	dBA
6:00	-*	6:30	-
01	-	31	-
02	44	32	-
03	44	33	-
04	41	34	-
05	41	35	-
06	43	36	42
07	43	37	-
08	42	38	42
09	43	39	43
6:10	42	6:40	42
11	43	41	43
12	43	42	44
13	43	43	43
14	-	44	44
15	43	45	-
16	-	46	45
17	-	47	46
18	-	48	44
19	-	49	43
6:20	-	6:50	42
21	-	51	43
22	-	52	45
23	-	53	43
24	-	54	42
25	-	55	41
26	-	56	42
27	-	57	43
28	-	58	46
29	-	59	43

* - : Non mesuré ou éliminé de la mesure

MESURES: 3470 rue Diane (suite)

PERIODE	LEQ 1 MIN	PÉRIODE	LEQ 1 MIN
HEURE: MIN	dBA	HEURE: MIN	dBA
7:00	44	7:30	-
01	43	31	-
02	43	32	-
03	42	33	43
04	43	34	44
05	43	35	42
06	44	36	41
07	43	37	43
08	43	38	-
09	43	39	-
7:10	42	7:40	42
11	42	41	42
12	47	42	43
13	50	43	43
14	52	44	44
15	43	45	-
16	42	46	-
17	46	47	-
18	44	48	42
19	44	49	43
7:20	43	7:50	42
21	43	51	42
22	43	52	42
23	-	53	46
24	-	54	42
25	-	55	42
26	-	56	41
27	-	57	43
28	-	58	42
29	-	59	-

MESURES: 3470 rue Diane (suite)

PERIODE	LEQ 1 MIN	PÉRIODE	LEQ 1 MIN
HEURE: MIN	dBA	HEURE: MIN	dBA
8:00	43	8:30	43
01	45	31	-
02	42	32	-
03	42	33	-
04	43	34	-
05	44	35	43
06	43	36	41
07	44	37	41
08	43	38	44
09	43	39	-
8:10	41	8:40	43
11	41	41	43
12	60	42	41
13	44	43	44
14	46	44	47
15	47	45	43
16	45	46	49
17	41	47	48
18	41	48	41
19	42	49	45
8:20	43	8:50	43
21	44	51	47
22	42	52	48
23	41	53	54
24	41	54	52
25	42	55	51
26	41	56	-
27	42	57	-
28	41	58	-
29	47	59	-
		9:00	-

CALIBRATION: DEBUT: 102 dBA
FIN : 103 dBA

ANNEXE 7

ORGANISMES CONSULTÉS

ANNEXE 10

ORGANISMES CONSULTES

Blainville	Jean-Guy Vermette, ingénieur Denis Martin, inspecteur
Bois-des-Filion	Guy Papineau, maire Paul G. Brunet, greffier Alain Lecours, inspecteur
Lorraine	Daniel Archambault, directeur des services techniques et de l'urbanisme Daniel Robitaille, adjoint- directeur des services techniques
Saint-Louis de Terrebonne	Alain Racine, inspecteur Jacques Dumas, ingénieur
Sainte-Anne-des-Plaines	Serge Lepage, secrétaire- trésorier adjoint
MRC des Moulins	Mario St-Jean, secrétaire- trésorier adjoint
MRC Ste-Thérèse de Blainville	Claude Dagenais, coordonnateur
SORDEM	Michel Lallier, commissaire industriel
Société de développement économique de Groulx	Richard Chartrand, directeur général et commissaire industriel

ANNEXE 8

PHOTOS



MAISON À EXPROPRIER



GARAGE / DÉPANNEUR
PERTE PARTIELLE: COUR AVANT ET MARGE LATÉRALE



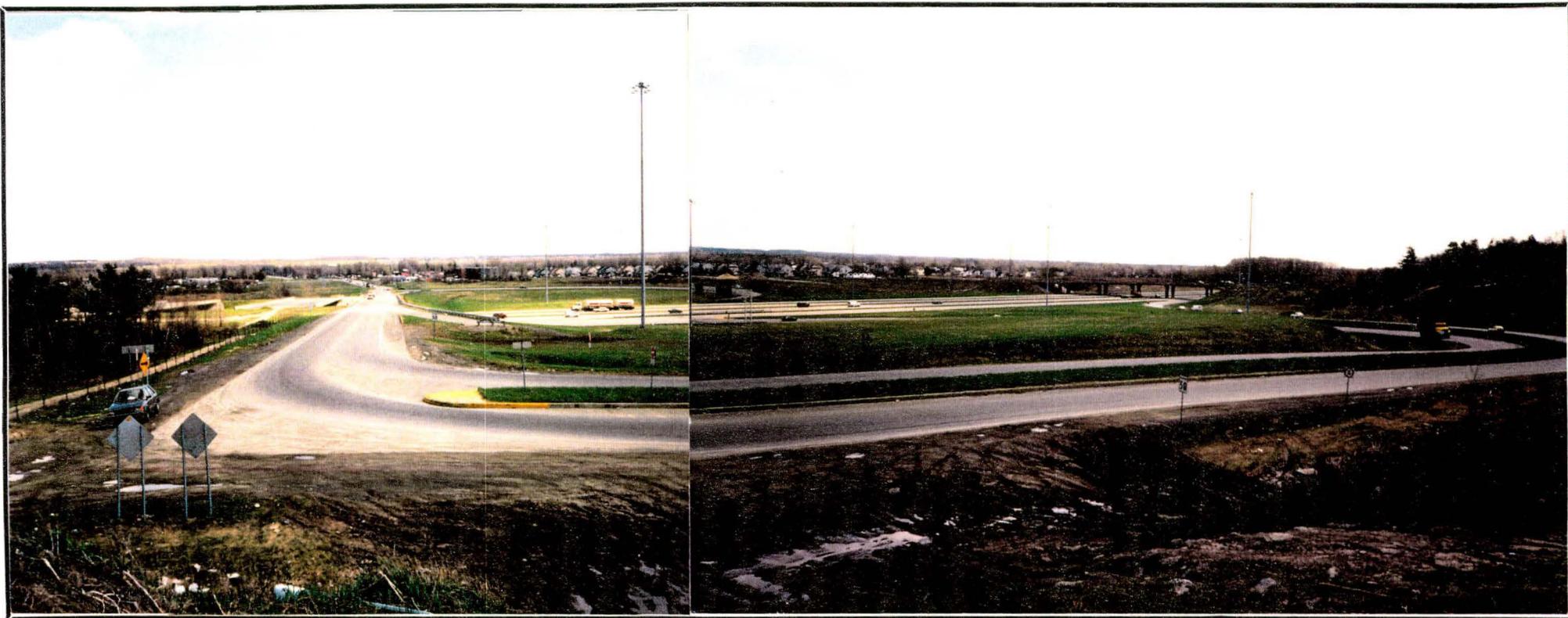
VUE PANORAMIQUE DE L'ÉCHANGEUR PARTIELLEMENT RÉALISÉ



MAISON À EXPROPRIER



GARAGE / DÉPANNEUR
PERTE PARTIELLE: COUR AVANT ET MARGE LATÉRALE



VUE PANORAMIQUE DE L'ÉCHANGEUR PARTIELLEMENT RÉALISÉ

