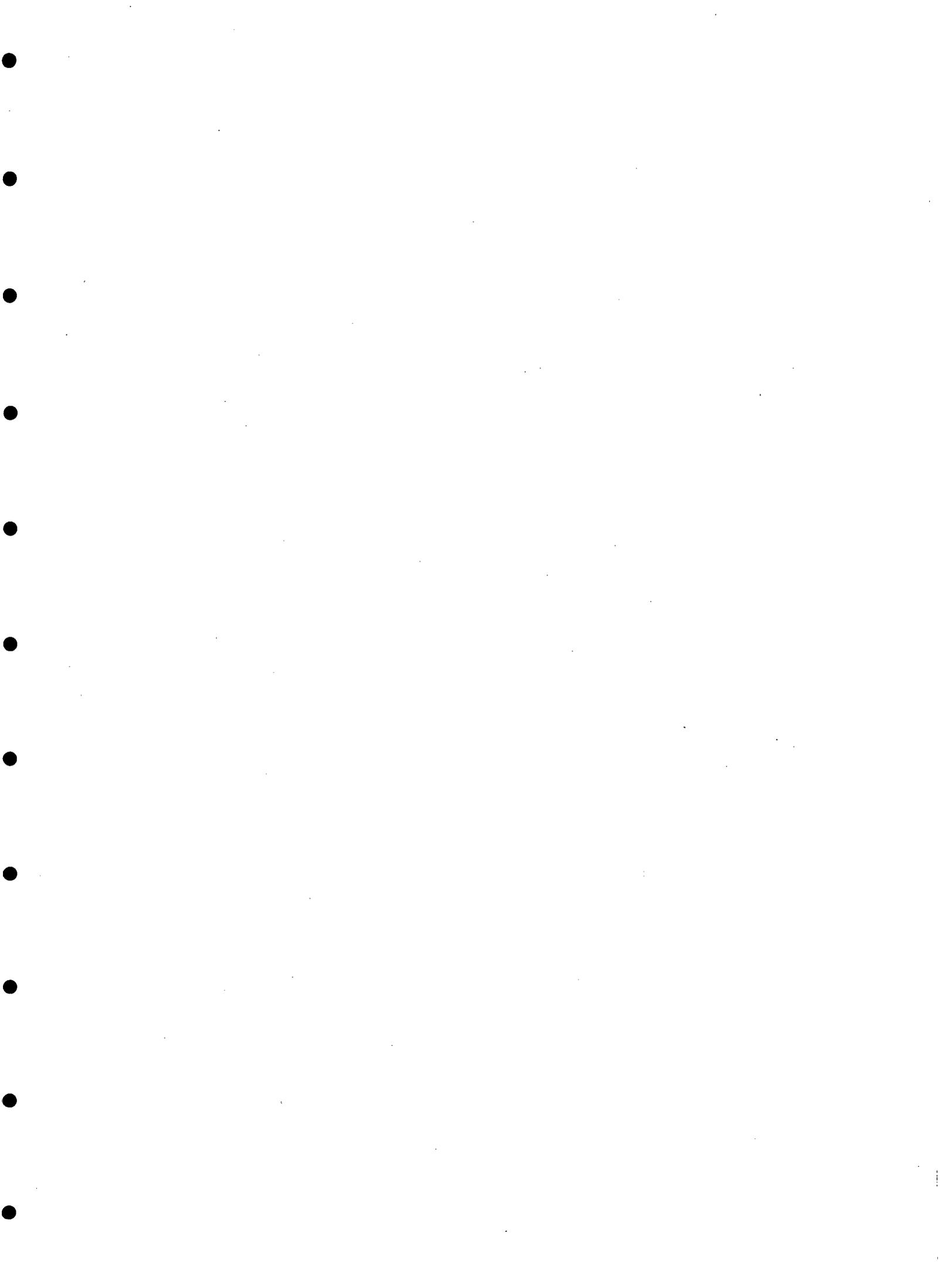




Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'Environnement

AMÉLIORATION DU RESEAU ROUTIER DU HAUT-SAGUENAY  
ANALYSE PRÉLIMINAIRE DES REPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES

**PRÉLIMINAIRE**



709707

Gouvernement du Québec  
Ministère  
des Transports  
Service de l'environnement

**PRÉLIMINAIRE**

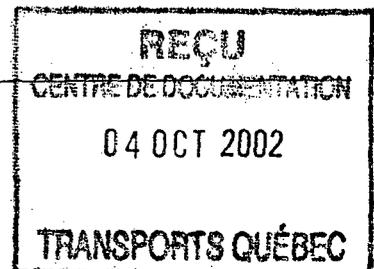
---

AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER DU HAUT-SAGUENAY  
ANALYSE PRÉLIMINAIRE DES RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES

Avril 1985

CANQ  
TR  
GE  
EN  
719

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
700, boul. RENÉ-LÉVESQUE EST, 21<sup>e</sup> étage  
QUÉBEC (QUÉBEC) CANADA  
G1R 5H1



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

ÉQUIPE DE TRAVAIL

---

Christine Caron                      m.urb.      chargée de projet

Jacques Bélanger                      biologiste  
Bernard Letarte                      agronome  
Daniel Sayoie                      agronome

Soutien technique:

Lucie Dussault                      dactylographie  
Doris Grenier                      dactylographie  
Johanne Duchaine                      dactylographie  
France Marcoux                      graphisme

---

 TABLE DES MATIÈRES
 

---

EQUIPE DE TRAVAIL	i
1.0 INTRODUCTION	1
1.1 Méthodologie	2
2.0 SECTEUR LA BAIE-CHICOUTIMI	3
2.1 Analyse du milieu	3
2.1.1 Milieu biologique	3
2.1.2 Milieu agricole	4
2.1.3 Milieu bâti	4
2.2 Analyse des répercussions environnementales	5
2.2.1 Élargissement à quatre voies divisées par marquage au sol (option 1)	5
2.2.2 Améliorations ponctuelles (option 2)	6
2.2.3 Raccordement de l'autoroute 70 à la route 170	6
2.3 Conclusions et recommandations	6
3.0 SECTEUR JONQUIÈRE	8
3.1 Analyse du milieu	8
3.1.1 Milieu biologique	8
3.1.2 Milieu agricole	9
3.1.3 Milieu bâti	10
3.1.3.1 Utilisation du sol	10
3.1.3.2 Développement prévu	10

3.2	Analyse des répercussions environnementales	11
3.2.1	Répercussions sur le milieu agricole	11
3.2.2	Répercussions sur le développement urbain et le milieu bâti	13
3.2.3	Répercussions sur les activités commerciales	14
3.3	Conclusions et recommandations	16
4.0	<u>SECTEUR LA RATIÈRE-SAINT-BRUNO</u>	18
4.1	Analyse du milieu	18
4.1.1	Milieu biologique	18
4.1.2	Milieu agricole	19
4.1.3	Milieu bâti	20
4.2	Analyse des répercussions environnementales	20
4.2.1	Amélioration de la route 170 (option 1)	20
4.2.2	Route principale (2 voies) au sud de la route 170 (option 2)	22
4.3	Conclusions et recommandations	22

---

## 1.0 INTRODUCTION

---

Le report de la construction de l'autoroute Alma-La Baie en raison du contexte économique, les pressions du milieu et les engagements répétés du Ministère d'améliorer le réseau routier de la région ont amené ce dernier à réévaluer l'ensemble de ses projets dans le Haut-Saguenay.

La contribution du Service de l'environnement consistera à identifier les enjeux environnementaux soulevés par les différents scénarios d'intervention et à indiquer les démarches environnementales prérequises à leur réalisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement et de la Loi sur la protection du territoire agricole.

La conurbation du Haut-Saguenay comprend les agglomérations principales de La Baie, Chicoutimi et Jonquière et un ensemble de municipalités rurales regroupées dans la municipalité régionale de comté du Fjord du Saguenay. Alors que les milieux urbanisés sont en bordure des plans d'eau principaux (Baie des Ha Ha, rivières Saguenay, Chicoutimi et aux-Sables), l'arrière-pays est constitué de deux grandes plaines agricoles. À l'est on retrouve la plaine de Chicoutimi, à l'ouest la plaine d'Hébertville qui se rattache aux basses terres du Lac Saint-Jean. Elles sont séparées par le Horst de Kénogami, barrière rocheuse et boisée qui s'étend du lac Kénogami au-delà du Saguenay.

Pour les besoins de l'étude, ce territoire est partagé en trois secteurs en fonction des caractéristiques du milieu et du type d'alternatives à l'étude. À l'est, entre La Baie et Chicoutimi, le projet consisterait à améliorer la route 170 en y apportant des corrections ponctuelles ou en l'élargissant à quatre voies. La poursuite de 2,2 km de l'autoroute 70 entre la route 175 et la route 170 est également considérée.

À Jonquière, une seule solution semble retenue: le prolongement de l'autoroute au sud de l'agglomération et son raccordement dans l'axe Faïence ou à La Ratière.

Enfin, de Jonquière à Saint-Bruno, le prolongement de l'autoroute jusqu'à Larouche, l'élargissement à quatre voies de la route 170 ou des améliorations ponctuelles constituent les variantes principales parmi plusieurs scénarios.

La présentation des principales caractéristiques du milieu pour chacun des secteurs précèdera l'analyse des répercussions environnementales des solutions proposées. Les recommandations, s'il y a lieu, et les démarches environnementales ultérieures seront présentées en conclusion pour chacun des secteurs.

## 1.1 MÉTHODOLOGIE

---

L'analyse du milieu biologique et physique a été réalisée à l'aide des études environnementales produites par les firmes Lemieux, Morin, Bourdages, Doucet, Simard et associés et Tremblay, Rinfret, Tremblay, Gauthier et associés (1978). Des références cartographiques, l'analyse des photographies aériennes de 1981 et des consultations auprès d'organismes locaux ont permis une mise à jour des informations.

Au niveau agricole, les données ont été tirées principalement de l'interprétation des photos aériennes de 1981 alors que des informations incluses dans les études environnementales précitées ont également été considérées. Aussi, compte tenu de la précision de ces sources, les données relatives aux exploitations agricoles (nombre, répartition dans l'espace) de même qu'aux types de cultures doivent être considérées comme préliminaires. En conséquence, les impacts réels, particulièrement ceux liés au sectionnement de fermes, peuvent être plus importants que ceux escomptés.

Les documents d'urbanisme et les informations nécessaires à l'analyse du milieu urbain ont été obtenus des municipalités locales et de comté. Pour la problématique commerciale, des consultations ont eu lieu entre autres auprès de représentants de l'Office de planification et de développement du Québec.

## 2.0 SECTEUR LA BAIE-CHICOUTIMI

Deux options sont à l'étude pour améliorer la route 170 entre La Baie et Chicoutimi.

L'option 1 propose l'élargissement à quatre voies divisées par marquage au sol. L'ajout de voies auxiliaires de dégagement à six intersections, une voie de service de 690 m et le réaménagement de deux intersections composent l'option 2 (voir figure 1). Ces améliorations ponctuelles faisaient déjà partie des recommandations du Service des études en 1982 (1).

Le prolongement sur 2,2 km de l'autoroute 70 à l'est de la route 175 est également prévu afin de la raccorder à la route 170. Selon les plans TA-85-12-1002 et TA-84-12-1042, un échangeur de type losange serait aménagé à l'intersection avec la route 175 que l'autoroute traverserait en étagement.

## 2.1 ANALYSE DU MILIEU

### 2.1.1 MILIEU BIOLOGIQUE

Dans ce secteur, le milieu forestier occupe globalement une étendue équivalente à celle du milieu agricole, et ce sur une variété de terrains incultes pour différentes raisons: la nature des sols (terres humides ou organiques et affleurements rocheux), le relief (collines, rebords de terrasses et ravins bordant les cours d'eau). La forêt est généralement jeune ou en régénération et elle est composée surtout d'essences résineuses, soit les épinettes et le sapin baumier accompagnés du mélèze dans les zones humides et du pin gris en terrain sec, auxquelles se mêlent des feuillus intolérants à l'ombre tels le bouleau à papier et les peupliers.

D'après les informations obtenues auprès d'intervenants locaux, ce secteur n'offre pas un potentiel significatif pour la faune terrestre comparativement aux secteurs voisins, soit le contrefort des Laurentides, pour les ongulés, et la rivière Saguenay, pour la sauvagine. En ce qui concerne la faune aquatique, les deux principaux cours d'eau du secteur, la rivière du Moulin et la rivière à Mars, abritent des populations d'omble de fontaine (truite mouchetée). La rivière à Mars est également utilisée par une population restreinte d'éperlan arc-en-ciel et elle est le site, depuis 1984, d'un programme d'ensemencement de saumon de l'Atlantique qui, escompte-t-on, se reproduira dans les portions moyenne et supérieure de cette rivière.

(1) Ministère des Transports, Service des études; Stratégies de développement du réseau routier de la conurbation du Haut-Saguenay, Québec, Août 1982, p. 110-111.

Deux autres cours d'eau de moindre importance, la rivière Gauthier et le ruisseau Rouge, offrent un potentiel faible pour la faune aquatique, le premier en raison de son aménagement pour le drainage agricole, le second à cause de son caractère intermittent.

### 2.1.2 MILIEU AGRICOLE

Les sols agricoles de ce secteur se situent dans la continuité de la plaine de Chicoutimi. Comme pour l'ensemble de la région, les exploitations laitières dominent et les principales cultures se limitent aux fourrages et grandes cultures. On note la présence d'une superficie importante de sols organiques dont une partie est exploitée commercialement pour la tourbe au nord de l'aéroport de Bagotville et la présence d'affleurements rocheux à l'ouest du projet.

La zone agricole permanente englobe la plus grande partie de ce territoire excluant l'aéroport et la base militaire de Bagotville, une carrière en exploitation à l'est de l'aéroport et trois quartiers de maisons-mobiles.

On compte une douzaine d'exploitations agricoles en bordure de la route 170. Du côté est de l'aéroport, la route dessert les exploitations du 4<sup>e</sup> rang nord-ouest alors que les fermes à l'ouest de l'aéroport se situent presque exclusivement sur des chemins de rangs perpendiculaires à la route.

En ce qui concerne les environs du raccordement de l'autoroute 70 à la route 170, quelques exploitations agricoles situées sur le chemin du rang Sainte-Famille se partagent les sols en culture au nord-ouest du tracé proposé. Les superficies directement touchées se composent presque exclusivement de friches qui, malgré un bon potentiel agricole semblent déjà avoir été soustraites du domaine agricole et vouées à une utilisation commerciale et industrielle.

### 2.1.3 MILIEU BÂTI

Bien que l'agriculture constitue l'activité dominante, le secteur traversé par la route 170 entre Chicoutimi et La Baie présente des indices de rurbanisation. En effet, des développements résidentiels linéaires se retrouvent le long des rangs et en bordure de la route 170. L'aéroport et la base militaire de Bagotville, de même que l'exploitation de carrières occupent également des superficies importantes.

Les développements résidentiels les plus continus sont localisés du côté nord de l'emprise à l'ouest du chemin Sainte-Famille (CH 12+400 à 13+000) et du rang Saint-Roch (9+700 à 10+300). Dans le secteur de l'aéroport et de la base militaire, l'utilisation du sol est mixte; les bâtiments sont implantés en retrait de la route et peu y ont un accès direct.

Entre l'Avenue du Port à La Baie et le Rang Saint-Georges (CH 0+000 à 4+800) les exploitations agricoles et les résidences permanentes forment un développement peu dense mais assez continu de chaque côté de la route.

De part et d'autre du Boulevard Talbot (route 175), le territoire compris entre la voie ferrée et la route 170 est affecté à l'usage commercial et industriel comme en témoignent les entreprises implantées en bordure de la route 175 et des rues Néron et Des Routiers. On y constate une utilisation extensive de l'espace, typique des commerces de gros et d'équipement lourd et des entreprises reliées au transport et à la construction.

La fonction résidentielle bien que présente dans le secteur n'est pas appelée à se développer davantage. Plusieurs entrepreneurs en bordure de la route 175 utilisent déjà une partie de leur résidence comme place d'affaires.

## 2.2 ANALYSE DES RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES

### 2.2.1 ÉLARGISSEMENT À QUATRE VOIES DIVISÉES PAR MARQUAGE AU SOL (OPTION 1)

Le milieu bâti serait le plus touché par la réalisation de l'option 1. En effet, malgré une emprise existante de 40 m, des rapprochements sont à prévoir. L'ajout de deux voies de roulement occasionnerait l'augmentation du niveau de bruit et des nuisances dues à l'entretien de la route.

Il en serait de même pour les exploitations agricoles à l'est de l'aéroport, le rapprochement des bâtiments et des sites d'entreposage du fumier localisés en bordure de la route pouvant constituer une entrave à la bonne marche des opérations agricoles. L'impact sur les sols comportant déjà des limitations dues à la présence d'affleurements rocheux et de zones ravinées serait mineur compte tenu des faibles superficies à exproprier.

Du côté ouest de l'aéroport la situation est inverse. Un élargissement de la route n'affecterait pas les exploitations situées pour la plupart sur des chemins de rangs perpendiculaires à la route. Par contre, des terres agricoles de qualité et d'utilisation supérieures, au sud entre les 2<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> Rangs et au nord vis-à-vis le 2<sup>e</sup> Rang seraient affectées.

Aux environs de l'aéroport et dans la partie ouest du projet, l'élargissement de la route impliquerait un déboisement minime, si l'alignement actuel est conservé. Dans l'ensemble, les répercussions appréhendées au niveau biologique seraient mineures.

### 2.2.2 AMÉLIORATIONS PONCTUELLES (OPTION 2)

L'ajout de voies auxiliaires de dégagement au rang Saint-Georges et au chemin Bagot, la correction de l'intersection de la route d'accès à l'aéroport et la voie de service vis-à-vis la base militaire ne soulèvent aucun impact majeur. Par contre, les corrections prévues aux rangs Saint-Louis, Saint-Roch et Sainte-Famille affecteraient le milieu agricole en soustrayant des superficies cultivées et le milieu bâti par des rapprochements.

### 2.2.3 RACCORDEMENT DE L'AUTOROUTE 70 À LA ROUTE 170

Le tracé projeté franchit en alternance des boisés de feuillus en régénération des suites de coupe totale et des terres en friche, de même qu'un ruisseau intermittent utilisé comme décharge agricole.

Les lots directement touchés par le projet y compris dans la zone agricole font l'objet de spéculation foncière et les sols ne sont plus utilisés à des fins agricoles. Trois des quatre propriétaires affectés sont non-résidents; cependant, deux bâtiments résidentiels localisés sur la route 175 devraient être expropriés. À proximité du boulevard Talbot, le tracé s'insère entre les rues Néron et Des Routiers sans perturber les entreprises industrielles et commerciales déjà implantées.

Du point de vue environnemental, rien ne s'oppose à la réalisation de ce raccordement.

## 2.3 CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

---

L'option 2 présenterait la solution de moindre impact à la fois sur le milieu agricole et le milieu bâti à condition qu'elle soit réalisée en section urbaine dans l'emprise existante, d'une largeur de 40 m.

Cette approche pourrait également être retenue si les volumes de circulation exigeaient l'élargissement à quatre voies de la route 170 dans ce secteur. En effet, l'utilisation de différentes sections en travers en fonction des caractéristiques du milieu minimiserait les répercussions sur l'environnement.

Par ailleurs, indépendamment de l'option retenue, si l'élargissement ou la réfection de structures était nécessaire, diverses précautions s'imposeraient quant à la stabilité précaire des rives de certains cours d'eau et à la protection de la faune aquatique.

S'il s'avérait indispensable d'acquérir du terrain pour réaliser l'élargissement à quatre voies, le projet serait alors soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Conformément au décret 3734-80, il faudrait donc transmettre un avis de projet et réaliser une étude d'impact selon les directives du ministère de l'Environnement.

De plus, en zone agricole, l'usage de terres à des fins autres qu'agricoles nécessite l'autorisation préalable de la Commission de protection du territoire agricole.

En ce qui a trait au raccordement de l'autoroute 70 à la route 170, une consultation préliminaire auprès du ministère de l'Environnement nous indique que ces travaux ne seraient pas actuellement autorisés par le décret d'exemption 1779-81.

En effet, le décret autorisait la construction de l'autoroute sur 7,5 km selon le plan CH 80-17-1008, c'est-à-dire 4,9 km entre les routes 170 et 175 (réalisé) et 1,3 km à chacune des extrémités pour les échangeurs. Or, le tracé proposé, d'une longueur de 2,2 km, prévoit une modification de l'axe par rapport au plan initial et conséquemment serait soumis à l'obtention d'un certificat de réalisation. Si cette interprétation est officiellement confirmée par le ministère de l'Environnement, le Ministère devra entreprendre l'étude d'impact requise.

### 3.0 SECTEUR JONQUIÈRE

---

Le raccordement de l'autoroute 70 à la route 170 à l'ouest de Jonquière n'étant concevable qu'advenant le contournement de Jonquière, l'analyse des répercussions environnementales des deux tronçons a été regroupée.

L'hypothèse d'une autoroute à deux chaussées jusqu'à Saint-Hubert et à une chaussée vers La Ratière ou Faïence dans une emprise de 90 m sert de base à l'évaluation. Les plans TL 79-12-0014 et TF 84-05-0001 définissent respectivement les tracés du contournement et du prolongement jusqu'à La Ratière et le raccordement à Faïence (voir figure 2).

### 3.1 ANALYSE DU MILIEU

---

#### 3.1.1 MILIEU BIOLOGIQUE

À l'est du rang Sainte-Anne, le corridor proposé traverse deux tourbières tantôt à découvert, tantôt occupées par des peuplements jeunes de conifères (épinettes, mélèze, thuya). Entre le rang Sainte-Anne et la Rivière-aux-Sables, les terres agricoles occupent pratiquement toute la superficie; seuls les abords ravinés du ruisseau Jean Dechêne sont boisés. Enfin, le secteur à l'ouest de la Rivière-aux-Sables est occupé par une mosaïque de boisés de feuillus ou mixtes en régénération, de terres en friche et de lopins encore exploités.

Compte tenu du caractère fortement agricole de ce secteur, le potentiel pour la faune terrestre est très limité. Cependant selon des représentants d'un club d'ornithologues local, le quadrilatère compris entre la route 170, les rangs Sainte-Anne et Saint-Pierre et la rivière Chicoutimi offrirait de par la variété relative des habitats (zones humides, boisés, terres en friche, ruisseaux intermittents), un bon potentiel pour l'observation d'une grande diversité d'oiseaux en période de migration. Un centre d'observation ornithologique fut aménagé dans ce secteur il y a quelques années mais son exploitation n'a pas été poursuivie.

Le principal cours d'eau de ce secteur, la Rivière-aux-Sables, abrite des populations d'omble de fontaine et de ouananiche. Il est peu probable cependant que ces espèces se reproduisent à la hauteur du tronçon projeté, le frai ayant plutôt lieu en amont, dans les tributaires du lac Kénogami. Une dizaine de ruisseaux, la plupart intermittents, traversent le corridor étudié du sud au nord en direction du Saguenay, à l'exception du ruisseau des Chasseurs, tributaire de la Rivière-aux-Sables. Leur utilisation par la faune aquatique est improbable.

### 3.1.2 MILIEU AGRICOLE

Du point de vue agricole cette section de la plaine de Chicoutimi fait l'objet d'une utilisation importante reliée à l'exploitation laitière. D'ailleurs, les sols qu'on y retrouve se classent parmi les meilleurs de toute la région du Saguenay/Lac Saint-Jean.

Tel qu'illustré à la figure 2, entre la rivière Chicoutimi et la Rivière-aux-Sables, les sols agricoles à fort potentiel dominant. À l'ouest de la Rivière-aux-Sables, la présence d'affleurements rocheux se fait de plus en plus sentir à mesure que l'on se rapproche du Horst, diluant ainsi les sols à fort et moyen potentiels de ce secteur.

Les sols agricoles sont voués presque exclusivement à la production de fourrages et de grandes cultures. On retrouve également quelques zones de fourrages négligées (foin et paccage) où les améliorations et amendements sont réduits au minimum. On note la présence de friches et de zones incultes particulièrement dans les zones où le ravinement est important et également aux endroits où le roc affleure.

Étant donné la nature même du dépôt et le surplus d'humidité affectant la région, l'assainissement des sols agricoles requiert une amélioration de l'écoulement des eaux. De fait, la majorité des sols en culture possèdent un système de drainage souterrain.

À l'exception d'une bande longeant la route 170, d'une partie de la tourbière et d'un quartier résidentiel à l'est, le tracé proposé se situe à l'intérieur de la zone agricole permanente. Par ailleurs, on retrouve une superficie cultivée de plus de 85 ha à la limite d'un quartier résidentiel en expansion, immédiatement à l'est de la Rivière-aux-Sables. Le corridor du raccordement à La Ratière est également compris dans la zone agricole depuis la Rivière-aux-Sables, alors que la moitié nord du raccordement à Faïence en est exclue.

L'orientation des divisions cadastrales varie beaucoup: les lots sont disposés tantôt dans une direction générale est-ouest, tantôt dans une direction générale nord-sud et ce en alternance.

L'ensemble du secteur compte environ 43 exploitations agricoles. De ce nombre, seulement 9 se retrouvent du côté ouest de la Rivière-aux-Sables soit 6 sur le chemin du rang Saint-Benoît et 3 sur le chemin du rang Saint-Jean-Baptiste. Du côté est de la Rivière-aux-Sables, on retrouve 34 exploitations réparties comme suit: 2 sur le chemin du rang Saint-Dominique, 12 sur le chemin du rang Saint-Damien, 3 sur la route 170, 7 sur le chemin du rang Sainte-Anne et 10 sur le chemin du rang Saint-Pierre.

Les exploitations agricoles au sud de la zone, soit sur le rang Saint-Damien, semblent plus dynamiques que les exploitations du nord. Cette situation s'expliquerait en partie par les pressions du développement urbain et par l'annonce du projet autoroutier qui auraient dissuadé les producteurs d'investir davantage dans leur exploitation. Le partage de leur propriété entre les zones agricole et non-agricole constituerait un autre élément de dissuasion.

### 3.1.3 MILIEU BÂTI

#### 3.1.3.1 Utilisation du sol

Le corridor potentiel de l'autoroute 70 est localisé au sud de l'espace urbanisé de la ville de Jonquière. En effet, la route 170 constitue, du moins jusqu'à l'intersection du boulevard Harvey, la limite de l'urbanisation. Les usages en bordure sud de la route sont typiques de la frange urbaine: résidences, commerces d'hébergement et de service forment un développement linéaire relativement continu. À l'est de la rue Mathias, le Centre municipal de congrès loge un hôtel et des commerces à caractère local et voisine un développement résidentiel de basse densité.

À l'ouest de Panet des usages requérant de grandes superficies de terrain sont regroupés dans un secteur industriel. Des quartiers résidentiels de faible et moyenne densité s'étendent de Saint-Hubert à la Rivière-aux-Sables.

Le processus d'urbanisation s'est poursuivi à l'ouest malgré l'obstacle naturel présenté par la Rivière-aux-Sables. Du boulevard Harvey jusqu'au ruisseau des Chasseurs, la fonction résidentielle occupe presque complètement le bord de la rivière et le développement se poursuit vers l'ouest.

À l'exception d'une petite concentration de résidences au niveau de Faïence, le développement se limite vers La Ratière aux abords de la route 170. On y dénombre 63 résidences et 3 commerces implantés pour la plupart du côté nord de l'emprise. Ces propriétés sont desservies par l'aqueduc et l'égoût jusqu'à Faïence et par l'aqueduc seulement jusqu'à La Ratière. Bien que soumis au zonage agricole depuis la ligne de transport d'énergie, la plupart des lots originaux ont été subdivisés sur une profondeur d'environ 60 m à partir de la route.

#### 3.1.3.2 Développement prévu

Malgré certaines restrictions, la ville de Jonquière a intégré l'autoroute à la planification de son développement. En effet, le tracé initial de l'autoroute apparaît au plan de zonage municipal et détermine

Le découpage des zones d'affectation du sol. En délimitant au sud des zones vouées à l'agriculture et au nord des zones d'habitation différée le corridor de l'autoroute devient la limite du périmètre d'urbanisation anticipée.

Le recours à des zones d'aménagement différé permet à la municipalité de consolider la vocation des quartiers existants tout en lui laissant la possibilité d'autoriser de nouveaux développements qu'elle juge appropriés et rentables pour la communauté.

Il s'agit cependant d'une orientation à long terme puisqu'une majorité de ces terrains font encore partie de la zone agricole. La nature des sols, fortement ravinés et comportant des risques moyens à faibles de mouvements de terrains constitue une contrainte additionnelle au développement. Dans le secteur Panet-Saint-Hubert, la ville prévoit même une expansion du secteur industriel aux dépens des sols agricoles.

Quant au quartier à l'ouest de la Rivière-aux-Sables, il regroupe actuellement 12 000 personnes et devrait en contenir à moyen terme 20 000 selon la ville de Jonquière. À cet effet, d'autres zones d'aménagement différé sont prévues par le règlement de zonage surtout à l'est de l'axe Faïence. À l'intersection Faïence et route 170, l'industrie manufacturière, légère et le commerce de gros sont autorisés.

À l'extérieur du noyau urbain, la vocation des sols bordant la route 170 et dans le corridor La Ratière est agricole à l'exception d'une zone commerciale et d'une zone industrielle à proximité de Faïence.

### 3.2 ANALYSE DES RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES

#### 3.2.1 RÉPERCUSSIONS SUR LE MILIEU AGRICOLE

Des impacts agricoles importants sont à prévoir suite à l'ouverture d'un nouveau corridor au sud de Jonquière. Un estimé des superficies perdues ou enclavées, le nombre de fermes touchées, les sectionnements et les superficies considérées perdues pour l'agriculture permettront de qualifier l'impact.

À partir du raccordement avec la section déjà construite de l'autoroute jusqu'à environ 900 m à l'ouest de la Rivière-aux-Sables, le tracé proposé touche 13 exploitations agricoles à différents niveaux.

Les pertes de superficies directement immobilisées par l'emprise, y compris les échangeurs Panet et Saint-Hubert, se chiffrent comme suit: 71 ha de fourrage et grande culture, 8 ha de fourrage négligé, 30 ha de friche, 9 ha de sol organique et tourbière et 8 ha de sol inculte. Ces pertes représentent une superficie agricole potentielle d'environ 108 ha situés en zone agricole.

On estime à 56 ha cultivés (48 ha de fourrage et de grande culture et 8 ha de fourrage négligé) les superficies résiduelles des lots originaux formées par le tracé à l'étude. Trente (30) ha en friche sont également résiduels, portant à 86 ha les parties de lots originaux isolées des sites d'exploitation tant au nord qu'au sud.

De plus, compte tenu de l'absence d'inventaire sur la répartition dans l'espace des superficies de chaque exploitation, il est impossible de déterminer si des surfaces additionnelles seraient séparées des sites d'exploitation par le projet. Si tel était le cas, des impacts encore plus considérables seraient causés dans la mesure où l'accès à ces terres serait plus difficile voir même impossible pour leurs utilisateurs actuels.

En outre, les exploitations agricoles situées au nord du tracé proposé semblent témoigner d'une agriculture moins intensive que celles situées au sud. On peut donc prévoir une accentuation de cette tendance avec le passage de l'autoroute, étant donné les impacts anticipés pour ces exploitations: perte de superficies importantes immobilisées par l'emprise, création de résidus importants et inaccessibles économiquement et isolement par rapport au bassin agricole dynamique situé au sud.

Ainsi avec la création d'une enclave entre l'autoroute et la route 170, une superficie agricole potentielle d'environ 575 ha (58% en zone agricole) risque d'être soustraite du domaine agricole.

D'après l'inventaire réalisé, cette superficie peut se ventiler comme suit: 325 ha en culture de fourrage négligé, fourrage et grande culture (63% en zone agricole) et 250 ha en friche (52% en zone agricole), dont la mise en culture ne requièrerait que des investissements mineurs.

Le tracé proposé pour l'option La Ratière affecte de diverses façons 5 exploitations agricoles. Les pertes de sols à potentiel agricole immobilisés par l'emprise s'élèvent à environ 19 ha en zone agricole dont 15 ha actuellement cultivés. De plus, avec la création de résidus difficilement accessibles pour 5 exploitations agricoles, 29 ha additionnels en culture risquent d'alourdir le bilan des pertes agricoles.

L'option Faïence affecte quant à elle une exploitation agricole et implique la perte d'environ 1 ha de fourrage amélioré situé hors de la zone agricole. Par la suite, les impacts associés au réaménagement de la route 170 jusqu'à La Ratière semblent minimes.

Les pertes en superficies agricoles potentielles pour l'ensemble du projet à Jonquière se chiffrent donc respectivement pour les options La Ratière et Faïence aux environs de 127 ha et 109 ha immobilisés par l'emprise, 59 et 30 ha de résidus difficilement accessibles et 575 ha jugés critiques pour des pertes potentielles totales d'environ 760 ha (La Ratière) et 713 ha (Faïence).

### 3.2.2 RÉPERCUSSIONS SUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET LE MILIEU BÂTI

De façon générale il est reconnu que les voies de contournement des grands centres contribuent à l'étalement urbain en facilitant l'accessibilité à des espaces auparavant moins propices au développement. En diminuant les coûts de transport entre l'arrière-pays et le centre on facilite l'accélération du phénomène de rurbanisation. La localisation des échangeurs est à ce propos déterminante.

Les échangeurs attirent eux-mêmes des commerces d'hébergement, de restauration et de services reliés à la circulation de transit ou des commerces et industries qui dépendent d'une accessibilité accrue.

Dans le cas de Jonquière, le risque d'étalement urbain s'avère faible mais uniquement à condition que les contrôles sur l'utilisation du sol imposés par le zonage agricole et le zonage municipal soient maintenus. Par ailleurs, et en dépit de mesures de dissuasion fiscales prévues à la Loi sur la protection du territoire agricole et à la Loi sur la fiscalité municipale, ces mesures restrictives seront sans effet sur la spéculation qui risque de toucher les sols agricoles entre l'autoroute 70 et le milieu bâti.

Quant aux répercussions immédiates sur le milieu bâti, les étagements prévus aux rangs Sainte-Anne, Saint-Dominique et Saint-Jean-Baptiste entraîneraient l'expropriation et le rapprochement d'une dizaine de résidences ainsi qu'une forte augmentation du niveau de bruit que les résidents du quartier des Vétérants subiraient également. Si des échangeurs étaient ajoutés aux rangs Sainte-Anne et Saint-Jean-Baptiste, l'utilisation des rangs comme collectrice perturberait de façon majeure les résidents actuels.

Cependant, en plus d'accroître la mobilité des résidents, la mise en service de l'autoroute permettrait d'améliorer la qualité de vie des citoyens du noyau urbain de Jonquière en éliminant la circulation de transit et la partie du trafic lourd générée par les trois parcs industriels au sud de l'agglomération.

L'impact majeur de l'option Faïence qui implique l'élargissement à quatre voies de la route 170 jusqu'à La Ratière serait subi par les quelques soixante riverains. Les profils en travers proposés par la Division des tracés limitent les rapprochements et les expropriations; cependant l'ajout de deux voies de roulement générerait une hausse du niveau de bruit et une augmentation des nuisances dues à l'entretien de la route.

Le raccordement dans l'axe Faïence par un boulevard urbain qui pourrait éventuellement être raccordé à la desserte locale produirait un effet de stimulation sur le développement du quartier résidentiel à l'ouest de la Rivière-aux-Sables. C'est d'ailleurs l'effet souhaité par la ville de Jonquière.

L'option La Ratière n'aurait pas d'impact direct sur le milieu bâti si on excepte l'amélioration des conditions des résidents en bordure de la 170. Comme pour le secteur sud de Jonquière, le raccordement n'aurait pas d'incidences sur l'étalement urbain si les contrôles sur l'utilisation du sol étaient maintenus.

### 3.2.3 RÉPERCUSSIONS SUR LES ACTIVITÉS COMMERCIALES

La question commerciale est un élément majeur à la base du différent qui oppose le Ministère et la ville de Jonquière quant aux modalités de réalisation du projet.

La municipalité souhaite que les échangeurs soient localisés de façon à assurer une desserte directe des centres commerciaux du centre-ville et sur la 170. Les échangeurs Saint-Hubert et Panet rempliraient effectivement cette fonction pour Place Centre-ville et les Galeries Jonquière; cependant, le Centre de congrès et le Mail 170 à l'intersection du rang Sainte-Anne n'auraient pas de lien direct avec l'autoroute à moins qu'un échangeur n'y soit également prévu.

Le rejet par Jonquière de l'option La Ratière s'explique en partie par la crainte que la clientèle potentielle en provenance du Lac Saint-Jean ne soit détournée vers Chicoutimi alors qu'à Faïence, les consommateurs pourraient être incités à poursuivre sur le boulevard Harvey vers le centre-ville de Jonquière. Cette interprétation ne tient cependant pas compte de la supériorité déjà existante du pouvoir d'attraction commerciale de Chicoutimi.

En fonction de leur superficie et du nombre d'établissements qu'ils regroupent, les trois centres d'achats de Jonquière peuvent être classés comme des centres communautaires. Ce type de centre d'achats dessert généralement une zone d'attraction primaire de 5 000 à 40 000 habitants dans un rayon de 2,4 km et une zone d'attraction secondaire déterminée par un temps maximum de déplacement de 15 à 20 minutes. (1)

Bien que les trois centres soient localisés sur le même axe routier (boulevard Harvey et route 170) on ne peut combiner leur superficie et les considérer comme un centre d'attraction régionale puisqu'ils n'en possèdent pas les caractéristiques.

(1) Urban Land Institute, technical bulletin 69. Shopping Center Zoning, Library of Congress Catalog Number 73-88224, Washington, 1973.

Par ailleurs, chacun des deux centres commerciaux de Chicoutimi possède les caractéristiques d'un centre régional (nombre et type de magasins, capacité de stationnement, etc...). En plus d'une zone primaire et secondaire, ils desservent également une zone tertiaire d'attraction estimée à environ 32 km de rayonnement. Leur grande proximité leur procure un pouvoir d'attraction considérable puisqu'elle permet d'accroître les possibilités de choix du consommateur.

Théoriquement, un centre commercial régional doit pouvoir bénéficier d'un bassin de population de plus de 150 000 personnes. Considérant que l'O.P.D.Q. estime le bassin d'influence commerciale de Chicoutimi à 76 565 personnes et celui de Jonquière à 67 478 (2), on peut se demander si dans l'ensemble la conurbation n'est pas suréquipée en espaces commerciaux.

Construits respectivement en 1968 et en 1973, les centres commerciaux de Chicoutimi ont pu développer une clientèle avant que ne s'implantent des établissements concurrents à Jonquière (soit en 1974, 1975 et 1976). Notons que le plus récent (Place Centre-ville) est localisé au coeur du centre-ville de Jonquière et sera vraisemblablement un élément central du programme de revitalisation du centre-ville en voie de formulation. La réalisation de ce programme augmentera sans doute la capacité d'attraction non seulement du centre commercial mais de tout le centre-villeaux dépens des concurrents Jonquiérois plutôt que des centres régionaux de Chicoutimi.

L'apport économique souscrit par la population du Lac Saint-Jean aux commerces du Haut-Saguenay est considérable. En 1973, Louis-Marie Bouchard estimait après enquête à 54.17% le volume d'achats des consommateurs du Lac Saint-Jean dans les commerces du Haut-Saguenay (3). Selon un représentant de l'O.P.D.Q. en région, cette tendance se maintient même depuis l'ouverture de centres commerciaux à Dolbeau et Alma.

L'amélioration de la route 170 entre Saint-Bruno et Jonquière ne diminuerait pas suffisamment le temps de parcours pour modifier les échanges commerciaux entre le Lac Saint-Jean et le Haut-Saguenay pris globalement.

Cependant, le contournement de Jonquière par l'autoroute permettrait à la clientèle du Lac Saint-Jean d'accéder plus rapidement et confortablement à Chicoutimi et renforcerait les tendances actuelles et le pouvoir d'attraction des centres commerciaux du boulevard Talbot par rapport à ceux de Jonquière.

(2) OPDQ, L'Armature urbaine du Saguenay-Lac Saint-Jean, Coll. Schémas régionaux, 1978, p. 82

(3) Bouchard, Louis-Marie, Les villes du Saguenay - Étude géographique, Leméac et la fondation de l'U.Q.A.C., 1973, 212 p.

Il s'avère difficile de quantifier l'importance de la perte économique que subirait Jonquière. En effet, bien qu'il soit possible de parvenir à une estimation théorique en terme de volume de la clientèle potentielle avant et après la mise en service de l'autoroute, seule une enquête auprès des consommateurs du Lac Saint-Jean permettrait de connaître leurs lieux de magasinage actuels et d'évaluer les modifications probables de leur comportement.

De plus, le contournement pourrait également modifier la balance commerciale à l'intérieur de la conurbation puisque la diminution de la distance-temps y serait plus perceptible.

L'impact le plus important risque donc d'être le transfert d'une partie des dépenses en consommation de Jonquière vers Chicoutimi et c'est l'impact le plus difficile à évaluer. Là encore, seul un sondage permettrait d'identifier la part du revenu des ménages dépensée à Jonquière ou à Chicoutimi.

Jusqu'à présent, le commerce de détail regroupé en centre d'achats a été considéré mais il faut préciser que les aires de marché vont également varier en fonction de la durabilité des biens. En effet, plus le bien est durable (automobile, ameublement, appareils électroménagers, bijoux, etc...) moins le consommateur sera influencé par le facteur distance-temps. Puisqu'il s'agit d'un investissement important, les facteurs majeurs seront le prix, la qualité, le choix et le service après-vente.

Une grande partie des consommateurs semblent trouver ces éléments dans les grands magasins à rayon dont les plus importants sont situés à Chicoutimi. Cependant, des marchands indépendants peuvent également leur faire compétition dans la mesure où leur réputation est solidement établie et à l'aide d'une publicité agressive. Étant donné l'importance des investissements consentis par les consommateurs pour les biens durables, un inventaire des superficies commerciales en fonction du type de bien serait nécessaire pour préciser l'importance de l'impact du projet pour le commerce de Jonquière.

### 3.3 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Compte tenu des analyses précédentes, la réalisation du contournement de Jonquière aura des répercussions graves sur le milieu agricole. Au niveau des exploitations, plusieurs subiront un impact direct dû à l'immobilisation de superficies par l'emprise (108 ha) et à la création d'enclaves (86 ha) isolées par le tracé des sites d'exploitation et difficilement accessibles. De plus à l'échelle municipale, une superficie de 575 ha située entre le tracé à l'étude et le milieu bâti risque d'être perdue pour l'agriculture.

L'importance des superficies en jeu nous permet d'anticiper de sérieux problèmes pour l'obtention d'une autorisation de la Commission de la protection du territoire agricole.

Au plan commercial, la mise en service d'une autoroute au sud de Jonquière renforcera la capacité d'attraction commerciale déjà existante de Chicoutimi aux dépens de Jonquière. En raison de la diminution de la distance-temps, une part plus importante des dépenses de consommation des ménages de Jonquière et à un moindre degré du lac Saint-Jean sera détournée vers les commerces de Chicoutimi.

Bien que des analyses additionnelles soient nécessaires pour préciser l'ampleur des impacts commerciaux et agricoles, les répercussions déjà évaluées sont suffisamment importantes pour justifier une recherche sérieuse de solutions alternatives au projet à l'étude. De telles alternatives devront de toute façon être considérées dans le cadre de l'étude d'impact requise conformément à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Il existe en outre de fortes probabilités que le projet fasse l'objet d'audiences publiques en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement.

En dernier ressort, il est évident que l'acceptabilité environnementale du projet dépendra de la confrontation des impacts sur le milieu tant agricole que commercial avec la justification donnée au projet et la faisabilité des solutions alternatives.

#### 4.0 SECTEUR LA RATIÈRE-SAINTE-BRUNO

Les scénarios d'intervention dans ce secteur ont été établis lors d'une rencontre tenue le 28 novembre 1984 entre la Direction des tracés et projets, la Direction régionale 02 et la Division de la planification du réseau routier.

Entre La Ratière et Larouche l'option 1 conserve l'axe de la route 170 dont l'amélioration pourrait être réalisée selon une des trois variantes suivantes: redressement de courbes, voies auxiliaires de dépassement ou élargissement à quatre voies divisées par marquage au sol. L'option 2 prévoit la construction d'une route principale à deux voies au sud de la route 170 dans le corridor prévu à l'origine pour l'autoroute (voir figure 3)..

De Larouche jusqu'au village de Saint-Bruno, la seule intervention à l'étude consiste à élargir la route 170 à quatre voies divisées par marquage au sol.

L'élargissement de la route 170 à quatre voies de Jonquière à Saint-Bruno a fait l'objet en mai 1984 d'une étude de la Division des tracés. L'étude proposait de façon préliminaire divers profils en travers selon les tronçons et c'est à partir de ces propositions que l'évaluation environnementale de cette variante a été réalisée. Un rapport de la Section des études de circulation daté du 1er octobre 1984 était également disponible pour ce secteur.

#### 4.1 ANALYSE DU MILIEU

##### 4.1.1 MILIEU BIOLOGIQUE

Exception faite des extrémités de ce secteur, le corridor étudié traverse, entre La Ratière et le VIIIe rang, un milieu essentiellement forestier. À l'ouest de Larouche, la forêt est relativement jeune (classes d'âge 30 et 50 ans) alors qu'à l'est de Larouche, elle est très jeune ou en régénération, des suites de feux ou de coupes. On y trouve deux principaux groupes de peuplements, les uns mixtes dominés par les feuillus intolérants à l'ombre (bouleau à papier, peupliers), les autres dominés par les conifères (épinettes, sapin baumier) avec la présence occasionnelle de mélèze dans les endroits humides et de pin gris sur les sols sableux.

Étant donné son caractère naturel, ce milieu offre un potentiel théorique intéressant pour la faune terrestre; malgré cela, la présence d'originaux n'est qu'occasionnelle, et celle de cerfs de Virginie (chevreuil) plus rare encore. La chasse au petit gibier (lièvre, perdrix) de même que le trappage s'y pratiquent, mais il n'existe pas de statistiques sur ces activités. Les nombreux plans d'eau de faible superficie accueillent plusieurs espèces nicheuses de sauvagine, mais on ne connaît pas d'aire d'utilisation intensive en période de migration.

En ce qui concerne la faune aquatique, l'omble de fontaine est le seul poisson d'intérêt sportif présent dans le bassin de la rivière Dorval, qui couvre la majeure partie du territoire étudié. Sa présence est également possible dans le cours supérieur de la rivière Bédard (ouest de la zone d'étude) et du ruisseau des Chasseurs (est de la zone d'étude), bien que ces cours d'eau coulent majoritairement en milieu agricole.

#### 4.1.2 MILIEU AGRICOLE

Du point de vue agricole, seule la partie située à l'ouest du village de Larouche est remarquable. On y retrouve environ 7 exploitations agricoles situées en marge de la route. Les sols de ce secteur appartiennent à la plaine d'Hébertville et se classent parmi des sols à potentiel moyen à élevé.

L'utilisation des sols est reliée à leur possibilité pour les différentes cultures et aux exigences de la production laitières qui prédomine. Ainsi pour ce secteur les fourrage et grande culture dominant.

Les sols cultivés de ce secteur bénéficient, pour la plupart, d'un système de drainage souterrain pour évacuer le surplus d'eau qui constitue leur principale limitation.

Entre La Ratière et le village de Larouche, on remarque quelques exploitations agricoles de dynamisme incertain et apparemment marginales.

L'utilisation agricole de ce dernier secteur est limitée à quelques parcelles de fourrage négligé. Une utilisation agricole plus importante y est limitée en raison de la présence du Horst de Kénogami, impropre à l'agriculture.

La zone agricole couvre la partie de ce tronçon située à l'intérieur de la municipalité de Jonquière et la partie située entre le village de Larouche et le village de Saint-Bruno.

### 4.1.3 MILIEU BÂTI

À l'exception des localités de Moquin et de Larouche, regroupées autour des tronçons de l'ancienne route 16, le milieu bâti prend la forme d'un développement linéaire relativement continu de La Ratière à la limite de Jonquière et plutôt discontinu à Larouche et Saint-Bruno. On ne retrouve le long de la route 170 que quatre (4) commerces à caractère local.

Par la route 170, on accède aux zones de villégiature autour des lacs des Bleuets, aux Canards, Hercule, des Chasseurs, Bruyère et Jérôme. On peut prévoir que le secteur ne connaîtra pas de développement résidentiel important à court ou moyen terme.

En effet, cette partie de la municipalité de Jonquière est zonée agricole et la plupart des subdivisions y sont déjà construites. Le zonage municipal confirme cette vocation: à l'exception des zones de villégiature du lac des Bleuets et du lac Hercule, l'activité dominante prévue est l'agriculture. Le règlement permet cependant la résidence isolée mais ce secteur n'est pas desservi par l'aqueduc et l'égoût et de plus, une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole serait requise avant de pouvoir construire.

Pour environ les deux tiers du tracé dans la municipalité de Larouche, les lots appartiennent à la Couronne et les services municipaux ne sont fournis que dans le secteur le plus dense, soit entre la limite municipale ouest et le chaînage 17+900. (voir figure 3).

À l'est du périmètre d'urbanisation, fixé par la M.R.C. Lac Saint-Jean Est à la ligne du chemin de fer du CN, le territoire de Saint-Bruno fait partie d'une zone à contrôle minimum. Dans cette zone les seuls usages et constructions permis sont les bâtiments résidentiels (max. 2 logements), les chalets et les bâtiments à usage agricole sur des terres en culture. D'ailleurs, à l'exception de 400 m à la limite est de la municipalité, le projet est situé entièrement en zone agricole.

## 4.2 ANALYSE DES RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES

---

### 4.2.1 AMÉLIORATION DE LA ROUTE 170 (OPTION 1)

Le redressement de courbes afin d'améliorer la visibilité au dépassement (variante A) impliquerait des travaux d'une longueur totale de 5,6 km. Du CH 6+500 à 9+000, le réalignement se ferait au sud de la route actuelle et nécessiterait le déplacement de la voie ferrée (voir figure 3).

Ce nouveau tracé sectionnerait deux exploitations agricoles marginales (lots 11-12-13 et lot 10p) à l'ouest du lac Hercule et exigerait une coupe dans un jeune boisé de feuillus d'essences intolérantes, et de résineux. S'éloignant du lac Bruyère, le tracé serait redressé au nord de l'emprise existante dans un boisé de même type jusqu'au CH 12+000 environ.

Le même tronçon pourrait également être amélioré en ajoutant deux voies auxiliaires de dépassement (variante B) ce qui limiterait l'empiètement sur les exploitations agricoles et les boisés.

Des voies de dépassement sont également considérées à la limite des municipalités de Larouche et Saint-Bruno soit du CH 18+600 à 23+000. L'emprise serait portée de 36,6 m à 45 m minimum en section rurale. À proximité de la localité de Larouche, une résidence et un commerce risquent d'être affectés. Deux exploitations agricoles (lot 14, rang 10 et lots 12 et 13, rang 9) subiraient un impact mineur, leur propriété étant déjà sectionnée par le tracé actuel de la route.

La variante C propose l'élargissement à quatre voies divisées par marquage au sol de la route 170 de La Ratière à Saint-Bruno dans une emprise minimum variant de 24,6 m à 45 m, différents profils ayant été retenus selon les caractéristiques du milieu.

Au niveau agricole, les pertes de superficies cultivées se chiffrent aux environs de 6 ha dans la municipalité de Saint-Bruno. Cette perte répartie sur 8 exploitations agricoles n'entraînerait cependant pas d'impact important, d'autant plus que les immobilisations de superficies seraient effectuées immédiatement en bordure de la route.

Une cinquantaine de bâtiments principaux, dont trois commerces, identifiés sur ce tronçon subiraient à des degrés divers l'impact de l'élargissement prévu. Dans l'ensemble, l'ajout de deux voies de roulement augmenterait le niveau de bruit; de plus, certaines résidences dans la municipalité de Larouche où le relief est plus accidenté pourraient connaître des problèmes d'accès suite au rapprochement de la chaussée.

Environ la moitié des résidences permanentes sont regroupées sur 900 m entre La Ratière et le chemin d'accès au secteur de villégiature du lac des Bleuets. Le profil en travers retenu pour ce tronçon prévoit un drainage fermé du côté des résidences et un fossé mitoyen avec le CN, ce qui limiterait l'élargissement d'emprise à 0,2 m. Par ailleurs, entre les CH 12+400 et 12+700 le projet à l'étude prévoit un élargissement d'emprise minimum de 8,4 m ce qui occasionnerait le rapprochement de dix (10) résidences. Il en serait de même pour trois (3) résidences à l'intersection du chemin du 8<sup>e</sup> rang et six (6) à l'intersection du chemin du 7<sup>e</sup> rang à Saint-Bruno.

#### 4.2.2 ROUTE PRINCIPALE (2 VOIES) AU SUD DE LA ROUTE 170 (OPTION 2)

L'ouverture d'un nouveau tracé de 14,1 km au sud (la localisation à la figure 3 est approximative) s'accompagne également de l'élargissement à quatre voies de la route 170 à Saint-Bruno.

Cette option ne présente guère d'avantage ni d'inconvénient du point de vue agricole par rapport à la variante C de l'option 1. La majorité des impacts sont en effet situés entre la limite de municipalité de Saint-Bruno et le village de Saint-Bruno. Une légère perte de superficie agricole additionnelle serait requise pour le raccordement avec la route 170 mais cette perte correspond approximativement à ce qui serait épargné plus à l'est sur la route 170.

Pour le milieu bâti, les effets seraient indirects; l'élimination de la circulation de transit pourrait contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des résidents en bordure de la route 170.

Cependant, plusieurs tributaires de la rivière Dorval pourraient être affectés et une coupe importante devrait être faite dans une forêt relativement jeune à l'ouest du tronçon et en régénération à l'est.

#### 4.3 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

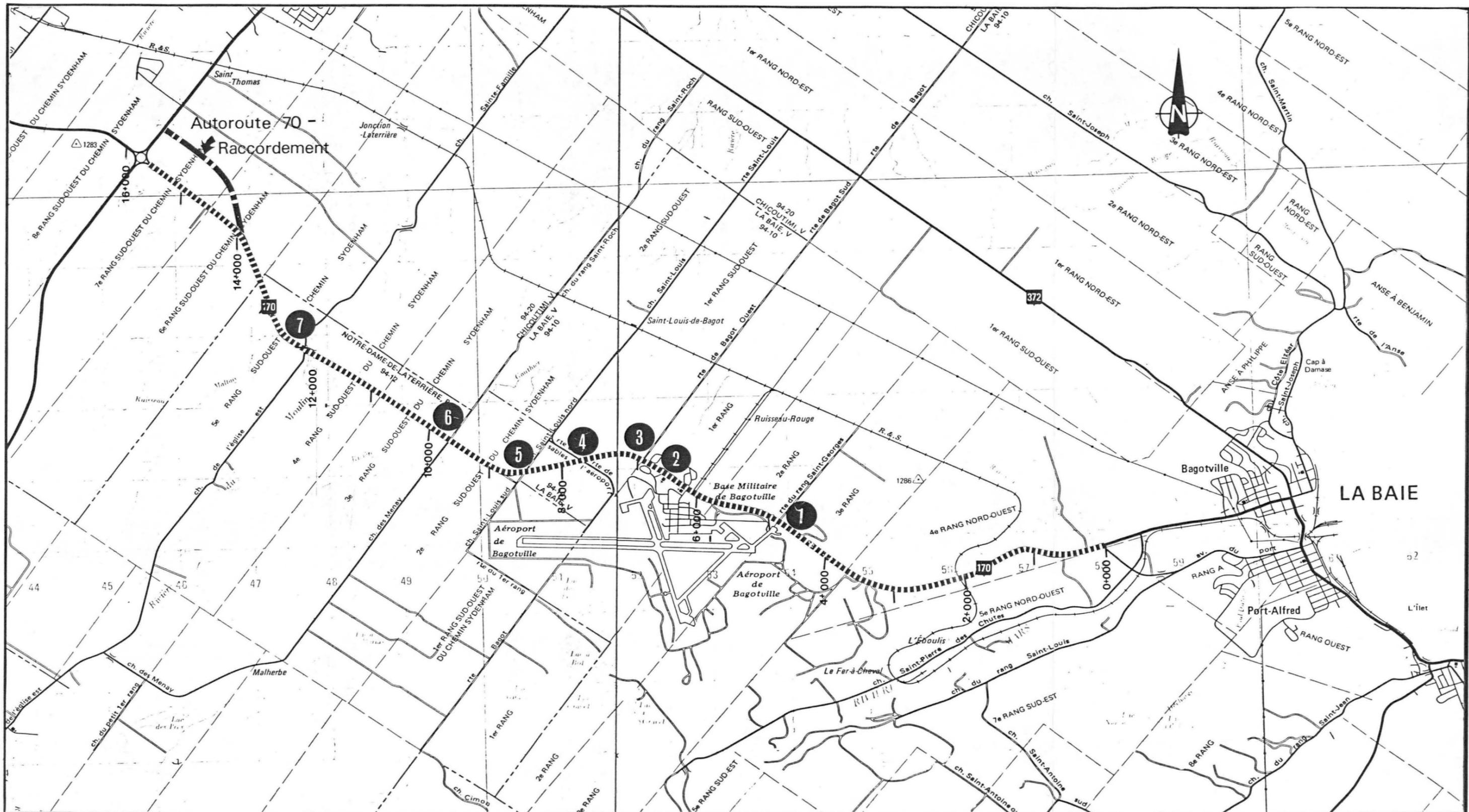
---

Bien que ce milieu ne présente pas de contraintes environnementales majeures, l'ouverture d'un nouveau corridor en milieu naturel ne devrait être considérée qu'en l'absence d'alternatives viables aux plans technique et environnemental.

Or, sur la base du rapport de la Section des études de circulation, il semble qu'à part un tronçon de 986 m à l'entrée est du village de Saint-Bruno, la qualité générale de la route 170 dans ce secteur est excellente. Par ailleurs, les améliorations ponctuelles prévues par les variantes A et B (redressement de courbes ou voies auxiliaires de dépassement) ne soulèvent pas d'enjeux environnementaux majeurs.

Si l'élargissement à quatre voies de la route 170 s'avérait nécessaire, cette variante serait également acceptable au plan de l'environnement à la condition que, dans l'esprit des propositions préliminaires de la Division des tracés, des sections en travers avec drainage fermé soient retenues pour les tronçons les plus densément construits. De plus, les sections de route longeant ou traversant un cours d'eau devraient faire l'objet de recommandations ponctuelles en fonction de la protection de l'omble de fontaine (période des travaux, prévention de l'érosion...).

Comme pour les autres secteurs, l'usage des sols en zone agricole devra être autorisé par la Commission de protection du territoire agricole. Toutes les options et variantes évaluées devraient faire l'objet d'un certificat d'autorisation de réalisation.



Option 1 :

----- Elargissement à 4 voies

Option 2 : Améliorations ponctuelles

1 3 6 7 Voies auxiliaires  
2 Voie de service

4 Voies auxiliaires; Correction d'intersection  
5 Voies auxiliaires; Réaménagement du rang

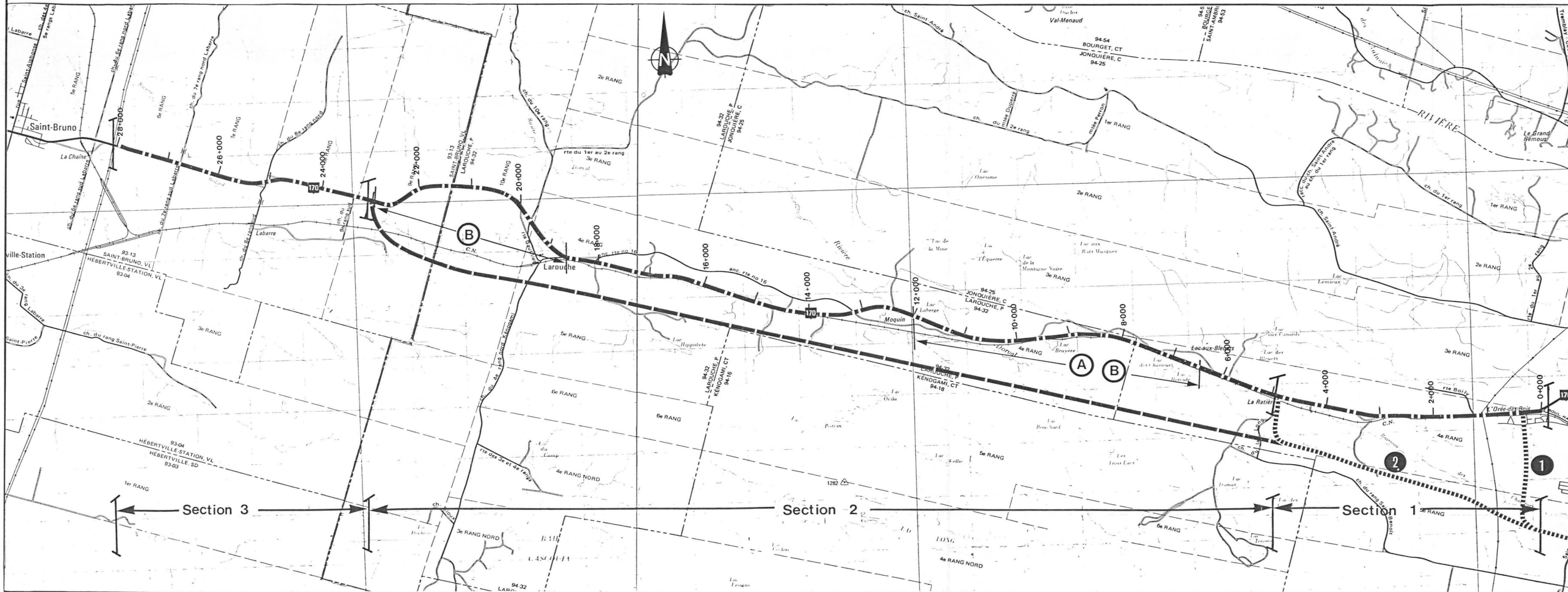
Figure: 1

Echelle: 1 : 50 000

Date: 85-03-29 Technicien: France Marcoux

Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'Environnement





Section 1 : Jonquière - La Ratière  
 Option 1 : Raccordement à Faïence  
 Option 2 : Elargissement à 4 voies  
 Raccordement à La Ratière

Section 2 : La Ratière - Larouche  
 Option 1 - Variantes  
 A : Redressement de courbes

B : Voies auxilliaires  
 C : Elargissement à 4 voies  
 Option 2 :  
 Route principale ( 2 voies )

Section 3 : Larouche - Saint-Bruno  
 Elargissement à 4 voies  
 Bornes des sections

FIGURE : 3  
 Echelle : 1 : 50 000  
 Date : 85 - 03 - 29

Gouvernement du Québec  
 Ministère des Transports  
 Service de l'Environnement  
 Technicien : France Marcoux

