



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 133

MUNICIPALITÉ : VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

CANQ
TR
GE
CA
452

DEMANDE DE C.A.C.

178A

554079



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
AOU 24 1989
TRANSPORTS QUÉBEC

REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 133
MUNICIPALITE: VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE
CONSTRUCTION DEPOSEE AUPRES DU
MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUEBEC

Mars 1989

QMT/RA
CANQ
TR
GE
CA
452

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

EQUIPE DE TRAVAIL _____

- | | |
|--------------------|--------------------------------|
| Louise Maurice | urbaniste
chargée de projet |
| Traian Constantin | technicien de la faune |
| André Delage | technicien agricole, rédacteur |
| Ginette Lalonde | architecte du paysage |
| Robert Montplaisir | biologiste |
| Denis Sirois | géographe |

TABLE DES MATIERES

EQUIPE DE TRAVAIL	i
LISTE DES ANNEXES	iv
LISTE DES TABLEAUX	v
LISTE DES FIGURES	v
1 <u>IDENTIFICATION ET ECHEANCIER</u>	1
1.1 Nom, adresse et numéro de téléphone du requérant	1
1.2 Responsable du projet	1
1.3 Chargée de projet	1
1.4 Identification et localisation du projet	2
1.5 Echéancier	2
2 <u>PROBLEMATIQUE ET OBJECTIFS</u>	3
3 <u>DESCRIPTION TECHNIQUE DU PROJET</u>	6

4	<u>PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE</u>	7
5	<u>RESOLUTION MUNICIPALE ET LETTRE DE LA M.R.C.</u>	9
6	<u>MOTIF DE LA DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION</u>	10
7	<u>DESCRIPTION DU MILIEU</u>	11
7.1	Eléments bio-physiques	11
7.2	Eléments bâtis	13
7.3	Eléments visuels	14
8	<u>EVALUATION DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES D'ATTENUATION RETENUES</u>	16
8.1	Eléments bio-physiques	16
8.2	Eléments bâtis	20
9	<u>CONCLUSION</u>	25

LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1: Plans du projet no 622-81-61-181 /
CH-84-61-0028 - 8 feuillets
- Annexe 2: Extrait du livre des délibérations du
Conseil municipal de Mont-Saint-Hilaire
- Annexe 3: Lettre de la M.R.C. de la Vallée du
Richelieu du 13 septembre 1988
- Annexe 4: Extraits du Cahier des normes du
ministère des Transports du Québec
- Annexe 5: Plans no 1, 2 et 3 décrivant les projets
de plantations
-

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Réduction des marges de recul des résidences	21
Tableau 2: Arbres qui seront éliminés	22
Tableau 3: Arbres situés à la limite de l'emprise prévue	24

LISTE DES FIGURES

Figure 1: Localisation du projet	4
Figure 2: Section-type	6
Figure 3: Territoire agricole protégé	8

1. IDENTIFICATION ET ECHEANCIER

1.1 NOM, ADRESSE ET NUMERO DE TELEPHONE DU REQUERANT

M. André Brien, directeur régional (6-1)
Ministère des Transports du Québec
380 boulevard Saint-Joseph ouest
Drummondville (Québec)
J2B 6W6
(819) 478-2546

1.2 RESPONSABLE DU PROJET

M. Daniel Waltz, écologiste
Chef du Service de l'environnement
Ministère des Transports du Québec
255 boul. Crémazie est, 8e étage
Montréal (Québec)
H2M 1L5
(514) 873-5050

1.3 CHARGE DE PROJET

Mme Louise Maurice, urbaniste
Division des études environnementales-ouest
Service de l'environnement
Ministère des Transports du Québec
255 boul. Crémazie est, 8e étage
Montréal (Québec)
H2M 1L5
(514) 873-6280

1.4 IDENTIFICATION ET LOCALISATION DU PROJET

Route: 133 (chemin des Patriotes)

Municipalité: Ville de Mont-Saint-Hilaire

Municipalité Régionale
de Comté (M.R.C.): La Vallée du Richelieu

Circonscription Electorale
Provinciale (C.E.P.): Verchères

Notre numéro de dossier: AR. 6.1-51-34 (567) - Service
de l'environnement
620-6151-7603 - District 51

Numéro de plan: 622-81-61-181 / CH-84-61-0028
8 feuillets
(annexe 1)

1.5 ECHEANCIER

Début de construction prévu: 1991

2. PROBLEMATIQUE ET OBJECTIFS

En raison des lacunes identifiées et des pressions venant du milieu, le ministère des Transports entend réaménager à deux (2) voies, dans l'axe actuel, le tronçon de la route 133 compris entre le pont du ruisseau Voghel et la limite du trottoir existant dans Mont-Saint-Hilaire (figure 1).

Proche de l'autoroute 20, ce tronçon de 1,5 kilomètre supporte des débits de circulation élevés: D.J.M.A. et D.J.M.E. respectivement de 5 425 et 5 935 en 1986, comparativement avec D.J.M.A. et D.J.M.E. de 3 650 et 4 125 au sud de la route 116. Ce qui témoigne de l'importance de ce tronçon dans les liaisons entre Mont-Saint-Hilaire, les municipalités voisines et Montréal.

Au site du projet, la route se caractérise ainsi:

- . surface pavée large de 6,3 à 7,6 mètres;
- . accotements étroits (1,0 m);
- . absence de stationnement;
- . absence de trottoir, contrairement au tronçon contigu dans l'agglomération;
- . écoulement continu, c'est-à-dire aucun arrêt obligatoire;
- . vitesse limite de 50 km/heure;
- . dépassement prohibé.

Il semble que les restrictions concernant la vitesse et les dépassements ne soient pas toujours respectées: des vitesses élevées et des dépassements sont fréquents même si la sinuosité de la route actuelle est défavorable à de telles pratiques. Il appert de plus que l'étroitesse de la chaussée, l'absence de trottoir et d'espace réservé, ainsi que les conditions précitées, font que cyclistes et piétons peuvent difficilement circuler sur ce tronçon. Par ailleurs, la géométrie oblique des intersections diminue le champ de vision des usagers qui les empruntent, réduisant d'autant la sécurité du profil à ces endroits.

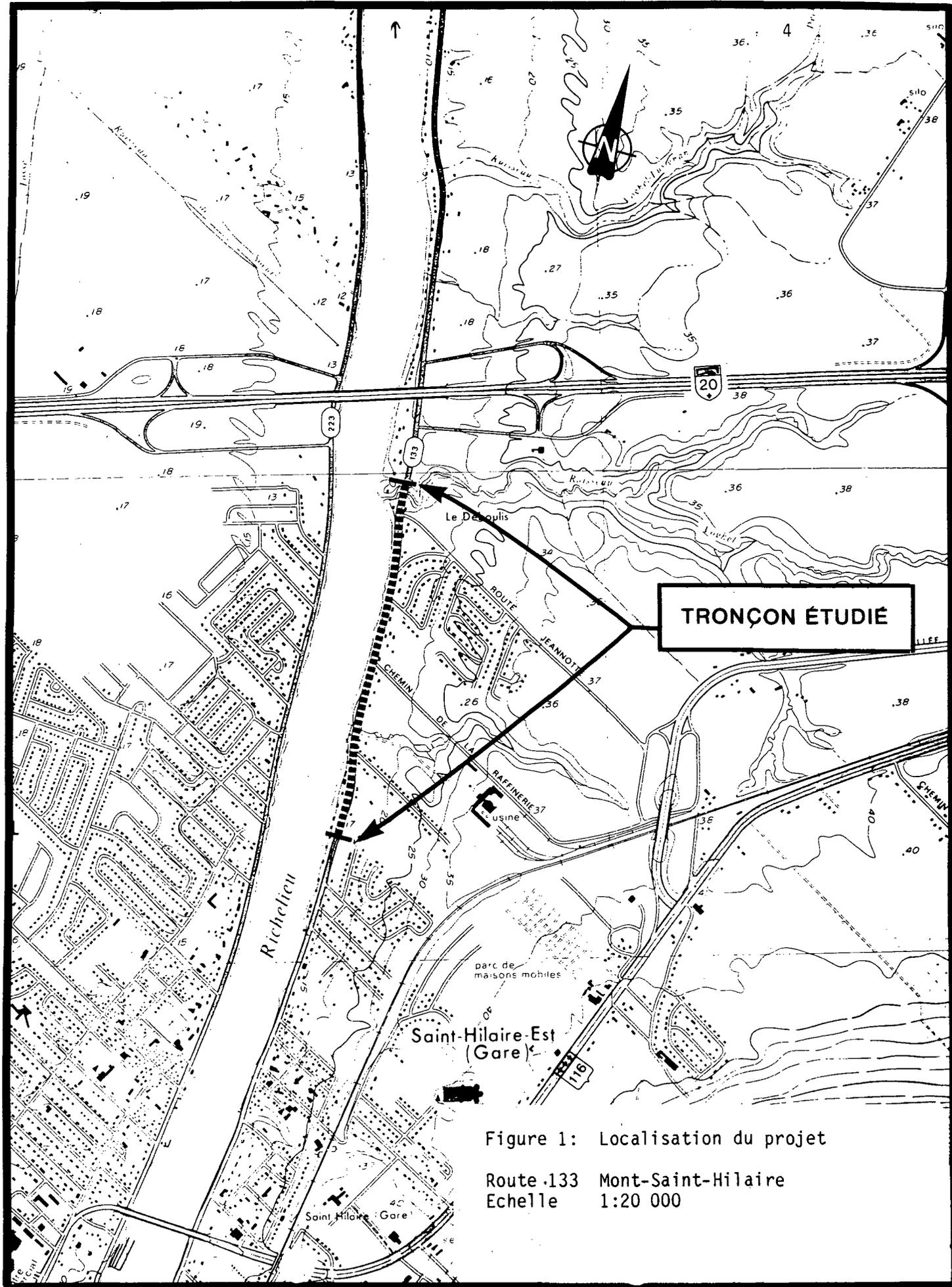


Figure 1: Localisation du projet

Route .133 Mont-Saint-Hilaire
 Echelle 1:20 000

En plusieurs occasions, suite à certaines pressions venant du milieu, les autorités municipales ont demandé au ministère des Transports de modifier ce tronçon de façon à y hausser la sécurité des usagers et le confort des résidents qui en sont voisins.

Outre les objectifs techniques, compte tenu de la nature et de l'utilisation des sites voisins, le projet vise également:

- . la conservation des attraits historiques et touristiques;
 - . la protection, sinon l'amélioration de la trame visuelle;
 - . la protection de la berge et du lit du Richelieu, tant en raison du potentiel des milieux en place que de l'accessibilité physique et visuelle de ce cours d'eau;
-

3. DESCRIPTION TECHNIQUE DU PROJET

Le projet s'étend sur une longueur de 1,5 km, soit du pont sur le ruisseau Voghel jusqu'à la limite du trottoir existant dans Mont-Saint-Hilaire. De ce 1,5 km, 100 mètres (ch. 0+000 à 0+100) sont situés en territoire agricole protégé et 1390 mètres (ch. 0+110 à 1+500) sont situés à moins de 60 mètres de la rivière Richelieu.

Le projet sera réalisé d'après les détails de la section-type illustrée ci-bas, laquelle nécessite une emprise d'une largeur de 15,5 mètres.

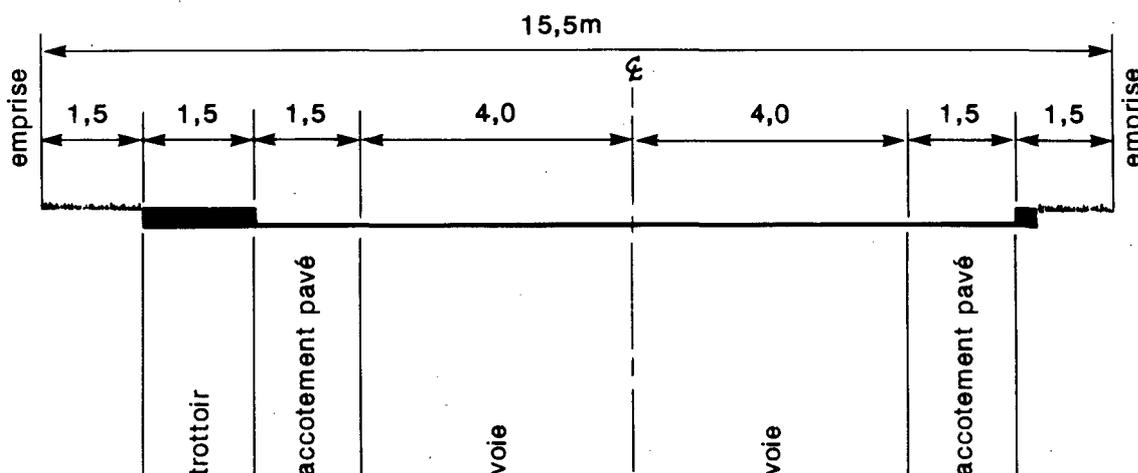


Figure 2: Section-type

La réalisation du projet implique la correction de certaines courbes et dénivellations problématiques, le réaménagement des intersections ainsi que le remplacement de deux (2) ponceaux reliant deux (2) ruisseaux au Richelieu.

L'élargissement de l'emprise se fera principalement du côté opposé à la rivière, à l'exception de la section comprise entre les chaînages 1+315 et 1+500 où l'élargissement se fera des deux côtés de l'emprise actuelle.

4. PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE

Bien que l'extrémité nord du projet, correspondant approximativement au chaînage 0+000 à 0+100, soit située en territoire agricole (figure 3), aucune autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec n'est requise en vertu de l'article 41 de la Loi sur la protection du territoire agricole. En effet, les travaux porteront l'emprise existante à une largeur inférieure à 20 mètres, incluant l'emprise actuelle: de plus, la superficie additionnelle requise aux fins des travaux est contiguë à l'emprise actuelle.

Seule une déclaration d'utilisation devra être produite en son temps.

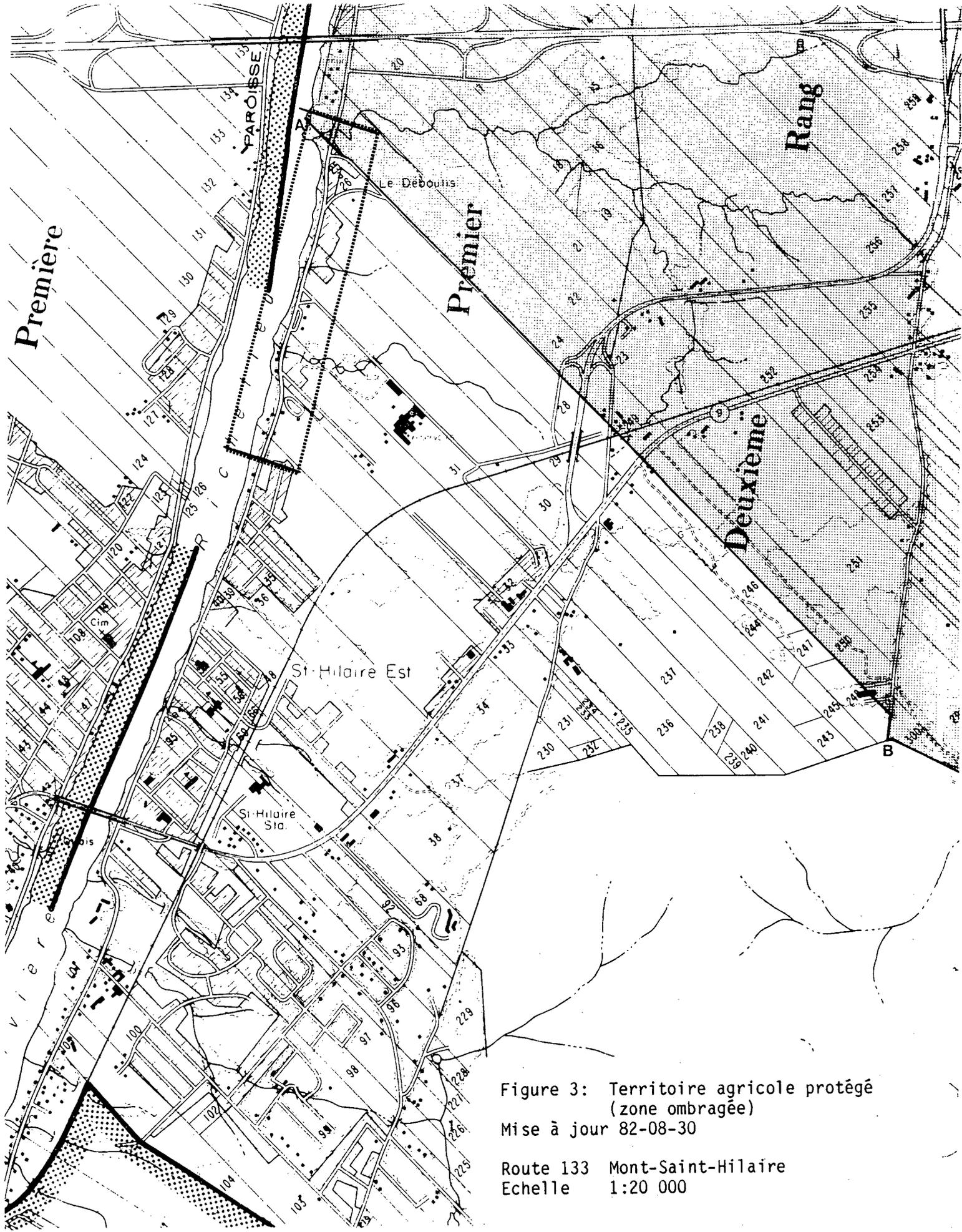


Figure 3: Territoire agricole protégé
 (zone ombragée)
 Mise à jour 82-08-30

Route 133 Mont-Saint-Hilaire
 Echelle 1:20 000

5. RESOLUTION MUNICIPALE ET LETTRE DE LA M.R.C.

La municipalité de Mont-Saint-Hilaire a accepté le projet préparé par le Ministère dans une résolution datée du 7 décembre 1987 (annexe 2).

La M.R.C. de la Vallée-du-Richelieu quant à elle, nous a fait parvenir une lettre datée du 13 septembre 1988 concernant le projet, dans laquelle il est mentionné que les travaux proposés ne constituent pas une intervention allant à l'encontre des orientations du schéma (annexe 3).

6. MOTIF DE LA DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE _____
CONSTRUCTION

Le réaménagement de la route 133 sera réalisé en deçà de 60 mètres de la rivière Richelieu sur une distance de 1,4 km, soit du chaînage 0+110 à 1+500 ce qui implique qu'un certificat d'autorisation de construction doit être obtenu conformément à l'article 3 de l'Arrêté en Conseil 3789-75.

7. DESCRIPTION DU MILIEU

L'ambiance propre aux sites voisins du projet est redevable de:

- . la proximité ainsi que de l'accessibilité physique et visuelle du Richelieu;
- . l'abondance et la diversité du couvert végétal;
- . la composition et la disposition des éléments bâtis ainsi que leur intégration avec l'ensemble des éléments biophysiques;
- . l'attrait historique des lieux;
- . l'intérêt du registre paysager qui offre des vues sur la rivière, l'intérieur des terres et le mont Saint-Hilaire.

De façon générale, la valeur de la trame urbaine de même que son intégration à un cadre historique, font qu'un grand nombre de touristes (automobilistes ou cyclistes) fréquentent la route 133 et, par conséquent, le tronçon à l'étude.

Le traitement des diverses composantes dans le présent rapport pouvant difficilement se faire en extrayant la dimension visuelle des éléments étudiés, la description du site du projet et l'analyse des impacts prévisibles tiendront compte de la participation des divers éléments à l'équilibre de la trame visuelle observée.

7.1 ELEMENTS BIO-PHYSIQUES

Incliné vers le Richelieu, le terrain étudié est légèrement valonné et seul le ravinement observé aux abords des cours d'eau en rompt l'uniformité. Composés d'argile, les dépôts superficiels reposent sur du gravier et du sable, ou sur le roc. Par ailleurs, le projet longe le Richelieu sur la majeure partie du parcours en plus de croiser trois ruisseaux de moindre importance.

Haute de 5 à 6 mètres, la berge du Richelieu est abrupte (pente moyenne de 2:1 là où elle possède une largeur de 10 m) et est colonisée par une abondante végétation composée d'herbacées et de feuillus (érables, frênes, ormes, peupliers, etc.). On retrouve plusieurs sections où de la pierre, des cailloux et des matériaux divers ont été déversés dans la pente pour limiter les effets de l'érosion. Par ailleurs, des signes d'érosion active et d'instabilité ont été observés au niveau du chaînage 0+880.

De plus, les crues printanières peuvent accentuer cette érosion. En effet, alors que la base du talus se situe à 7,5 mètres (soit la ligne des hautes eaux naturelles), l'eau s'élève à 9,65 et 9,93 mètres pour les périodes de récurrence de 20 à 100 ans respectivement, ce qui correspond environ à la moitié du talus. De façon générale, on peut tout de même dire que la berge a conservé un caractère fortement naturel et contribue, de par la végétation en place, à la composition des paysages ainsi qu'à l'encadrement visuel.

Les recensements de 1970 faits par J.R. Mongeau pour le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, montrent que quarante-sept espèces de poissons fréquentaient alors les lieux, dont plusieurs espèces sportives. Sur toute la longueur du projet, la présence d'un herbier à dominance émergente d'une superficie de 5 ha fait que les milieux aquatiques riverains du projet peuvent constituer des aires propices à la reproduction de certaines espèces telles l'achigan à petite bouche, la barbotte brune, le crapet de roche, la marigane noire et la perchaude. Cette activité ichthyenne enrichit la valeur écologique déjà signalée de la berge.

Au chaînage 0+030, le ruisseau Voghel semble favorable au frai de l'éperlan arc-en-ciel d'eau douce et du grand brochet. Peu profond et d'un écoulement lent, ce ruisseau voit ses berges colonisées par une végétation herbacée et arborescente qui les protège en partie de l'érosion. Observés depuis le pont jusque très haut à l'intérieur des terres, des décrochements et des coulées argileuses d'importance variable, dont certains semblent récents, indiquent que les berges de ce ruisseau sont sensibles. D'ailleurs, en aval du pont, les berges sont protégées par des perrés et autres ouvrages de soutènement.

De faible dimension, le ruisseau situé au chaînage 0+650 s'avère intermittent et ne présente pas d'intérêt faunique étant donné que son lit est plus élevé que le Richelieu. Ses berges abruptes sont colonisées par des arbustes et des herbacées.

Au chaînage 1+030, un ruisseau de petite dimension servait jadis d'émissaire pour l'évacuation des eaux usées de la Raffinerie de sucre du Québec lorsque celle-ci était encore en opération. Ce ruisseau circule au creux d'une cuvette de bonne dimension et ne semble supporter aucune activité ichtyenne. Cette absence s'expliquerait par la qualité douteuse de ses eaux et la longueur de l'égout industriel reliant son lit au Richelieu à partir de la route, soit plus de 30 mètres. Par ailleurs, la cuvette est colonisée par une abondante végétation composée d'une strate arborescente où s'entremêlent feuillus et résineux, et de strates arbustives et herbacées bien développées. A noter que ce boisé constitue un point charnière entre un milieu visuel fermé (ici l'agglomération) et un milieu ouvert et, de ce fait, contribue à l'encadrement visuel.

7.2 ELEMENTS BATIS

Quoique certains lots situés en retrait de la route soient cultivés, aucune activité agricole n'est pratiquée aux abords immédiats de la route et c'est la fonction résidentielle qui occupe la majorité des sites voisins du projet (rappelons que seule une petite portion du projet se trouve en zone verte). Seuls un entrepôt et un dépanneur diffèrent de cette utilisation. Sur toute la longueur du projet, les résidences sont disposées de façon continue et linéaire et sont, pour la plupart, situées à une dizaine de mètres de la route. La marge de recul minimale légale prescrite à 7,6 mètres par la municipalité semble respectée par toutes les résidences à l'exception de celle au numéro civique 976 logée au chaînage 0+215 (côté est). De façon générale, les aménagements en façade des résidences sont harmonieux et la nature des éléments décoratifs assure leur intégration visuelle au milieu naturel ambiant. Ainsi, de nombreux arbres sont intégrés à ces aménagements, les clôtures sont en bois ou en pierre, les bâtiments semblent bien entretenus: le tout contribue au climat à la fois calme et coloré du secteur et rehausse d'autant la trame visuelle.

La forme urbaine du tronçon est tributaire du rôle joué et encore tenu par la route 133 dans le développement de la municipalité et des abords du Richelieu. La proximité de cette rivière confère d'ailleurs un cachet attrayant à tout site riverain du projet. Aucune résidence n'est située du côté ouest de la route entre les chaînages 0+150 et 1+060, ceci en raison de l'étroitesse des parcelles comprises entre la route et la rivière. Par ailleurs, lesdites parcelles semblent toutes appartenir aux résidents qui en sont voisins, lesquels s'en servent, pour la plupart, pour accéder à la rivière à l'aide d'escaliers, de quais flottants ou de sentiers aménagés à même la berge.

Selon le Service de l'évaluation de la municipalité de Mont-Saint-Hilaire, aucune maison répertoriée ou protégée au sens des lois s'appliquant au patrimoine culturel n'est présente le long du projet.

7.3 ELEMENTS VISUELS

Depuis la route 116 jusqu'à l'autoroute 20, la route 133 constitue une seule unité de paysage c'est-à-dire que ce secteur est suffisamment homogène aux niveaux de l'occupation du sol, des paysages, du relief et de la végétation pour être considéré comme un ensemble esthétique pourvu de caractères distincts et particuliers.

Le tronçon à l'étude, quoique faisant partie de l'un des secteurs les plus urbanisés de la vallée du Richelieu, possède un registre paysager intéressant, lequel s'avère redevable de la valeur du patrimoine bâti et des nombreuses percées visuelles donnant sur le Richelieu, l'intérieur des terres et le mont Saint-Hilaire. Considérant la composition, la disposition et l'intégration des éléments en place, la route 133 est visuellement absorbée par le milieu ambiant.

L'utilisateur circulant à l'intérieur de l'agglomération, soit entre les chaînages 1+060 et 1+500, voit son champ visuel limité en raison des éléments bâtis disposés en rangs serrés et du couvert arborescent qui ferme partiellement l'espace aérien. Cet encadrement visuel peut tendre en partie vers un meilleur contrôle de la vitesse dans l'agglomération puisque "la structure de l'environnement visuel du conducteur joue un rôle important dans la perception de la vitesse, celle-ci étant liée à la vitesse de défilement des images à la péri-

phérie du champ visuel" (F. Saad, Perception et contrôle de la vitesse en conduite automobile, Organisme national de sécurité routière, France, 1983). Par contre, l'utilisateur circulant entre les chaînages 0+000 et 1+060 traverse un milieu visuel plus ouvert, bordé par quelques résidences espacées du côté gauche et par la végétation riveraine présente du côté droit. Tel que mentionné, le boisé colonisant les abords du ruisseau au chaînage 1+030 constitue un véritable point charnière entre ces deux milieux visuels.

Ces différences au niveau de l'encadrement visuel de l'utilisateur peuvent influencer les vitesses pratiquées dans l'un et l'autre de ces milieux.

8. EVALUATION DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES D'ATTENUATION RETENUES

8.1 ELEMENTS BIO-PHYSIQUES

Les seuls travaux de construction qui seront entrepris au-delà de la limite d'emprise actuelle, du côté adjacent à la rivière, sont du chaînage 1+315 à 1+500.

L'emprise supplémentaire qui sera expropriée du côté de la rivière à cet endroit, ne dépasse pas 2,5 m de largeur et est présentement occupée par de la pelouse ou par divers autres éléments de l'aménagement paysager en façade des résidences construites sur les terrains riverains dont la profondeur approximative varie de 40 à 60 mètres (# civiques 621, 613, 595, 587 et 575).

Les superficies additionnelles qui seront expropriées de ce côté pour l'infrastructure routière ne causeront vraisemblablement aucun impact significatif sur le milieu bio-physique.

En ce qui concerne les autres sections du projet où des travaux sont prévus à une distance en deçà de 60 mètres du Richelieu, certaines précautions seront prises afin de protéger le milieu riparien et aquatique. L'impact potentiel généré par la présence des travaux sera donc atténué par les mesures suivantes:

1. appliquer les dispositifs adéquats pour prévenir tout déversement de matériaux sur la berge ou sur le lit de la rivière;
2. libérer la berge et le lit de tout matériau déversé par inadvertance immédiatement après la fin des travaux ou, si c'est le cas, lors de la fermeture hivernale du chantier;
3. disposer des déchets de toute nature selon les lois et règlements en vigueur et disposer les matériaux de démolitions classés comme inutilisables sur un site approuvé par le ministère de l'Environnement du Québec;

4. localiser les sites d'entreposage et de stationnement sur le côté de la route 133 opposé du Richelieu ainsi qu'à au moins 60 mètres de tout cours d'eau perpendiculaire au projet;
5. stabiliser tout endroit présentant des signes d'instabilité. Si le chantier est fermé durant l'hiver, des travaux de stabilisation seront réalisés afin de prévenir les érosions printanières massives. Après les travaux, tous les endroits seront stabilisés de façon permanente à l'aide d'un ensemencement;
6. appliquer les normes D-6600 ou D-6601 du Cahier des normes du M.T.Q. telles qu'elles apparaissent à l'annexe 4, selon que le tronc ou les racines de certains arbres s'avèrent menacés;
7. revégéter tout endroit ayant été dénudé;
8. n'utiliser que des matériaux ne comportant pas plus de 10% de matières fines passant le tamis de 80 microns (tamis no 200) pour la construction des ouvrages temporaires en terre à moins que ces matériaux ne soient confinés à l'intérieur d'un batardeau à l'aide d'une toile filtrante ou d'un filtre granulaire naturel. (Cahier des charges et devis généraux du M.T.Q., article 7.13);
9. le fond des fossés et leurs sorties sur la pente du talus seront stabilisés à l'aide de techniques permettant d'éviter le ravinement du sol, vue sa sensibilité à l'érosion. On conservera, le plus possible, le profil d'écoulement des eaux de surface prévalant avant les travaux, en évitant de surcharger les fossés par une augmentation de leur superficie de drainage.

Au chaînage 0+030, les travaux qui seront réalisés au niveau des approches du pont sur le ruisseau Voghel peuvent affecter la stabilité des berges, l'écoulement des eaux, la végétation en place et le frai de certaines espèces de poissons. Les décrochements et autres signes d'érosion observés à proximité indiquent une certaine instabilité du terrain, ce qui constitue une contrainte environnementale importante.

Ces impacts potentiels seront atténués par les mesures suivantes:

10. mettre en application les mesures précédemment décrites;
11. n'effectuer aucun travail sur la berge ou dans l'eau entre le 15 mars et le 1er juillet afin de ne pas nuire à la reproduction de certaines espèces de poissons;
12. n'éliminer la végétation que là où la réalisation des travaux l'exige.

Au chaînage 0+650, le remplacement du ponceau peut impliquer du déboisement et du déversement de déchets ou de matériaux de construction. Compte tenu de la proximité du Richelieu, ce serait éventuellement les milieux ripariens qui seraient affectés.

Afin d'éviter ces impacts potentiels, les mesures 1 à 8, 11 et 12 précédemment décrites seront mises en application.

De plus, là où les berges accusent des problèmes d'érosion, des arbres seront plantés là où l'espace le permet, suite au réaménagement de la route, soit entre les chaînages 0+179 à 0+340 et 0+720 à 0+800 (annexe 5, plans 2 et 3).

L'espèce d'arbre qui est recommandée pour cette plantation en alignement est le frêne blanc (*fraxinus americana*). Celui-ci est de croissance rapide, il supporte les sols pauvres et offre une forte résistance aux sels de déglacage.

Au chaînage 1+030, la correction d'une courbe et d'une dénivellation problématiques entraîneront le remplissage d'une partie de la cuvette où circule le ruisseau ayant servi au vidangeage des bassins de l'ancienne Raffinerie de sucre du Québec. Considérant l'état de ce ruisseau, cette action n'aura vraisemblablement pas d'incidences importantes au niveau aquatique. Par ailleurs, une bonne partie de la végétation composant le boisé devra être éliminée.

A l'impact bio-physique qu'est l'élimination de la végétation s'ajoutera la réduction de l'encadrement visuel de l'utilisateur qu'assure présentement le boisé. Point charnière entre deux milieux visuels d'aspects différents, ce boisé semble contribuer à un certain contrôle des vitesses pratiquées en raison de l'effet modérateur que peut revêtir la fermeture partielle du champ visuel à cet endroit. Or, combinée aux corrections géométriques prévues qui amélioreraient sensiblement les conditions de conduite à cet endroit, il se peut que la perte de ce point de transition favorise l'accélération des vitesses pratiquées tel que démontré par certaines études. Il risque d'en résulter un impact sur le confort et la sécurité des résidents voisins du projet en plus de contrevenir aux demandes répétées de ceux-ci relativement à un meilleur contrôle de la vitesse des véhicules.

Afin d'éviter ou réduire cet impact potentiel, les mesures suivantes seront mises en application:

- . retirer le revêtement existant s'il y a lieu, scarifier les surfaces abandonnées du côté ouest, les niveler afin d'assurer un drainage naturel et les revégéter par ensemencement;
- . ensemercer les sites remaniés sur le côté est de la route;
- . entre les chaînages approximatifs 0+800 à 1+060, procéder à une plantation d'arbres d'alignement près de la limite de l'emprise (annexe 5, plan no 1). L'espèce d'arbre recommandée est l'érable de Norvège (acer platanoïdes). En plus d'être rustique et de croissance rapide, l'érable de Norvège a la capacité de s'adapter à tous les types de sol et offre une résistance forte aux sels de déglacage. Enfin, son port permet de créer l'effet de voûte recherché puisque c'est un arbre à grand déploiement dont le feuillage est dense;
- . mettre en application les mesures 1 à 9 et 12 précédemment décrites.

8.2 ELEMENTS BATIS

Deux types d'impact sont ici prévisibles, soit:

- . ceux directement liés à la réduction de la marge de recul des résidences;
- . ceux modifiant la trame visuelle.

Bien que de nature différente, ces impacts auront de commun la modification de l'environnement immédiat des riverains du projet. Dans cette optique, il apparaît alors préférable de considérer ensemble ces impacts puisqu'en l'occurrence, ils sont appelés à se confondre.

Dans l'ensemble, 23 résidences sur les 40 qui bordent la route verront leur marge de recul réduite, dont une se retrouvera à l'intérieur de l'emprise prévue; les autres verront leur marge soit inchangée, soit rallongée quelque peu. Les réductions desdites marges sont de l'ordre de 0,7 à 8,9 mètres en termes de distance et de l'ordre de 8% à 38% en terme de taux de diminution, sans compter la résidence qui sera expropriée (tableau 1).

Toutefois, comme le terrain en façade de la plupart des propriétés après reconstruction gardera une marge de recul résiduelle suffisante pour permettre le maintien de la majorité des aménagements existants, nous jugeons l'impact de faible importance. Seuls quelques éléments du mobilier architectural (bornes, haies ou clôtures) seront vraisemblablement affectés et pourront généralement être relocalisés sur l'espace résiduel.

Par ailleurs, la présence d'un accotement pavé et d'un trottoir sur le côté est de la route créera une "bande-tampon" qui éloignera la surface de roulement. De plus, les mêmes espaces faciliteront la circulation piétonnière et cycliste.

Au chaînage 1+120 côté est, une résidence abritant aussi un dépanneur sera expropriée compte tenu que la correction d'une courbe la placera partiellement à l'intérieur de l'emprise.

L'exproprié se verra offrir par notre Ministère une indemnisation conformément aux dispositions de la Loi sur l'expropriation.

En ce qui a trait aux arbres ornementaux, le tableau 2 suivant représente ceux de 15 cm et plus de diamètre de poitrine (dhp) qui seront éliminés étant donné leur présence à l'intérieur de l'emprise projetée.

TABLEAU 1: REDUCTIONS DES MARGES DE RECUL DES RESIDENCES

CHAINAGE	COTE	NO CIVIQUE	DISTANCES CALCULEES A PARTIR DE LA FONDATION DES RESIDENCES			
			DE L'EMPRISE ACTUELLE (M)	DE L'EMPRISE PREVUE (M)	REDUCTION (M)	REDUCTION (%)
0+530	est	890	21,0	15,9	5,1	24%
0+570	est	876	18,5	13,3	5,2	28%
0+635	est	850	15,6	10,3	5,3	34%
0+740	est	800	21,9	14,4	7,5	34%
0+830	est	780	34,6	26,1	8,5	25%
0+880	est	764	32,5	24,0	8,5	26%
0+930	est	742	31,5	22,6	8,9	28%
1+080	est	680	17,8	11,4	6,4	36%
1+120	est	668	4,0	nulle	expropriation	100%
1+170	est	646	14,8	10,5	4,3	29%
1+260	est	636	18,1	11,4	6,7	37%
1+270	est	630	16,0	9,9	6,1	38%
1+315	est	624	17,3	13,8	3,5	20%
1+360	est	620	8,2	7,5	0,7	8%
1+370	ouest	613	27,5	25,2	2,3	8%
1+390	est	610	9,0	8,3	0,7	8%
1+410	est	600	7,3	5,1	2,2	30%
1+420	ouest	595	21,0	19,3	1,7	8%
1+440	est	592	19,3	17,5	1,8	9%
1+465	ouest	587	16,1	14,7	1,4	9%
1+465	est	584	21,6	20,2	1,4	6%
1+490	est	576	17,5	16,2	1,3	7%
1+500	ouest	575	12,0	10,8	1,2	10%

TABLEAU 2: ARBRES QUI SERONT ELIMINES

CHAINAGE	COTE	GENRE	NOMBRE	DIAMETRE A HAUTEUR DE POITRINE
0+540	est	érable	1	60 cm
0+735	est	érable	1	15 cm
0+955	est	érable	1	45 cm
1+070	est	frêne	1	100 cm
1+105	est	épinette	1	30 cm
1+180	est	frênes	2-3	le plus gros a 35 cm
1+305 1+320	est	érables	4	1 de 15 cm 3 de 30 cm
1+370	ouest	érable	1	35 cm
1+400 à 1+410	est	érables	3	25 à 30 cm

La perte de ces arbres entraînera la modification des aménagements paysagers, sans toutefois les compromettre, ainsi que la disparition de repères. De plus, les plantations d'arbres prévues et décrites dans la section précédente compensent à notre avis, sur un plan global, la perte de ces quelques arbres.

L'élargissement de l'emprise peut aussi affecter les arbres énumérés au tableau 3 et les éléments du mobilier architectural (arbustes et arbrisseaux, croix de chemin, bornes d'entrée, clôtures, etc.) à la limite de l'emprise prévue.

Afin d'éviter ces impacts potentiels, il est prévu de:

- A- protéger les arbres apparaissant au tableau 3 par l'application des normes décrites à l'annexe 4 selon que le tronc ou les racines s'avèrent menacés;
- B relocaliser ou favoriser la relocalisation des éléments du mobilier architectural se trouvant dans ou à la limite de l'emprise et nuisant à la réalisation des travaux en avisant le propriétaire au moins un an avant le début des travaux.

TABLEAU 3: ARBRES SITUES A LA LIMITE DE L'EMPRISE PREVUE

CHAINAGE	COTE	GENRE	NOMBRE	TAILLE
0+110 à 0+120	est	cèdres épinettes	haie plusieurs	maximum 2,5 m de hauteur maximum 10 cm dhp*
0+580	est	érable	1	55 cm dhp
1+290	est	frêne épinette	1 1	10 cm dhp 10 cm dhp
1+315 à 1+350	ouest	feuillus & conifères ornemen- taux	plusieurs	maximum 5 m de hauteur
1+460 à 1+500	ouest	frênes ormes chi- nois cèdres	plusieurs 2 haie	10 cm dhp 15 cm dhp 2,5 m de hauteur

*: dhp: diamètre à hauteur de poitrine

9. CONCLUSION

Considérant que:

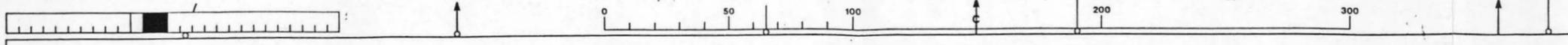
- ce projet s'inscrira à l'intérieur d'une emprise urbaine réduite;
- seulement 12% des nouvelles emprises seront prélevées du côté de la rivière Richelieu, là où la profondeur des terrains adjacents est supérieure à 40 m;
- la ville de Mont-Saint-Hilaire a accepté le projet;
- que toutes les mesures d'atténuation décrites seront prises pour réduire les impacts générés par ce projet sur l'environnement.

Nous demandons donc au ministère de l'Environnement d'émettre le certificat d'autorisation de construire requis pour la réalisation de ces travaux.

ANNEXE 1

PLANS DU PROJET
(8 feuillets)

622-81-61-181 /
CH-84-61-0028
(8 feuillets)



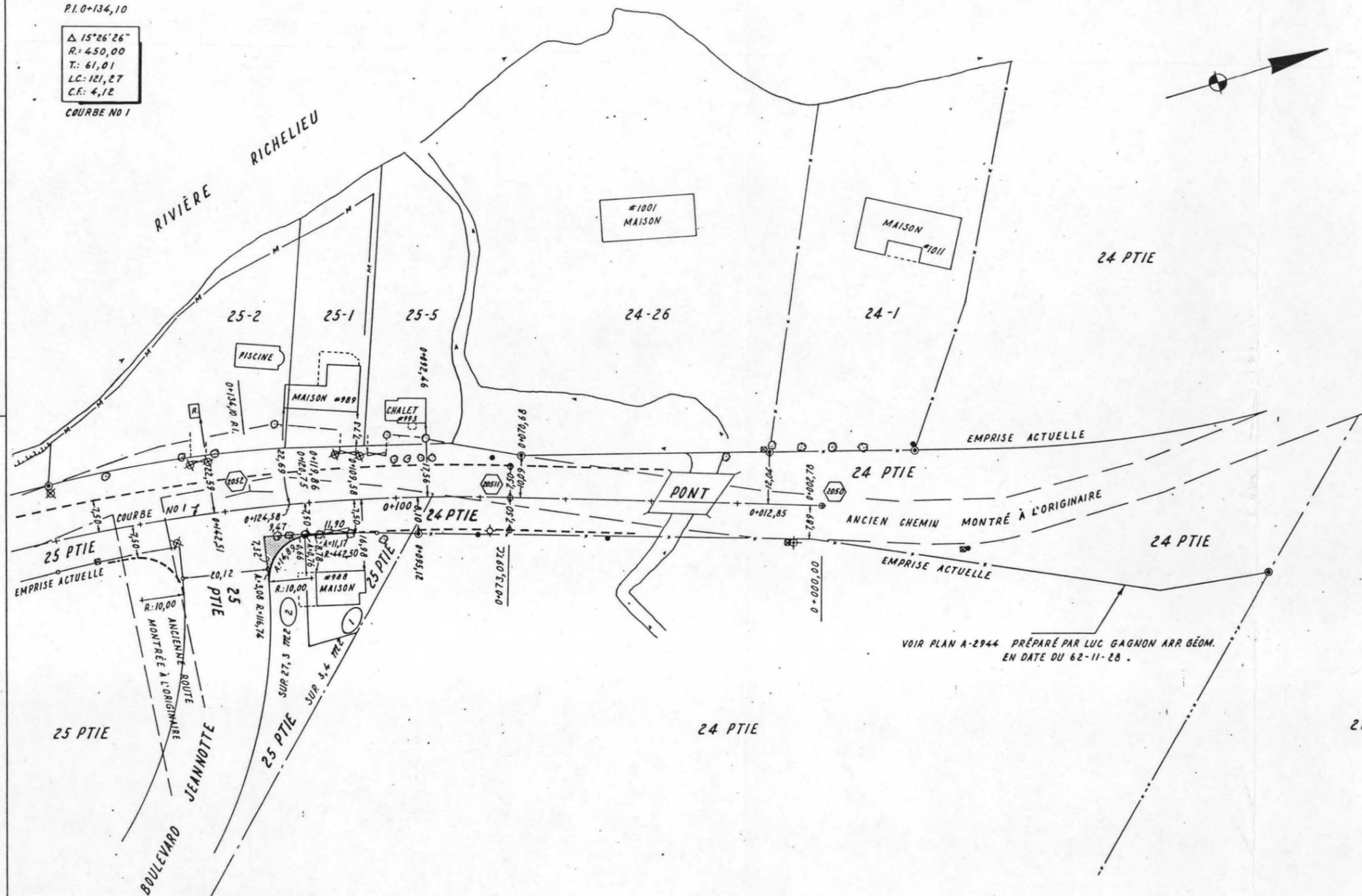
VOIR FEUILLET NO 3

VOIR PLANS PARCELLAIRES PRÉPARÉS AUX NOMS DE LÉO PAUL FRÉCHETTE
EN DATE DU 49-02-24 DOSSIER NO 1238-49 ET D'HONORÉ TÉTREAU
EN DATE DU 49-02-24 DOSSIER NO 1245-49.

P.I. 0-134,10

Δ 15°26'26"
R: 450,00
T: 61,01
LC: 121,27
C.F: 4,12

COURBE NO 1



VOIR PLAN A-2944 PRÉPARÉ PAR LUC GAGNON ARR. GÉOM.
EN DATE DU 62-11-28.

PREMIER RANG

DIRECTION GÉNÉRALE DU GÉNIE
DIRECTION DES ACQUISITIONS
SERVICE DE L'ARPENTAGE FONCIER
SHERBROOKE

LOCALISATION DU PROJET
ROUTE TRONÇON SECTION
0 1 3 3 0 0 2 0 8 0
ROUTE TRONÇON SECTION

MUNICIPALITÉ
VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTE
VALLÉE-DU-RICHELIEU

CIRCONSCRIPTION ÉLECTORALE
VERCHÈRES

RÉGION DISTRICT CODE GÉOGRAPHIQUE
6-1 51 52 780-00

CADASTRE
PAROISSE DE SAINT-HILAIRE

DIVISION D'ENREGISTREMENT
ROUVILLE

DESCRIPTION
PLAN MONTRANT LES
IMMEUBLES À ACQUÉRIR.

ROUTE 133 OU
CHEMIN DES PATRIOTES.

DU CHAINAGE 0+000,00
AU CHAINAGE 0+100,00

CES IMMEUBLES NE SONT PAS SITUÉS
DANS UNE ZONE AGRICOLE.

#317-81
MINUTE NO 65 DATE 1988-02-03

PRÉPARÉ PAR
Luc Bouthillier 1918
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
LUC BOUTHILLIER

SCEAU

VÉRIFIÉ PAR: [Signature] a.g.
Chef de Division

APPROUVÉ PAR: [Signature] a.g.
Chef de Service

Gouvernement
du Québec
Ministère des Transports

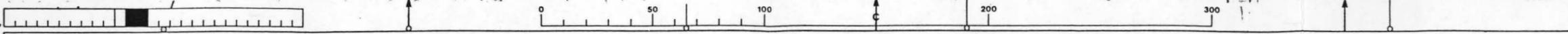
LES MESURES INDICÉES SUR CE DOCUMENT
SONT EN MÈTRES (S.I.),
ON DOIT UTILISER L'ÉQUIVALENT
(1 M = 3,28084 P.) POUR CONVERTIR
AU SYSTÈME ANGLAIS.

ECHELLE 0 5 10 15 20 25
m
0
ft

PLAN DE CONSTRUCTION
C.H.-84-61-0028

CODE DOSSIER GÉNÉRAL
CLIENT
18623-0-87-00368

SUJET ANNÉE SÉQUENTIEL
6228161181 2 8



VOIR FEUILLET NO 4

VOIR FEUILLET NO 2

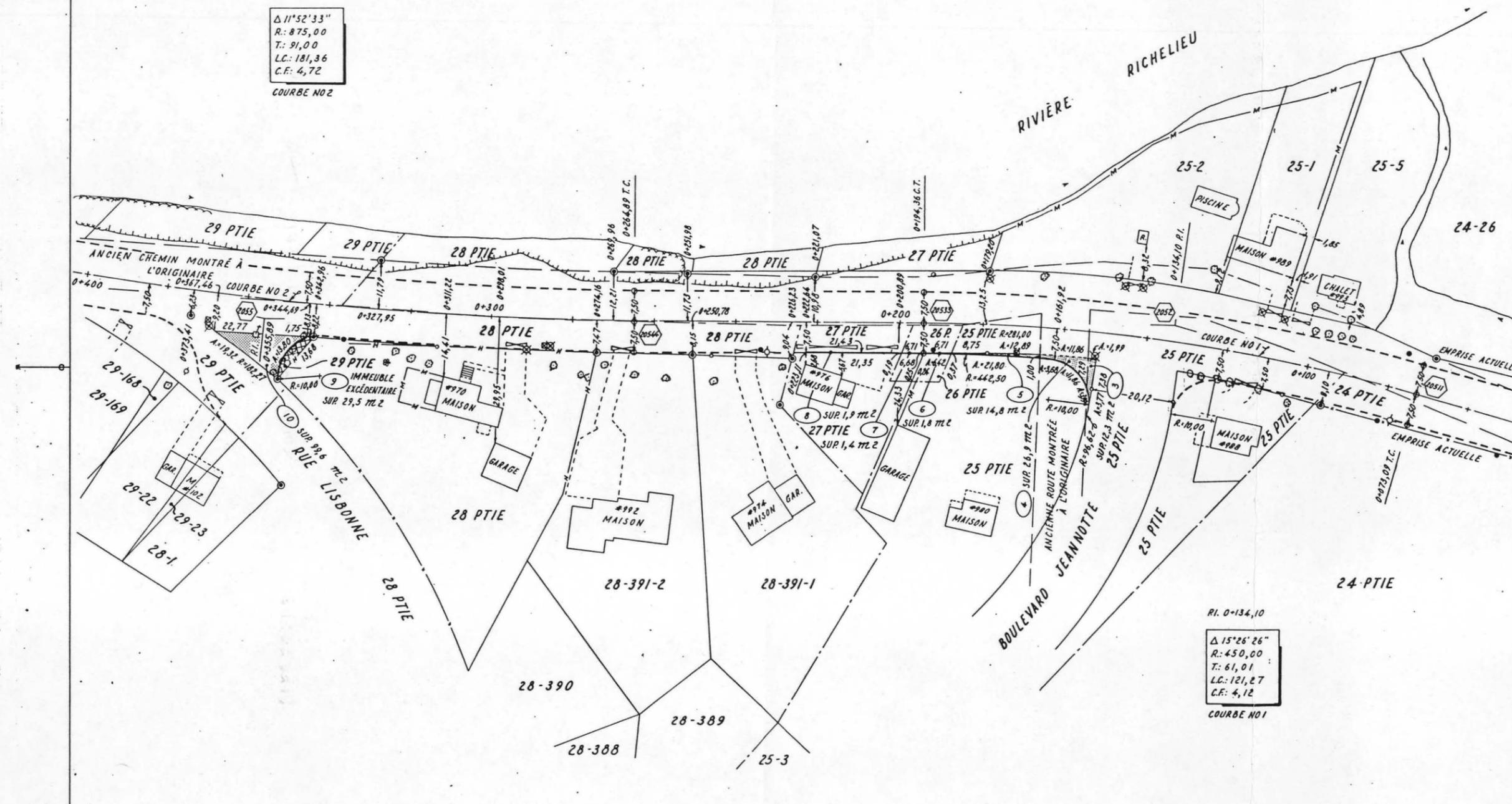
VOIR PLANS PARCELLAIRES PRÉPARÉS AUX NOMS DU MINISTÈRE DE LA VOIRIE EN DATE DU 49-02-23 DOSSIER NO 1237-49, DU DIRECTEUR LOI DES VÉTÉRANS EN DATE DU 49-02-24 DOSSIER NO 1237-49, DE ARTHUR GAUTHIER EN DATE DU 49-02-24 DOSSIER NO 1240-49, DES PRODUITS LAITIERS MT ST-HILAIRE LTÉE EN DATE DU 49-02-24 DOSSIER NO 1244-49 ET DE LIONEL NOISEUX EN DATE DU 49-02-24 DOSSIER NO 1242-49.



PI. 0+355,89

$\Delta 11^{\circ}52'33''$
R.: 875,00
T.: 91,00
L.C.: 181,36
C.F.: 4,72

COURBE NO 2



PI. 0+134,10

$\Delta 15^{\circ}26'26''$
R.: 450,00
T.: 61,01
L.C.: 121,27
C.F.: 4,12

COURBE NO 1

PREMIER RANG

DIRECTION GÉNÉRALE DU GÉNIE
DIRECTION DES ACQUISITIONS
SERVICE DE L'ARPENTAGE FONCIER
SHERBROOKE

LOCALISATION DU PROJET
ROUTE TRONÇON SECTION
0 1 3 3 0 0 2 0 8 0

MUNICIPALITÉ
VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTE
VALLÉE-DU-RICHELIEU

CIRCONSCRIPTION ÉLECTORALE
VERCHÈRES

RÉGION DISTRICT CODE GÉOGRAPHIQUE
6-1 51 52 780-00

CADASTRE
PAROISSE DE SAINT-HILAIRE

DIVISION D'ENREGISTREMENT
ROUVILLE

DESCRIPTION
PLAN MONTRANT LES IMMEUBLES À ACQUÉRIR.

ROUTE 133 OU CHEMIN DES PATRIOTES.
DU CHAINAGE 0+100,00
AU CHAINAGE 0+355,89

CEs IMMEUBLES NE SONT PAS SITUÉS DANS UNE ZONE AGRICOLE.

317-81

MINUTE NO 65 DATE 1988-02-03

PRÉPARÉ PAR *Luc Bouthillier* 1918
Luc BOUTHILLIER

SCEAU

VERIFIÉ PAR *Tom R. Poirier* a.g.
Chef de Division

APPROUVÉ PAR *Luc Bouthillier*
Chef de Service

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

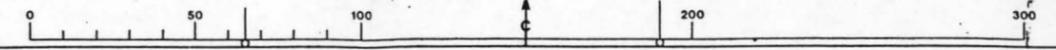
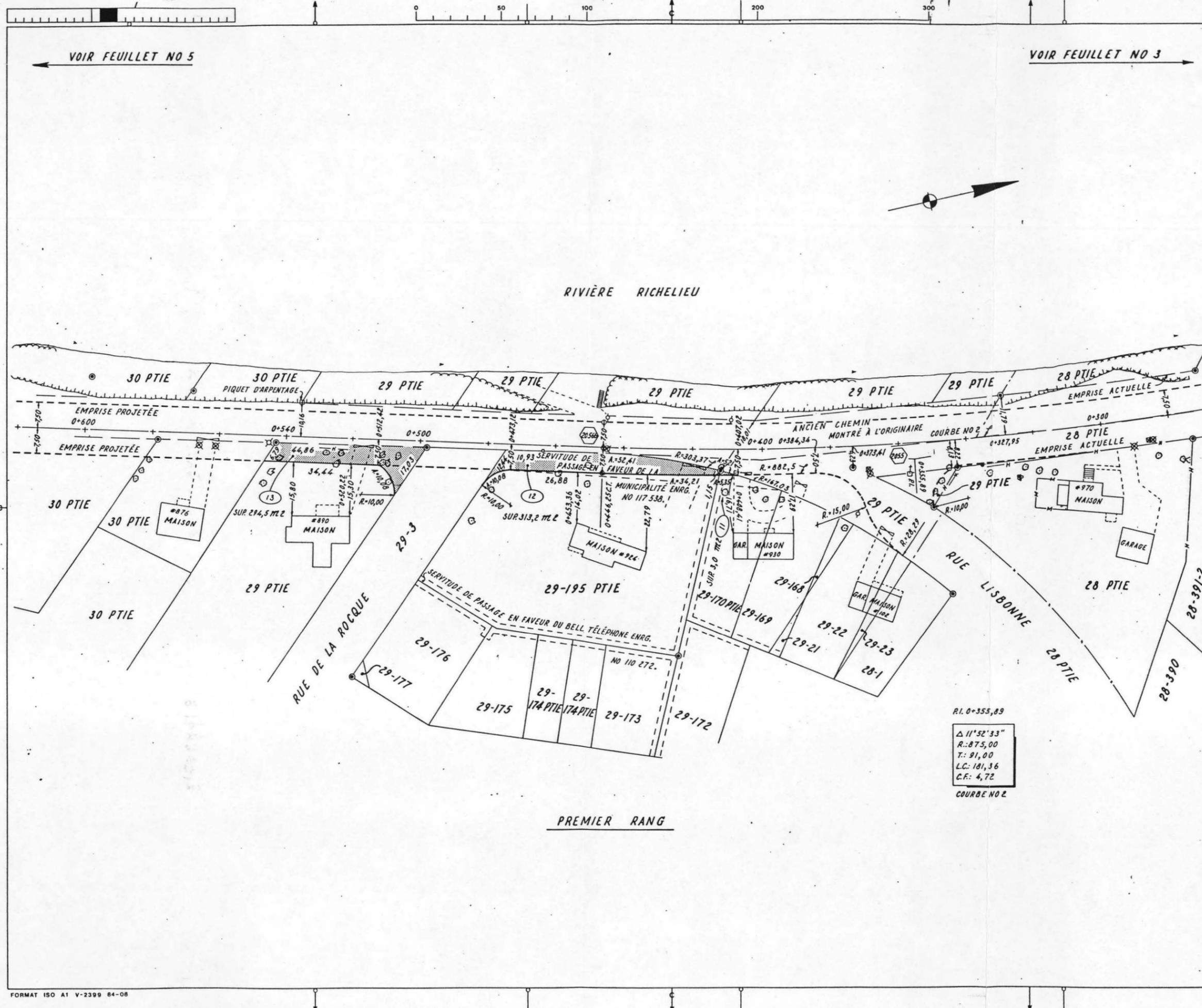
LES MESURES INDICUÉES SUR CE DOCUMENT SONT EN MÈTRES (S.I.). ON DOIT UTILISER L'ÉQUIVALENT (1 PTE = 3,280 84 PI) POUR CONVERTIR AU SYSTÈME ANGLAIS.

ECHELLE 0 5 10 15 20 25
1 : 100

PLAN DE CONSTRUCTION
CH-84-61-0028

CODE DOSSIER GÉNÉRAL
CLIENT
1 8 6 2 3 - 0 - 8 7 - 0 0 3 6 8

SUJET ANNÉE SÉQUENTIEL
6 2 2 8 1 6 1 1 8 1 / 3



VOIR FEUILLET NO 5

VOIR FEUILLET NO 3

DIRECTION GENERALE DU GENIE
 DIRECTION DES ACQUISITIONS
 SERVICE DE L'ARPENTAGE FONCIER
 SHERBROOKE

LOCALISATION DU PROJET
 ROUTE TRONÇON SECTION
 0 1 3 3 0 0 2 0 8 0
 ROUTE TRONÇON SECTION

MUNICIPALITE
 VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE
 MUNICIPALITE REGIONALE DE COMTE
 VALLEE-DU-RICHELIEU

CIRCONSCRIPTION ELECTORALE
 VERCHERES

REGION DISTRICT CODE GEOGRAPHIQUE
 6-1 51 52 780-00

CADASTRE
 PARROISSE DE SAINT-HILAIRE
 DIVISION D'ENREGISTREMENT
 ROUVILLE

DESCRIPTION

PLAN MONTRANT LES
 IMMEUBLES A ACQUERIR.

ROUTE 133 OU
 CHEMIN DES PATRIOTES.
 DU CHAINAGE 0+355,89
 AU CHAINAGE 0+560,00

CES IMMEUBLES NE SONT PAS SITUÉS
 DANS UNE ZONE AGRICOLE.

317-81

MINUTE NO	DATE
65	1988-02-03

PRÉPARÉ PAR
Luc Bouthillier 1918
 Arpenteur-géomètre
 LUC BOUTHILLIER

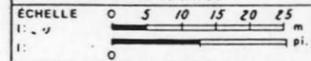
SCEAU

VERIFIÉ PAR: *Luc Bouthillier* S.G.
 Chef de Division

APPROUVÉ PAR: *Luc Bouthillier* S.G.
 Chef de Service

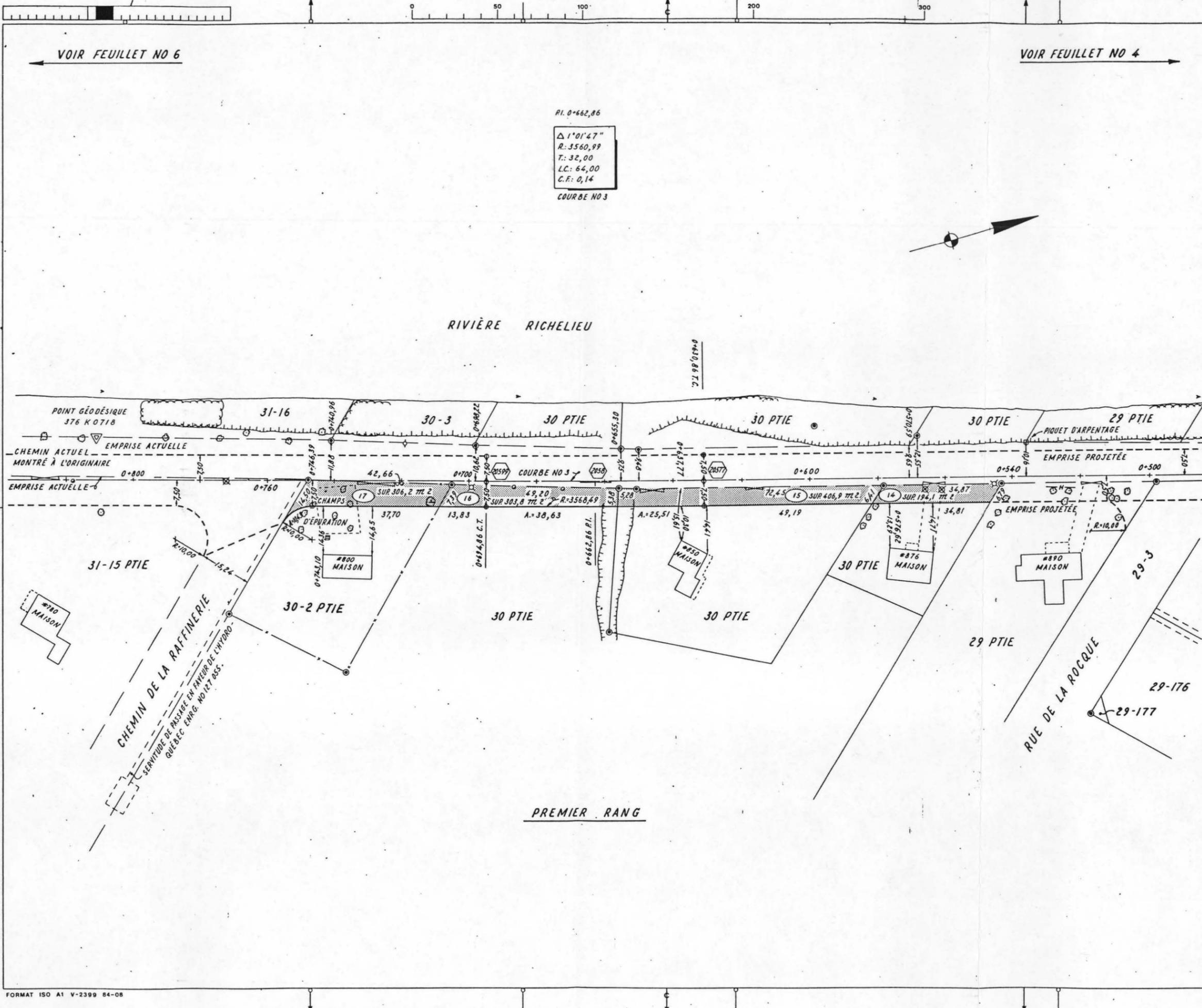
Gouvernement
 du Québec
 Ministère des Transports

LES MESURES INDICUÉES SUR CE DOCUMENT SONT EN METRES (S.I.), ON DOIT UTILISER L'EQUIVALENT (1 M = 3,28084 FT) POUR CONVERTIR AU SYSTEME ANGLAIS.



PLAN DE CONSTRUCTION
 CH-84-61-0028
 CODE DOSSIER GENERAL
 CLIENT
 18623-0-87-00368
 SUJET ANNEE SEQUENTIEL
 6228161181 4 8

R.I. 0+355,89
 Δ 11°52'33"
 R.: 875,00
 T.: 91,00
 L.C.: 181,36
 C.F.: 4,72
 COURBE NO 2



RI. 0+662,86
 $\Delta 1'01'47''$
 R: 3560,99
 T: 32,00
 LC: 64,00
 C.F: 0,14
 COURBE NO 3

VOIR FEUILLET NO 6

VOIR FEUILLET NO 4

DIRECTION GÉNÉRALE DU GÉNIE
 DIRECTION DES ACQUISITIONS
 SERVICE DE L'ARPENTAGE FONCIER
 SHERBROOKE

LOCALISATION DU PROJET
 ROUTE TRONÇON SECTION
 0133002080

MUNICIPALITÉ
 VILLE DE MONT-SAIN-T-HILAIRE

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTE
 VALLÉE-DU-RICHELIEU

CIRCONSCRIPTION ÉLECTORALE
 VERCHÈRES

RÉGION DISTRICT CODE GÉOGRAPHIQUE
 6-1 51 52 780-00

CADASTRE
 PAROISSE DE SAINT-HILAIRE

DIVISION D'ENREGISTREMENT
 ROUVILLE

DESCRIPTION

PLAN MONTRANT LES
 IMMEUBLES À ACQUÉRIR.

ROUTE 133 OU
 CHEMIN DES PATRIOTES.
 DU CHAINAGE 0+540,00
 AU CHAINAGE 0+760,00

CES IMMEUBLES NE SONT PAS SITUÉS
 DANS UNE ZONE AGRICOLE.

317-81

MINUTE NO	65	DATE	1988-02-03
PRÉPARÉ PAR	Luc Bouthillier		1918
	arpenteur-géomètre		MATRICULE
	LUC BOUTHILLIER		

SCEAU

VÉRIFIÉ PAR: *Samuel Rivest* a.g.
 Chef de Division

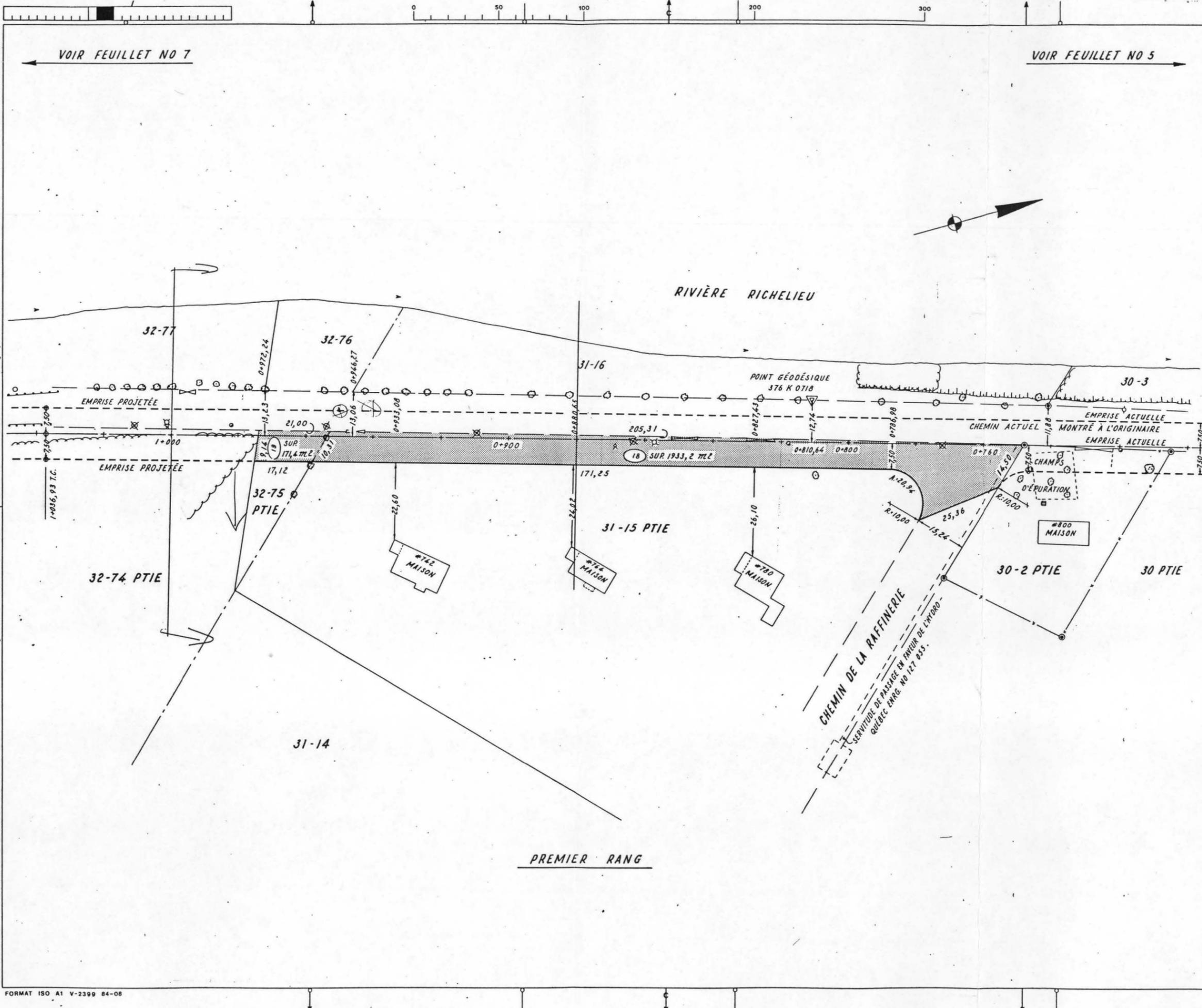
APPROUVÉ PAR: *Luc Bouthillier* a.g.
 Chef de Service

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports

LES MESURES INDICQUÉES SUR CE DOCUMENT SONT EN MÈTRES (S.I.), ON DOIT UTILISER L'ÉQUIVALENT (1 M = 3,280 84 PI) POUR CONVERTIR AU SYSTÈME ANGLAIS.

ÉCHELLE 0 5 10 15 20 25
 1: _____ m
 1: _____ pi

PLAN DE CONSTRUCTION
 CH-84-61-0028
 CODE CLIENT DOSSIER GÉNÉRAL
 18623-0-87-00368
 SUJET ANNÉE SÉQUENTIEL
 6,2,2,8,1,6,1,1,8,1 / 5 8



VOIR FEUILLET NO 7

VOIR FEUILLET NO 5

DIRECTION GÉNÉRALE DU GÉNIE
 DIRECTION DES ACQUISITIONS
 SERVICE DE L'ARPENTAGE FONCIER
 SHERBROOKE

LOCALISATION DU PROJET	ROUTE	TRONÇON	SECTION
	0133	0020	80
	ROUTE	TRONÇON	SECTION

MUNICIPALITÉ
 VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTE
 VALLÉE-DU-RICHELIEU

CIRCONSCRIPTION ÉLECTORALE
 VERCHÈRES

RÉGION	DISTRICT	CODE GÉOGRAPHIQUE
6-1	51	52 780-00

CADASTRE
 PAROISSE DE SAINT-HILAIRE
 DIVISION D'ENREGISTREMENT
 ROUVILLE

DESCRIPTION
 PLAN MONTRANT LES
 IMMEUBLES À ACQUÉRIR.

**ROUTE 133 OU
 CHEMIN DES PATRIOTES.**

DU CHAINAGE 0+760,00
 AU CHAINAGE 1+000,00

DES IMMEUBLES NE SONT PAS SITUÉS
 DANS UNE ZONE AGRICOLE.

317-81

MINUTE NO	DATE
65	1988-02-03

PRÉPARÉ PAR
Luc Bouthillier 1918
 arpenteur-géomètre MATRICULE

LUC BOUTHILLIER

SCEAU

VÉRIFIÉ PAR
André Rivest a.g.
 Chef de Division

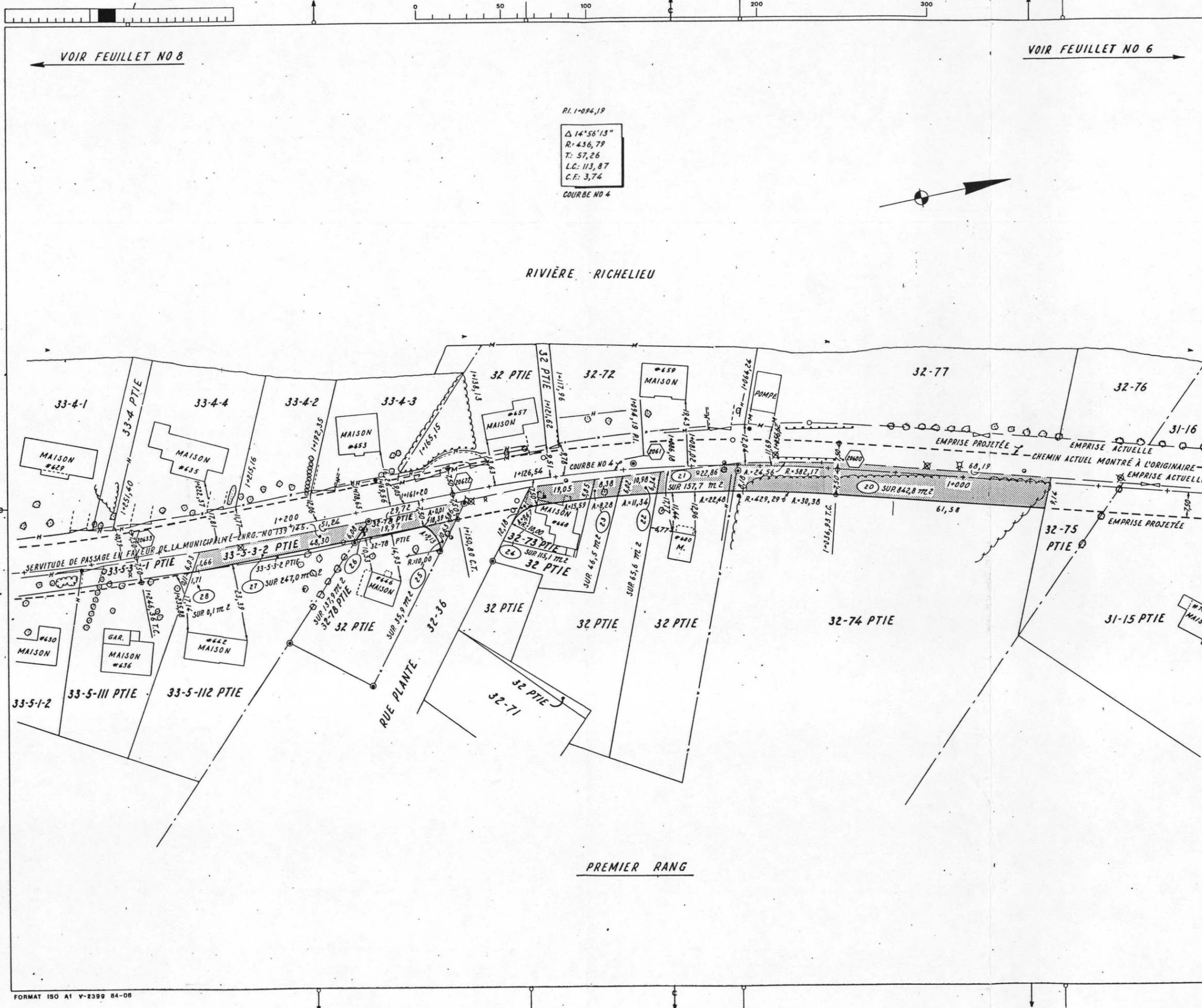
APPROUVÉ PAR
Luc Bouthillier a.g.
 Chef de Service

Gouvernement
 du Québec
 Ministère des Transports

LES MESURES INDICUÉES SUR CE DOCUMENT SONT EN MÈTRES (S.I.), ON DOIT UTILISER L'ÉQUIVALENT (1 M = 3,28084 PI) POUR CONVERTIR AU SYSTÈME ANGLAIS.

ECHELLE 0 5 10 15 20 25
 1: _____ m
 1: _____ pi

PLAN DE CONSTRUCTION
 CH-84-61-0028
 CODE DOSSIER GÉNÉRAL
 CLIENT 18623-0-87-00368
 SUJET ANNÉE SÉQUENTIEL
 6228161181 6/8



VOIR FEUILLET NO 8

VOIR FEUILLET NO 6

R.I. 1-094,19
 Δ 14°56'13"
 R: 436,79
 T: 57,26
 L.C.: 113,87
 C.F.: 3,74
 COURBE NO 4

RIVIERE RICHELIEU

PREMIER RANG

DIRECTION GENERALE DU GENIE
 DIRECTION DES ACQUISITIONS
 SERVICE DE L'ARPENTAGE FONCIER
 SHERBROOKE

LOCALISATION DU PROJET
 ROUTE TRONÇON SECTION
 0,133 | 0,02 | 0,8,0
 ROUTE TRONÇON SECTION

MUNICIPALITE
 VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

MUNICIPALITE REGIONALE DE COMTE
 VALLEE-DU-RICHELIEU

CIRCONSCRIPTION ELECTORALE
 VERCHERES

REGION DISTRICT CODE GEOGRAPHIQUE
 6-1 51 52 780-00

CADASTRE
 PAROISSE DE SAINT-HILAIRE

DIVISION D'ENREGISTREMENT
 ROUVILLE

DESCRIPTION
 PLAN MONTRANT LES
 IMMEUBLES A ACQUERIR.

ROUTE 133 OU
 CHEMIN DES PATRIOTES.
 DU CHAINAGE 1-000,00
 AU CHAINAGE 1-246,36

LES IMMEUBLES NE SONT PAS SITUÉS
 DANS UNE ZONE AGRICOLE.

317-81

MINUTE NO DATE
 65 1988-02-03

PREPARE PAR
 Luc Bouthillier 1918
 Arpenteur-geometre Matricule

LUC BOUTHILLIER
 SCEAU

VERIFIE PAR: [Signature] s.g.
 Chef de Division

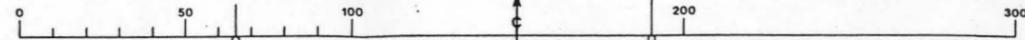
APPROUVE PAR: [Signature] s.g.
 Chef de Service

Gouvernement
 du Québec
 Ministère des Transports

LES MESURES INDIQUEES SUR CE DOCU-
 MENT SONT EN METRE (S.I.).
 ON DOIT UTILISER L'EQUIVALENT
 (1 M = 3,280 84 PI) POUR CONVER-
 TIR AU SYSTEME ANGLAIS.

ECHELLE 0 5 10 15 20 25
 1: m
 1: pi

PLAN DE CONSTRUCTION
 CH-84-61-0028
 CODE DOSSIER GENERAL
 CLIENT 18623-0-87-00368
 SUJET ANNEE SEQUENTIEL 7 8

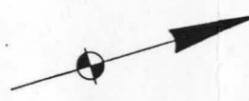


VOIR FEUILLET NO 7

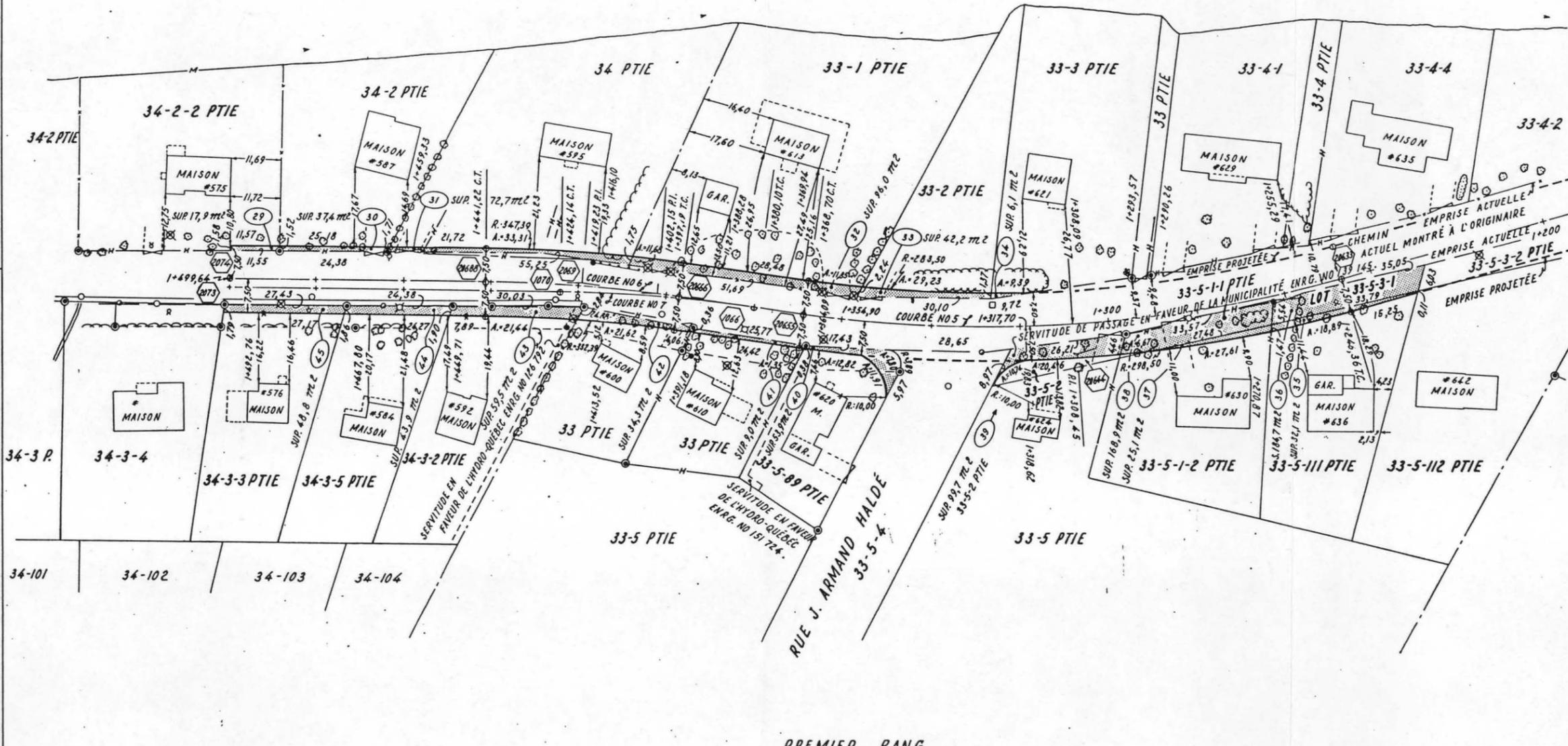
RI. 1-402,15
 $\Delta 7^{\circ}14'45''$
 R.: 348,19
 T.: 22,05
 L.C.: 44,03
 C.F.: 0,70
 COURBE NO 7

RI. 1-419,23
 $\Delta 7^{\circ}25'20''$
 R.: 339,89
 T.: 22,05
 L.C.: 44,03
 C.F.: 0,71
 COURBE NO 6

RI. 1-308,45
 $\Delta 24^{\circ}05'21''$
 R.: 291,00
 T.: 62,09
 L.C.: 122,34
 C.F.: 6,55
 COURBE NO 5



RIVIÈRE RICHELIEU



PREMIER RANG

DIRECTION GÉNÉRALE DU GÉNIE		
DIRECTION DES ACQUISITIONS		
SERVICE DE L'ARPENTAGE FONCIER SHERBROOKE		
LOCALISATION DU PROJET	ROUTE	TRONÇON SECTION
	013300	2080
ROUTE	TRONÇON	SECTION
MUNICIPALITÉ		
VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE		
MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTE VALLÉE-DU-RICHELIEU		
CIRCONSCRIPTION ÉLECTORALE VERCHÈRES		
RÉGION	DISTRICT	CODE GÉOGRAPHIQUE
6-1	51	52 780-00
CADASTRE		
PAROISSE DE SAINT-HILAIRE		
DIVISION D'ENREGISTREMENT ROUVILLE		
DESCRIPTION		
PLAN MONTRANT LES IMMEUBLES À ACQUÉRIR.		
ROUTE 133 OU CHEMIN DES PATRIOTES.		
DU CHAINAGE 1-246,36 AU CHAINAGE 1-499,64		
CES IMMEUBLES NE SONT PAS SITUÉS DANS UNE ZONE AGRICOLE.		
# 317-81	MINUTE NO	DATE
65		1988-02-03
PRÉPARÉ PAR	DATE	
Luc Bouthillier	1918	
Arpenteur-géomètre		
LUC BOUTHILLIER		
SCEAU		
VERIFIÉ PAR: [Signature] C. D.		
APPROUVÉ PAR: [Signature] C. S.		
Gouvernement du Québec		
Ministère des Transports		
LES MESURES INDIQUEES SUR CE DOCUMENT SONT EN METRES (S.I.). ON DOIT UTILISER L'EQUIVALENT (17M = 3,28084 PI) POUR CONVERTIR AU SYSTEME ANGLAIS.		
ÉCHELLE 0 5 10 15 20 25 m		
PLAN DE CONSTRUCTION		
C.H.-84-61-0028		
CODE DOSSIER GÉNÉRAL		
CLIENT		
18623-0-87-00368		
SUJET ANNÉE SÉQUENTIEL		
6228161181 8 8		

ANNEXE 2

EXTRAIT DU LIVRE DES DELIBERATIONS DU
CONSEIL MUNICIPAL DE
MONT-SAINT-HILAIRE

Extrait du livre des délibérations d'une séance régulière tenue le 7 décembre 1987 par le Conseil municipal de la ville de Mont-Saint-Hilaire à l'hôtel de ville.

Étaient présents à cette séance: son Honneur le maire Monsieur Honorius Charbonneau, Madame la conseillère Pierrette Guité, Messieurs les conseillers Michel Gilbert, Michel Girard, Jean-Luc Halde, Joseph Côté et JeanLouis Le Cavalier.

Monsieur Laurent Olivier, directeur général, et Madame Estelle Simard, greffier, assistent également à cette assemblée.

RÉSOLUTION
87-601

RÉFECTION ROUTE 133 - APPROBATION
DE PLAN

Il est proposé par le conseiller Michel Gilbert, appuyé par le conseiller Michel Girard et résolu unanimement que ce Conseil approuve le plan no. 622-81-61-181 préparé par le ministère des Transports concernant le dossier de la réfection de la route 133.

ADOPTÉE

COPIE CERTIFIÉE
RÉS. 87-601


ESTELLE SIMARD, LL.L., D.D.N.
GREFFIER

ANNEXE 3

LETTRE DE LA M.R.C. DE LA
VALLEE-DU-RICHELIEU
DU 13 SEPTEMBRE 1988



MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ
DE LA VALLÉE-DU-RICHELIEU

630, RUE RICHELIEU, BELOEIL, QUÉ. J3G 5E8 · TÉL.: (514) 464-0339

Le 13 septembre 1988

Madame Louise Maurice
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Service de l'environnement
255, Crémazie Est
8e étage
Montréal (Québec)
H2M 1L5

Objet : Travaux de réfection de la route 133 à Mont-Saint-Hilaire

Madame,

La présente est pour donner suite à votre demande concernant la position de la M.R.C. face aux travaux cités en rubrique et pour lesquels il a été convenu de connaître, au préalable, la position de la ville de Mont-Saint-Hilaire.

Il a été résolu par le Conseil de la M.R.C., tel que résolu par le conseil de la ville de Mont-Saint-Hilaire, d'attendre de connaître le tracé exact du réseau d'assainissement des eaux qui empruntera presque certainement le même tracé que celui de la route 133. Vous comprendrez sans doute que cette position découle d'un certain souci de rationalisation de l'utilisation des ressources. A ce sujet, nous partageons l'avis de la ville de Mont-Saint-Hilaire et sommes convaincus que la réalisation conjointe de ces travaux permettra non seulement d'économiser un montant appréciable mais aussi, limitera la durée ainsi que la fréquence des inconvénients que de tels travaux peuvent occasionner sur une route aussi achalandée que la 133.

Nous tenons toutefois à préciser que les travaux envisagés par le ministère des Transports touchent une route d'intérêt régional pour laquelle des dispositions particulières sont prévues. En effet, le Schéma d'Aménagement de notre M.R.C. prévoit une vocation panoramique pour la route 133. Il est de plus mentionné au Schéma que le tracé de cette route ne doit pas changer. Le fait de relocaliser cette route de quelques pieds, et ce, pour des raisons purement techniques, ne constitue pas, à notre avis, une intervention qui va à l'encontre des orientations du Schéma en ce qui concerne la route 133.

R E Ç U

15 SEP 1988 .../2



/2

Espérant le tout conforme, nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le coordonnateur à l'aménagement,

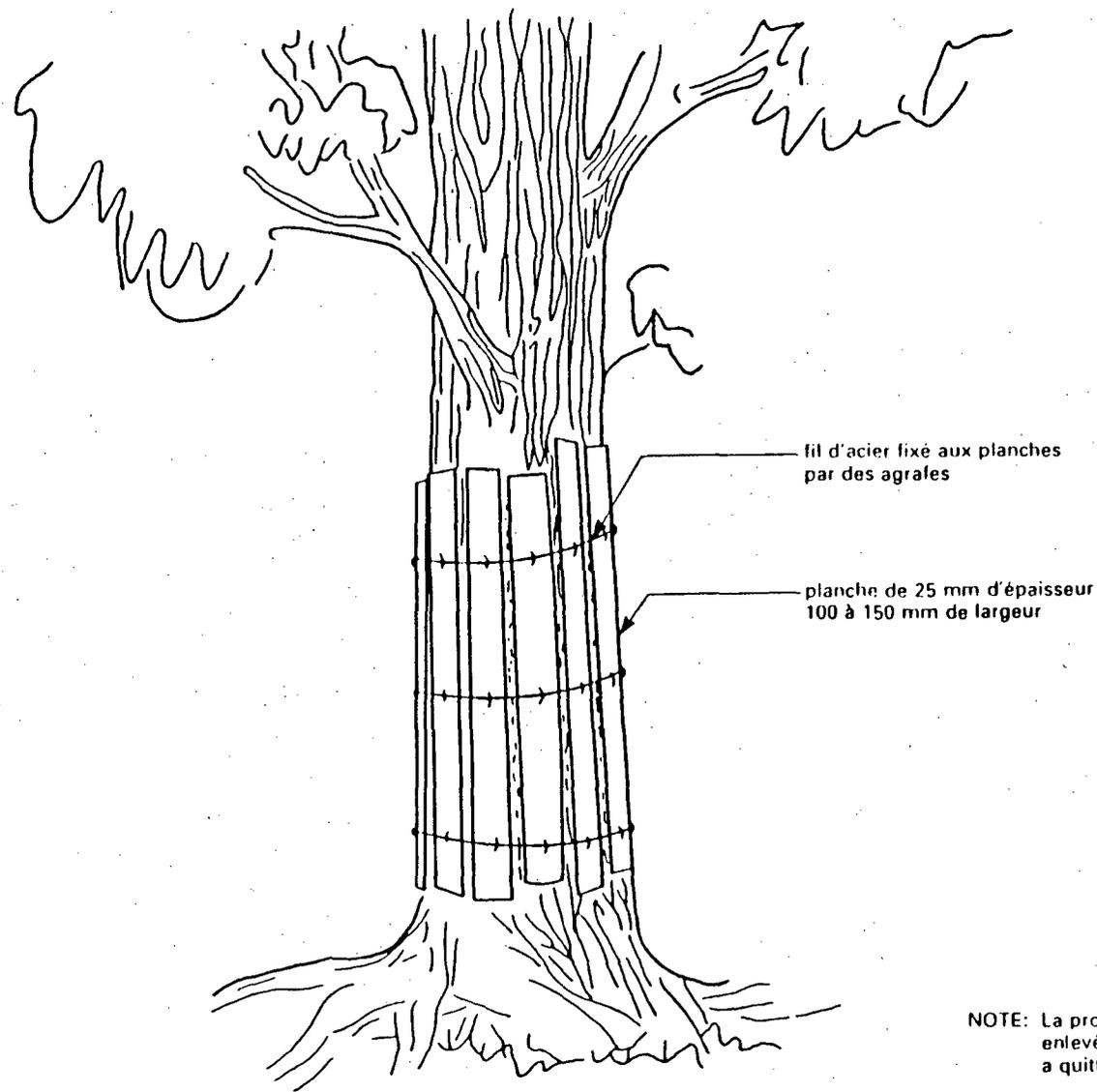
Bernard Roy

BR/cb

c.c. Claire Gagnon, M.T.Q. de Saint-Hyacinthe
Bernard Morel, ville de Mont-Saint-Hilaire

ANNEXE 4

EXTRAITS DU CAHIER DES NORMES DU
MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC



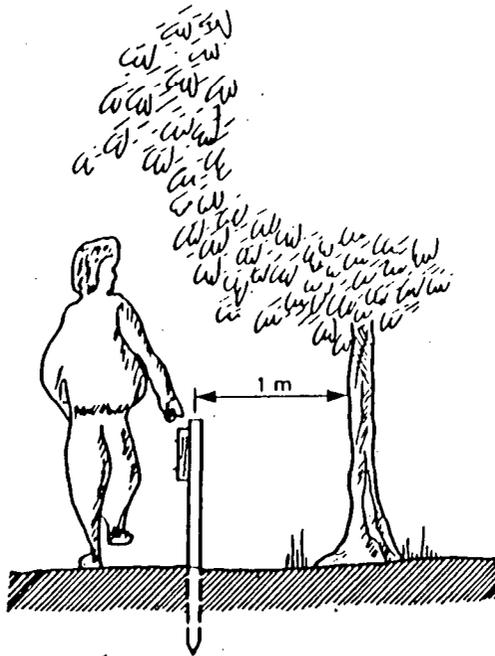
fil d'acier fixé aux planches
par des agrafes

planche de 25 mm d'épaisseur
100 à 150 mm de largeur

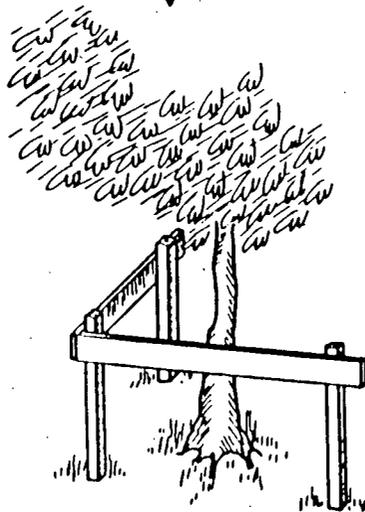
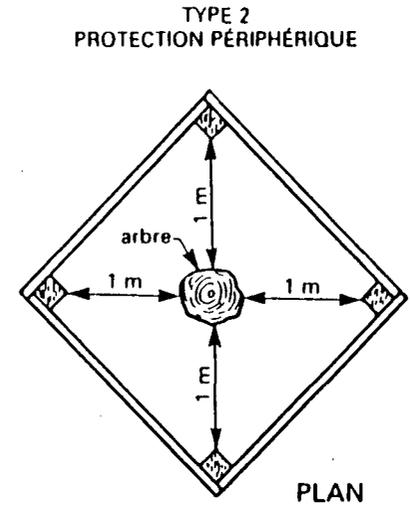
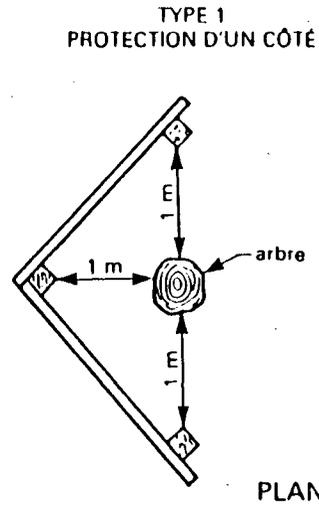
NOTE: La protection de l'arbre doit être
enlevée aussitôt que la machinerie
a quitté les lieux.

**PROTECTION DES ARBRES
PENDANT LA CONSTRUCTION**

D-6600

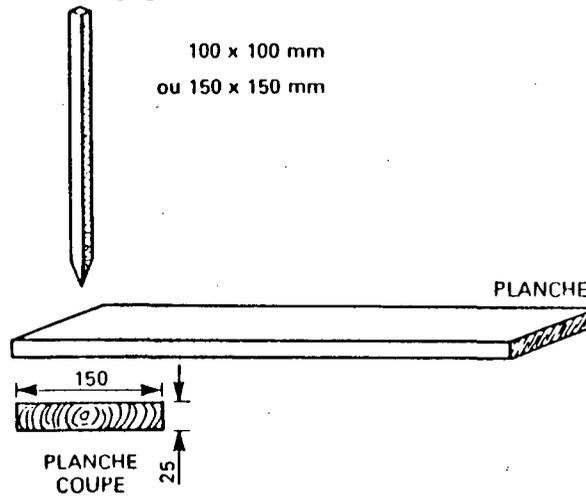


COUPE



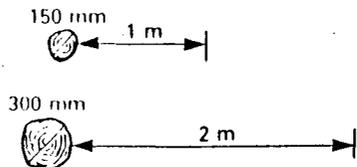
PIQUET

100 x 100 mm
ou 150 x 150 mm



ÉCART (DISTANCE) EN FONCTION
DU DIAMÈTRE DE L'ARBRE

	diamètre	écart
arbre	150 mm	1 m
arbre	300 mm	2 m



PROTECTION DES ARBRES
PENDANT LA CONSTRUCTION
(protecteur de racines)

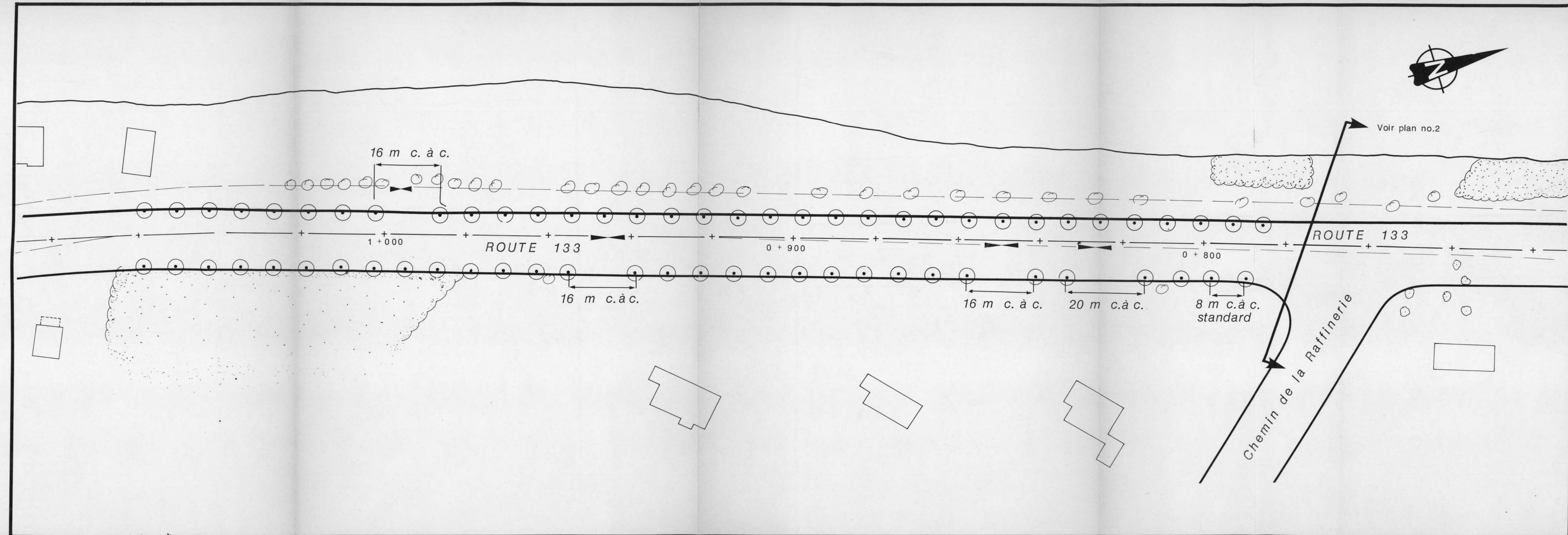
D-6601

ANNEXE 5

PLANS NOS 1, 2 et 3 DECRIVANT
LES PROJETS DE PLANTATIONS

RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 133

PROPOSITION PRÉLIMINAIRE DE PLANTATION
SUR LES DEUX CÔTÉS DE LA ROUTE
- OPTION D



-  LIMITE D'EMPRISE PROJÉTÉE
-  LIMITE D'EMPRISE ACTUELLE
-  ARBRES EXISTANTS
-  ARBRES PROPOSÉS
ÉRABLE DE NORVÈGE (acer platanoides)
-  ENTRÉE CHARRETIÈRE

Référence: plan no CH-84-61-0028
SECTION TYPE - AVRIL 1986

Note: dans le cas où des entrées charretières
auraient été oubliées sur le plan d'arpentage foncier,
certains ajustements quant à la localisation des
végétaux devront être apportés.

 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

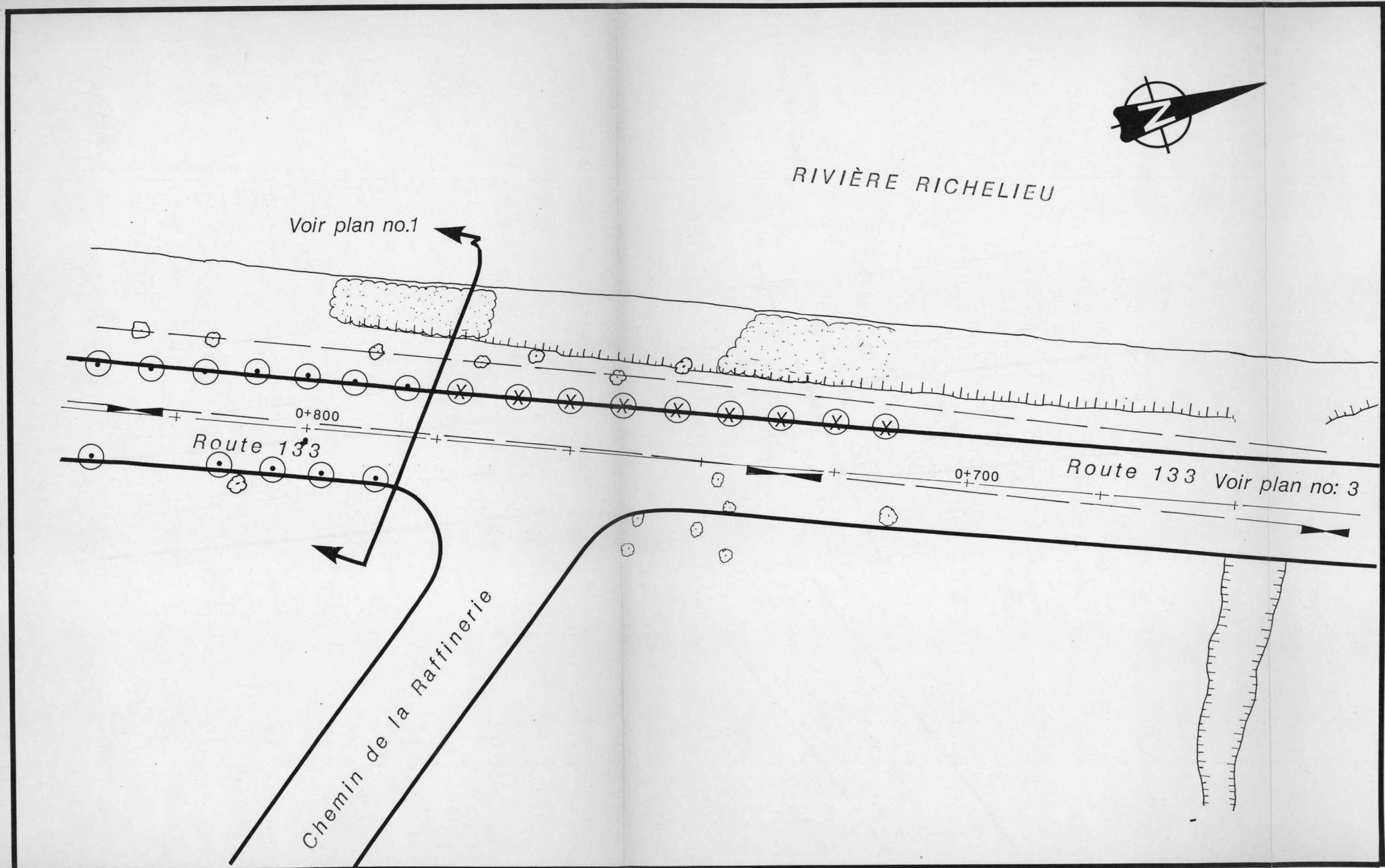
Service de l'Environnement

Technicien: Jean Paul Grégoire

Date: 89-01-10

Echelle: 1:500

Nº: 1



RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 133

PROPOSITION PRÉLIMINAIRE DE PLANTATION
SUR LES DEUX COTÉS DE LA ROUTE

-OPTION D-

-  LIMITE D'EMPRISE PROJÉTÉE
-  LIMITE D'EMPRISE ACTUELLE
-  ARBRES EXISTANTS
-  ÉRABLE DE NORVÈGE(Acer platanoide)
-  FRÈNE BLANC (Faxinus americana)
-  ENTRÉE CHARRETIÈRE

 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien : Jean Paul Grégoire

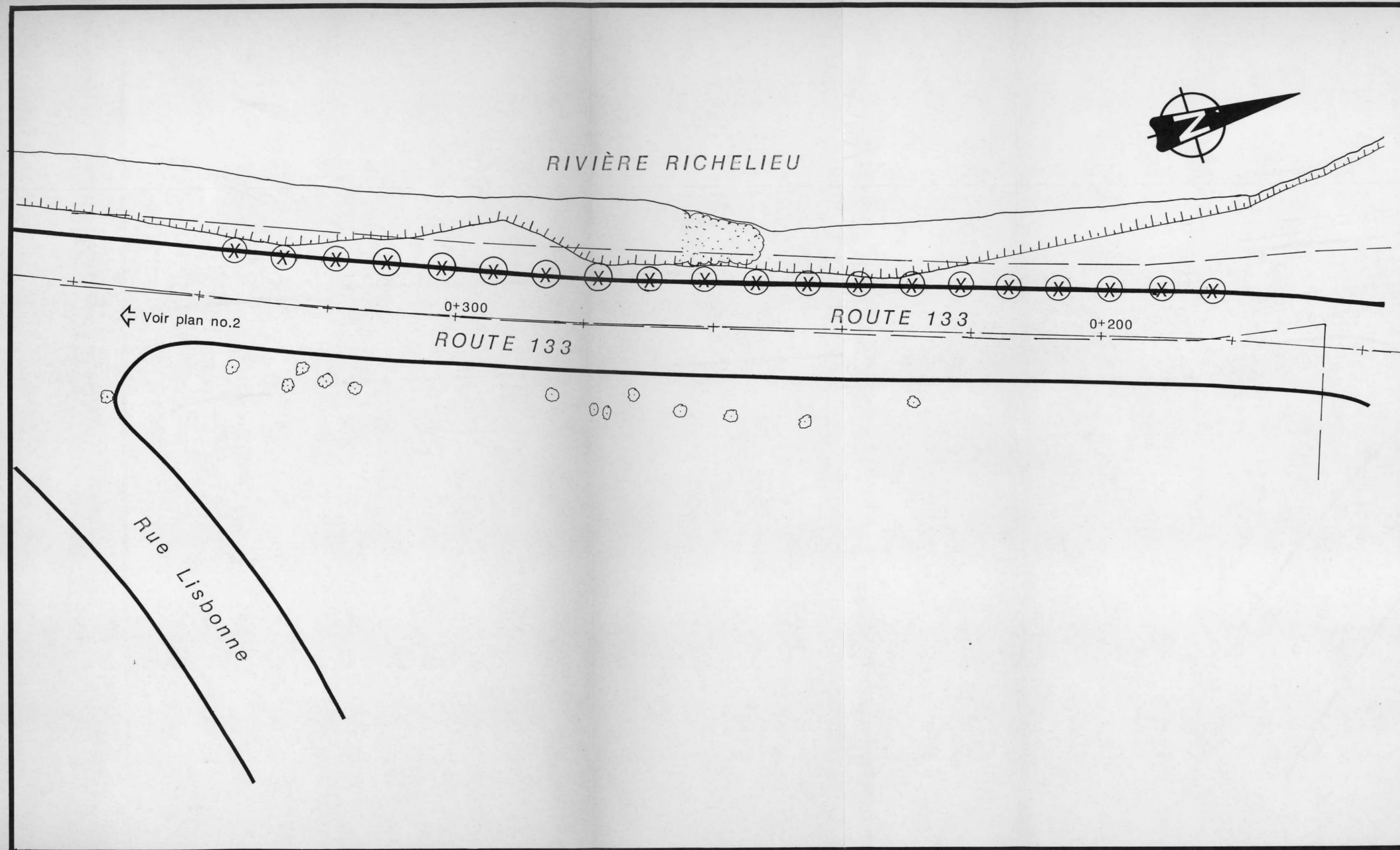
Date : 89-01-10

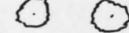
Echelle : 1:500

Nº: 2

RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 133

PROPOSITION PRÉLIMINAIRE DE PLANTATION
SUR LES DEUX COTÉS DE LA ROUTE
-OPTION D-



-  LIMITE D'EMPRISE PROJETÉE
-  LIMITE D'EMPRISE ACTUELLE
-  ARBRES EXISTANTS
-  ARBRES PROPOSÉS
FRÊNE BLANC (*Fraxinus Americana*)
-  ENTRÉE CHARRETIÈRE

 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien : Jean Paul Grégoire Date : 89-01-10

Échelle : 1:500 NO : 3

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 121 905