



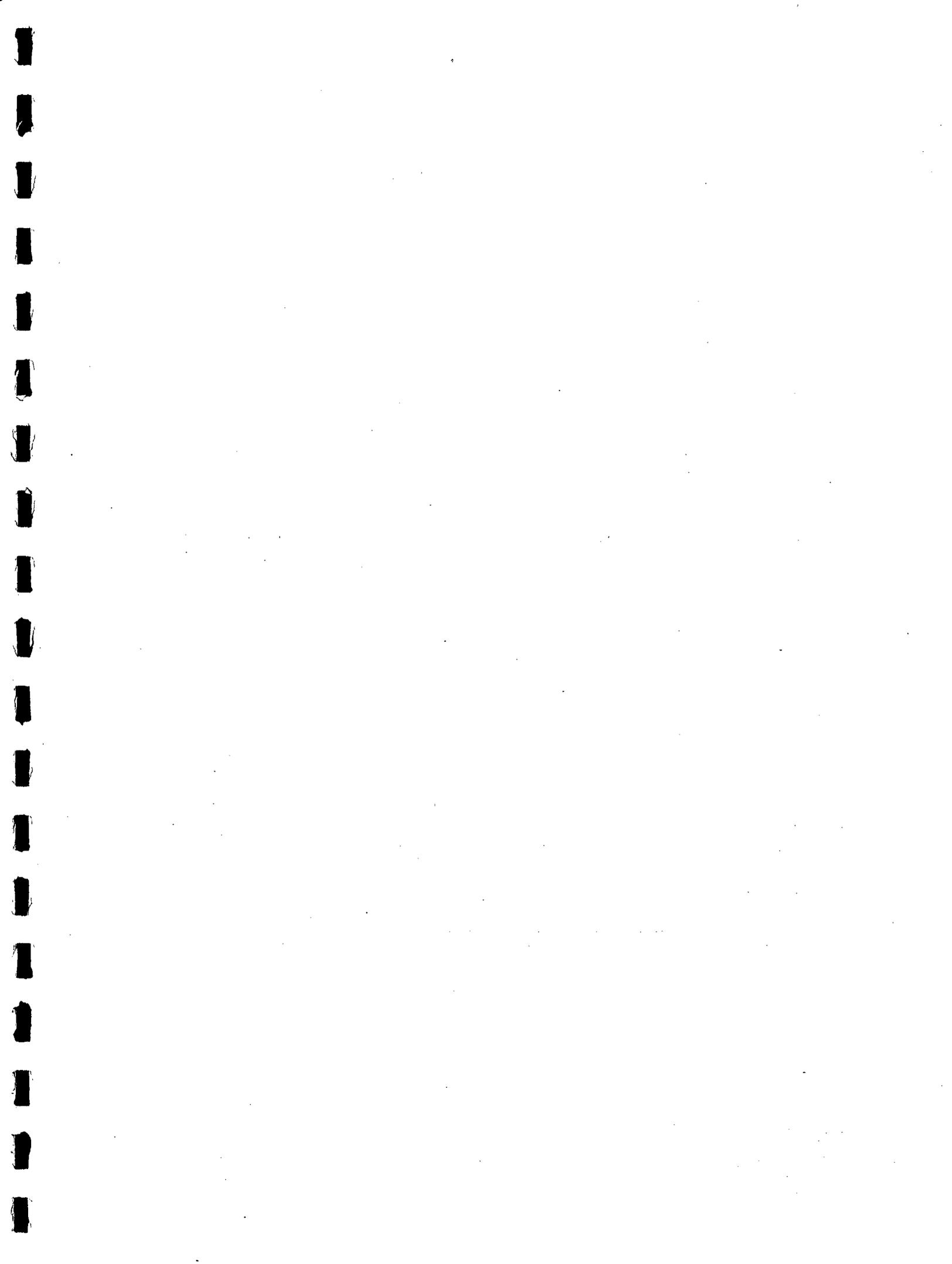
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

**RACCORDEMENT DU BOULEVARD FRECHETTE
AUX AUTOROUTES 10 & 35 (CHAMBLY)
ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT**

CANQ
TR
GE
EN
519
Rés.

RESUME

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
Service de l'Environnement
200, DORCHESTER SUD
QUÉ., QC G1K 5Z1



387450



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

**RACCORDEMENT DU BOULEVARD FRÉCHETTE
AUX AUTOROUTES 10&35 (CHAMBLY)**

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

RÉSUMÉ

FEVRIER 1984

CANQ
TR
GE
EN
519
Rév.

TABLE DES MATIERES

LISTE DES FIGURES	V
LISTE DES TABLEAUX	VI
LISTE DES ANNEXES	VI
TERMINOLOGIE	VII
<u>INTRODUCTION ET REMERCIEMENTS</u>	<u>1</u>
<u>1. PROBLEMATIQUE ET JUSTIFICATION</u>	<u>2</u>
1.1 Localisation	2
1.2 Problématique	2
1.3 Le projet de raccordement dans le plan du réseau routier	2
1.4 Justification du projet de raccordement	4
1.4.1 Accessibilité	4
1.4.2 Caractéristiques actuelles du boulevard Briand ...	4
1.4.3 Intégration au plan directeur	5
1.4.4 Caractéristiques de la circulation	5
<u>2. CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES DU NOUVEAU PROJET ET ANALYSE DE SOLUTIONS</u>	<u>6</u>
2.1 Caractéristiques géométriques du nouveau projet de route	6
2.2 Analyse de solutions et solutions retenues	6

2.3	Description des tracés	6
2.4	La bretelle parallèle à l'autoroute 10	9
2.5	Période de réalisation des travaux	9
2.6	Les procédures d'expropriations et la liste des propriétaires expropriés	9
<u>3. LE MILIEU LOCAL</u>		<u>10</u>
3.1	Le territoire de Chambly	10
3.2	La zone urbanisée au sud du boul. nord Périgny	10
3.2.1	Zone au sud du boul. Périgny	10
<u>4. LA ZONE D'ETUDE</u>		<u>13</u>
4.1	Délimitation	13
4.2	Justification	14
<u>5. DESCRIPTION DU MILIEU RECEPTEUR</u>		<u>15</u>
5.1	Milieu naturel	15
5.1.1	Topographie	15
5.1.2	Géologie	15
5.1.3	Hydrographie	15
5.1.4	Végétation, habitat et espèce faunique	16
5.2	Milieu humain	18
5.2.1	Domaine bâti	18
5.2.2	Zone municipal	19
5.2.3	Site archéologique	21
5.2.4	Potentiel archéologique	21

5.3	Milieu agricole	21
5.3.1	Type de sol et possibilité d'utilisation agricole	22
5.3.2	Evolution de l'agriculture	22
5.3.3	Tenure des terres	23
5.3.4	Drainage	26
5.3.5	Les types de culture	26
<hr/>		
6.	RESISTANCE DU MILIEU	27
6.1	Végétation, habitat et espèce faunique	27
6.2	Milieu humain	28
6.2.1	Domaine bâti	28
6.2.2	Patrimoine bâti	28
6.2.3	Architecture du paysage	28
6.3	Milieu agricole	28
<hr/>		
7.	INTEGRATION DES ZONES DE RESISTANCE ET GENERATION DES VARIANTES DE TRACE	29
<hr/>		
8.	ANALYSE COMPARATIVE DES TRACES	31
8.1	Identification des impacts	31
8.1.1	Milieu naturel	31
8.1.2	Milieu humain	31
8.1.3	Milieu agricole	31

8.2	Comparaison des tracés	33
8.2.1	Milieu naturel	33
8.2.2	Milieu humain	33
8.2.3	Milieu agricole	34
8.2.4	Coûts comparatifs	34
8.2.5	Sécurité routière	35
8.3	Choix du tracé optimal	36
<u>9.</u>	<u>EVALUATION DETAILLEE DES IMPACTS DU TRACE RETENU</u>	<u>37</u>
9.1	Méthodologie	37
9.2	Milieu naturel	38
9.3	Milieu humain	38
9.4	Milieu agricole	40
9.5	Effets sur la circulation à l'intérieur des secteurs résidentiels	41
<u>10.</u>	<u>MESURES DE MITIGATION, RECOMMANDATIONS ET IMPACTS RESIDUELS</u>	<u>42</u>
10.1	Milieu naturel	42
10.2	Milieu humain	42
10.3	Milieu agricole	43
<u>CONCLUSION</u>	<u>44</u>

LISTE DES FIGURES

Figure 1:	Plan de localisation	3
Figure 2:	Variantes de tracé	7
Figure 3:	Sections au niveau du boulevard Briand	8
Figure 4:	Le territoire urbanisé	11
Figure 5:	Plan de zonage	20
Figure 6:	Utilisation du sol 77	23
Figure 7:	Utilisation du sol 79	24
Figure 8:	Utilisation du sol 83	25
Figure 9:	Zones de sensibilité forte intégrée	30
Figure 10:	Localisation des impacts	39

TERMINOLOGIE

<u>Bretelle:</u>	chaussée à voie unique ou multiple qui relie deux routes à niveaux différents ou deux routes parallèles et par laquelle les véhicules peuvent entrer ou sortir suivant une direction.
<u>Débit journalier moyen annuel (D.J.M.A.):</u>	rapport du débit annuel au nombre de jours de l'année.
<u>Profil en travers:</u>	coupe transversable d'une route.
<u>Servitude de non-accès:</u>	la servitude de non-accès est une charge contre les propriétés riveraines interdisant l'accès à une route.
<u>Terre-plein central:</u>	partie de la plate-forme comprise entre les voies d'une route à chaussées séparées affectées à des sens de circulation opposée.
<u>Vitesse indiquée:</u>	vitesse affichée sur les panneaux de signalisation.

INTRODUCTION ET REMERCIEMENTS

Le présent projet consiste à pourvoir la municipalité de Chambly d'un lien fonctionnel et sécuritaire entre son territoire urbanisé et les autoroutes 10 et 35. Actuellement, un lien existe, en la présence du boulevard Briand, mais plusieurs de ses propriétés ne se conforment pas aux normes permettant d'offrir un niveau de service adéquat.

Le but de cette étude est donc de déterminer parmi les différents tracés permettant de répondre à l'objectif principal du projet, celui occasionnant le moins d'impact sur l'environnement.

Sous la responsabilité de madame Andrée Lehmann, géomorphologue, chef de la Division des études d'impact, ont participé directement à cette étude, monsieur France-Serge Julien, a.r.p.s.e., chargé de projet, madame Ginette Lalonde, architecte paysagiste, monsieur Claude Lecompte, a.r.p.s.e., monsieur Michel Letendre, biologiste, monsieur Gilles Locat, géologue, monsieur Jean-Pierre Panet, ingénieur en environnement, monsieur Denis Roy, archéologue, monsieur Mozher Sorial, ingénieur-chimiste et chef de la Division du contrôle de la pollution et recherches, et monsieur Guy Verreault, agronome. Monsieur Jean-Claude Larrivée, chef du Service des tracés et projets (Montréal), de même que messieurs Gilbert Massicotte et Marcel Mercier, tous ingénieurs, sont remerciés pour leur apport à la partie technique de cette étude.

De plus, les personnes suivantes sont remerciées: messieurs Jacques Baril et Normand Pierre, respectivement du Service d'urbanisme et du Service d'évaluation foncière de la municipalité de Chambly. Sont également remerciés pour leur participation aux inventaires, madame Julie-Anne Bourret et monsieur Gilles Fontaine, pour la réalisation des figures, messieurs Hrant Khandjian et Walter Tavcar, et pour la dactylographie, mesdames Ginette Goyer, Michelle Plante et Diane Poulin.

CHAPITRE 1

PROBLEMATIQUE ET JUSTIFICATION

1 — PROBLEMATIQUE ET JUSTIFICATION

1.1 LOCALISATION

Le présent projet se localise à l'intérieur de la municipalité de Chambly, laquelle est située sur la rive sud de l'île de Montréal, à une distance de 25 kilomètres (voir figure 1).

1.2 PROBLEMATIQUE

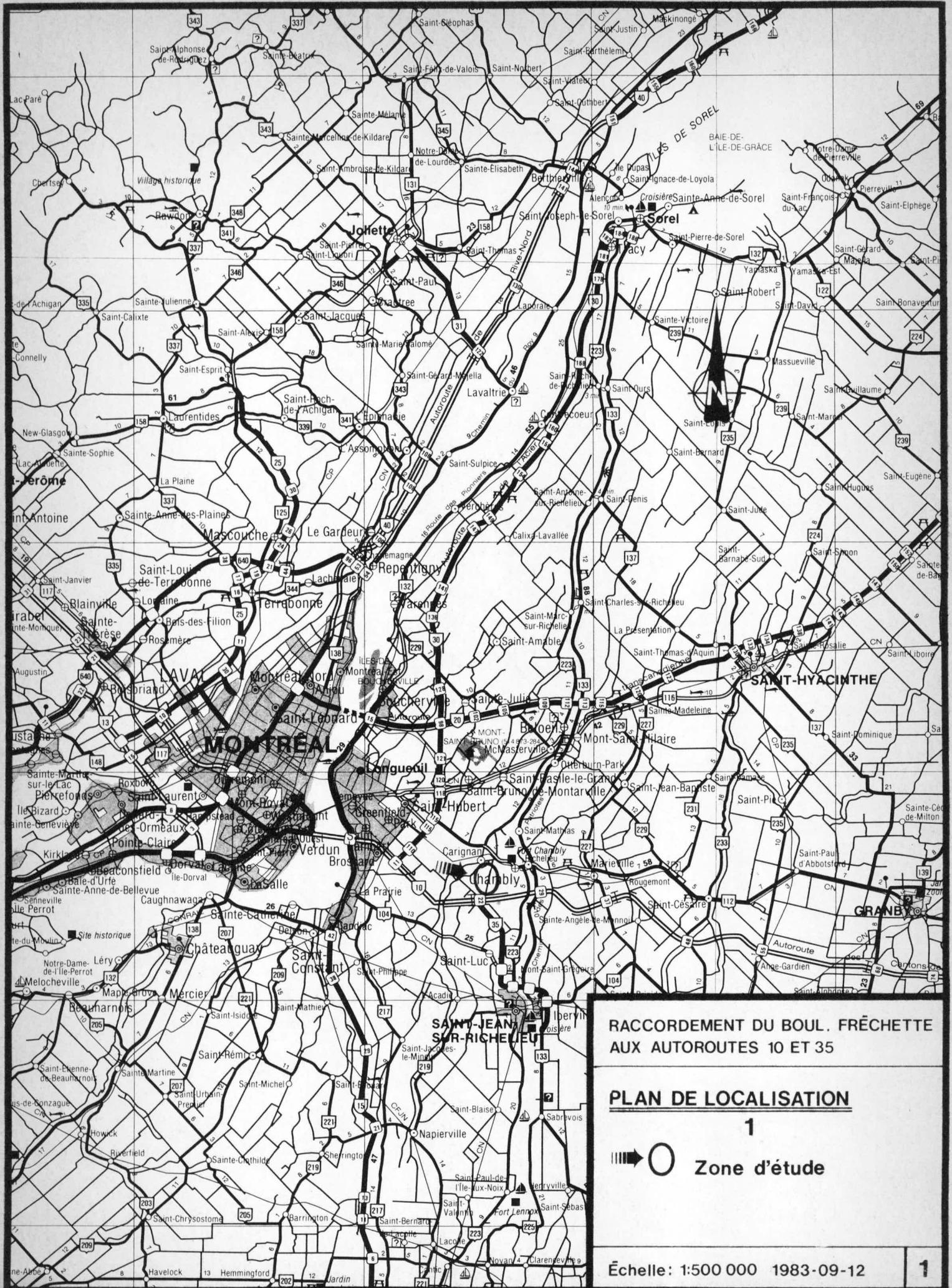
Le 1er janvier 1965, le ministère des Transports du Québec a mis en service l'autoroute des Cantons de l'Est reliant Montréal à Sherbrooke, suivi, peu de temps après, de la mise en service de l'autoroute collectrice de Saint-Jean et désignée comme "autoroute 35".

Parallèlement à la mise en service des différents tronçons de route, le projet de raccordement de la ville de Chambly à l'autoroute 10 dans le prolongement du tracé de l'autoroute 35, a progressé lentement avec le résultat que la ville de Chambly l'a inclus au plan directeur de la ville dès 1966.

Aujourd'hui, la ville de Chambly peut témoigner du sérieux de son plan directeur puisque le boulevard Fréchette, connu et planifié comme une artère de pénétration au centre de la ville dans le prolongement du projet de raccordement, est déjà construit à l'intérieur du cadre bâti.

1.3 LE PROJET DE RACCORDEMENT DANS LE PLAN DU RESEAU ROUTIER

La mise en service de l'autoroute 10 a assuré de meilleures communications terrestres entre Montréal et Sherbrooke, entre toutes les municipalités échelonnées le long du parcours et celles situées à des distances raisonnables de part et d'autre de ce grand axe routier.



RACCORDEMENT DU BOUL. FRÉCHETTE
AUX AUTOROUTES 10 ET 35

PLAN DE LOCALISATION

1

Zone d'étude

Échelle: 1:500 000 1983-09-12

1

Lorsque le ministère des Transports du Québec a pris la décision de construire cette route à grande capacité afin d'y canaliser les déplacements à caractère régional et provincial dans une direction est-ouest, il a implicitement fait le choix d'assurer un réseau optimal de routes de raccordement à l'autoroute 10 dans une direction nord-sud, et de ne pas avoir à construire de nouvelles routes ou d'augmenter sensiblement la capacité des routes actuelles dans une direction est-ouest à l'extérieur de la ceinture densément habitée au sud de Montréal.

Le raccordement de Chambly à l'autoroute 10 s'inscrit dans ce plan d'ensemble, et le boulevard Briand actuel ne peut être qualifié de lien routier convenable et acceptable pour le public-voyageur qui l'emprunte ou qui devrait l'emprunter.

1.4 JUSTIFICATION DU PROJET DE RACCORDEMENT

Le projet d'un lien routier entre le centre de Chambly et l'autoroute 10, est justifié sur les plans suivants:

1.4.1 ACCESSIBILITE

Le boulevard Briand actuel raccorde, en fait, le centre de Chambly à l'autoroute 10. Cependant, plusieurs résidents de Chambly qui demeurent à proximité dudit boulevard, ne peuvent y accéder et doivent même effectuer un détour de plusieurs kilomètres.

1.4.2 CARACTERISTIQUES ACTUELLES DU BOULEVARD BRIAND

- La largeur de la chaussée de 6 à 7 mètres, s'avère insuffisante pour les besoins du milieu
- Fondations désuètes
- Absence d'accotement
- Surface de roulement rapiécée
- Drainage inadéquat
- Route inondée au printemps
- Surface fréquemment glacée lors de nuits froides.

1.4.3 INTEGRATION AU PLAN DIRECTEUR _____

Selon le plan directeur, le boulevard Fréchette et son prolongement jusqu'à l'autoroute 10 constituent l'artère de pénétration par excellence au centre de Chambly. Ce boulevard présentement construit jusqu'à la ligne de transport d'énergie hydro-électrique fut d'ailleurs planifié pour satisfaire cette fonction, à preuve les caractéristiques géométriques du tronçon réalisé comprennent quatre voies de circulation séparées par une bande centrale, avec servitude de non-accès.

Les échangeurs sur l'autoroute 10 étant bien espacés, il n'est que normal d'y raccorder des routes surtout s'ils sont situés à proximité des générateurs de trafic.

1.4.4 CARACTERISTIQUES DE LA CIRCULATION _____

Le débit journalier moyen annuel sur le boulevard Briand était en 1981 de quelque 4000 véhicules, et les camions étaient prohibés.

Pour les raisons mentionnées tantôt, ce nombre de véhicules est un strict minimum, et nul doute que le débit de circulation aurait été en 1981 de 5000 à 6000 véhicules/jour si une nouvelle route avait été mise en service.

Compte tenu de ce niveau de circulation, et la vocation de cette route, les caractéristiques actuelles du boulevard Briand s'avèrent non-conformes aux normes du ministère des Transports du Québec.

CHAPITRE 2

CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES DU NOUVEAU PROJET
ET ANALYSE DE SOLUTIONS

2 — CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES DU NOUVEAU PROJET ET ANALYSE DE SOLUTIONS

2.1 CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES DU NOUVEAU PROJET DE ROUTE

Pour satisfaire aux besoins du public-voyageur actuel et au trafic généré par une nouvelle infrastructure, il est recommandé:

- à la première étape, la construction d'une route principale à deux voies de circulation, avec fossés à ciel ouvert, dans une emprise de 40 mètres de largeur (voir annexe 1);
- à la deuxième étape, lorsque les besoins le justifieront, la construction d'une route à quatre voies de circulation séparées par une bande centrale, avec drainage souterrain, dans la même emprise de 40 mètres (voir annexe 2).

Aux deux étapes, des accès à niveau seront permis seulement aux intersections de chemins publics.

2.2 ANALYSE DE SOLUTIONS ET SOLUTIONS RETENUES

D'abord un tracé empruntant le boulevard Industriel ne peut être retenu car il ne dessert et ne desservirait pas le noyau principal de Chambly situé plus à l'ouest, là où se situent le boulevard Fréchette et le boulevard Briand.

Pour des raisons environnementales, les corridors pouvant être envisagés se confinent à l'axe du lot 366 de la première concession ainsi qu'à celui du boulevard Briand. Trois tracés (voir figure 2) ont été développés dont deux comportent trois variantes.

2.3 DESCRIPTION DES TRACES

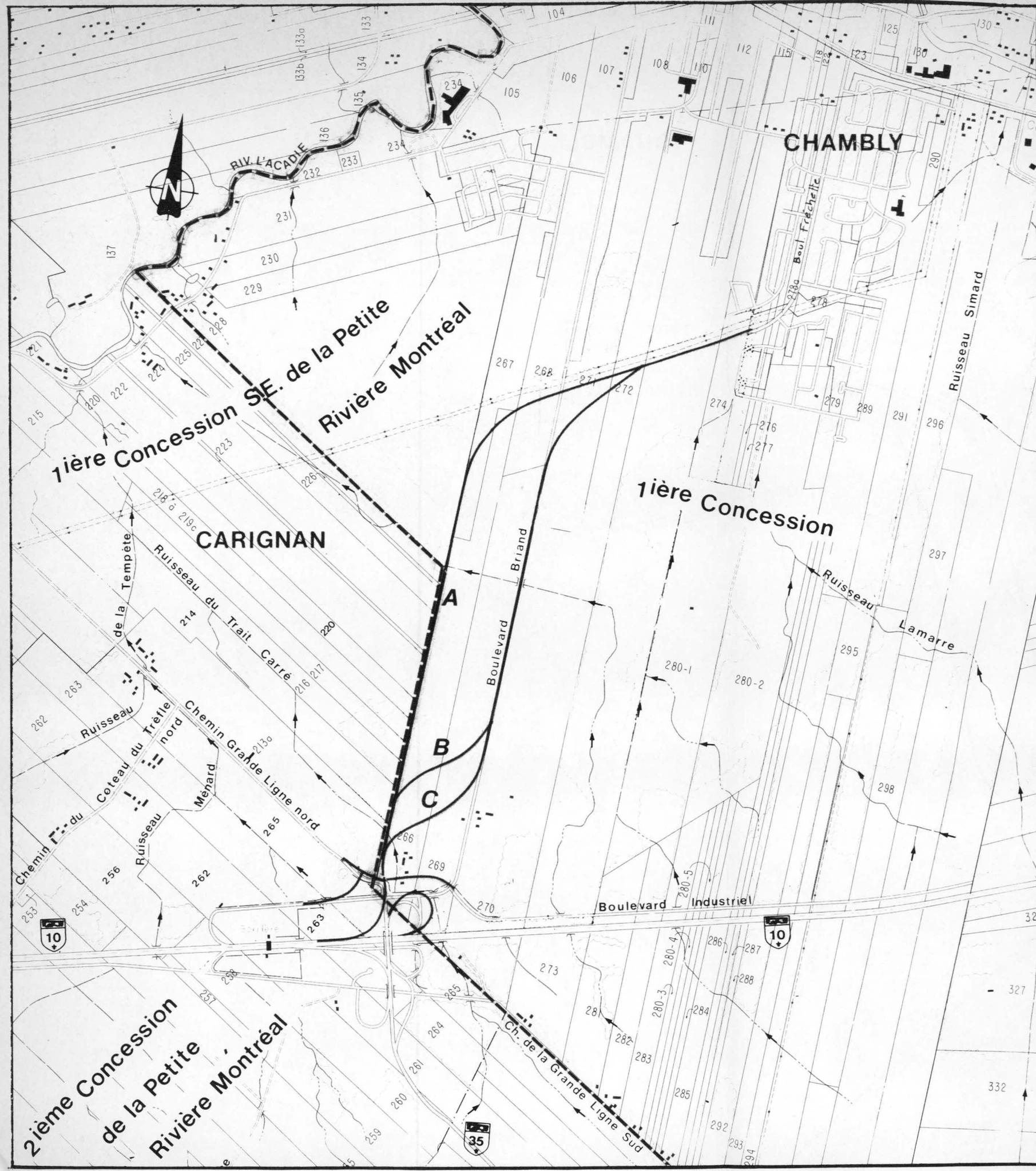
Tracé "A"

Tel que présenté à la figure 2, le tracé "A" emprunte principalement l'axe du lot 266.

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
 RACCORDEMENT DU BOUL. FRÉCHETTE
 AUX AUTOROUTES 10 ET 35

VARIANTES DE TRACE

— VARIANTES "A" "B" OU "C"



Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement

Technicien :
 Chargé de projet :
 Approuvé par le chef de service :
 Échelle: 1:20 000 Date: 83.09.13 N°: 2

Dans la phase 1, un raccordement de la section nord du boulevard Briand au boulevard Fréchette est prévu. La section sud devient cul-de-sac. A la deuxième étape, sous la supervision de la municipalité de Chambly, le boulevard Brassard se raccorde au boulevard Fréchette; les sections nord et sud du boulevard Briand deviennent cul-de-sac. La section nord du boulevard Briand conservera son caractère résidentiel.

Tracé "B"

Le tracé "B" utilise en bonne partie l'axe du boulevard Briand (voir figure 2).

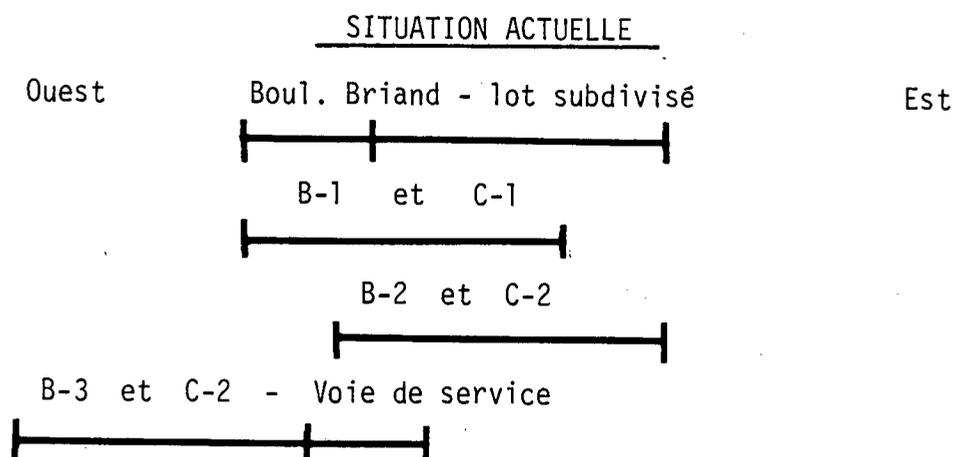
Trois variantes de tracé (voir figure 3) sont étudiées suivant que le tracé se situe:

- 1) à l'est de la limite ouest de l'emprise actuelle du boulevard Briand, impliquant l'expropriation de lots subdivisés;
- 2) à l'est de la limite est de l'emprise actuelle du boulevard Briand, impliquant l'expropriation des lots subdivisés adjacents au boulevard;
- 3) à l'ouest de la limite ouest de l'emprise actuelle du boulevard Briand, en gardant le boulevard actuel comme chemin de service pour ne pas enclaver les lots subdivisés.

Tracé "C"

Les trois variantes de tracé décrites précédemment, s'appliquent aussi pour le tracé "C", sauf qu'à la phase 1, la longueur de la section de route à quatre voies séparées se prolonge jusqu'à la fin des deux courbes inversées afin d'augmenter la sécurité à l'intersection du chemin de la Grande-Ligne.

Figure 3 - SECTIONS AU NIVEAU DU BOULEVARD BRIAND



2.4 LA BRETELLE PARALLELE A L'AUTOROUTE 10

Dans le but de présenter un niveau de sécurité plus élevé, ce projet implique, peu importe la solution retenue, une correction de la boucle d'échangeur (plus grand rayon de courbure) située au nord de l'autoroute 10.

Le projet nécessite donc, par le fait même, une relocalisation vers le nord de la bretelle parallèle à l'autoroute 10 dans sa partie comprise entre le boulevard Briand. Le chemin de la Grande-Ligne nord doit également être réaligné à son extrémité sud.

Compte tenu des paramètres: sécurité (proximité de la boucle d'échangeur); environnement (présence de bois et de résidences); et coûts de construction, le nouveau tracé de la bretelle représenté à la figure 2 est celui apparaissant nettement comme la solution optimale.

2.5 PERIODE DE REALISATION DES TRAVAUX

Les travaux de construction débuteront à l'automne 1985 et s'échelonnent jusqu'à l'automne 1986.

2.6 LES PROCEDURES D'EXPROPRIATION ET LA LISTE DES PROPRIETAIRES EXPROPRIÉS

Les procédures d'expropriation et la liste des propriétaires expropriés apparaissent respectivement aux annexes 3 et 4.

CHAPITRE 3

ANALYSE DU MILIEU LOCAL

3 — LE MILIEU LOCAL

3.1 LE TERRITOIRE DE CHAMBLY

La municipalité de Chambly possède le statut de ville. En 1983, elle compte 12 500 habitants. L'urbanisation occupe la partie nord du territoire de Chambly. Afin de circonscrire les caractéristiques du milieu urbain environnant le projet, nous analyserons, dans cette partie de l'étude, la zone urbanisée située au sud du boulevard Périgny.

3.2 LA ZONE URBANISEE AU SUD DU BOULEVARD NORD PERIGNY

3.2.1 ZONE AU SUD DU BOULEVARD PERIGNY

Au sud du boulevard Périgny, tout un quartier résidentiel de constructions récentes s'articule autour des trois boulevards suivants: Fréchette, Brassard et Briand (voir figure 4).

Boulevard Brassard

Le boulevard Brassard est destiné à drainer la circulation de la partie est du nouveau quartier résidentiel. Ce boulevard est bordé principalement de résidences unifamiliales. Les secteurs du boulevard Brassard, où les terrains environnants sont encore vacants, constituent le milieu où devrait être localisé, à court et moyen terme, le développement domiciliaire de la municipalité.

Boulevard Briand

Le boulevard Briand joint les autoroutes 10 et 35 au boulevard Salaberry. Il a gardé son caractère rural même à cet endroit avec son drainage en surface. Des maisons individuelles généralement à un étage (sinon avec deux) le bordent.

La résolution no. 4104 adoptée par le conseil municipal de Chambly, en date du 22 octobre 1975, interdit la circulation de véhicules lourds sur ce boulevard.



RACCORDEMENT DU BOUL. FRÉCHETTE
AUX AUTOROUTES 10 ET 35

LE TERRITOIRE URBANISÉ

- Limite du cadre bâti
- - - Ligne d'énergie hydro-électrique

Échelle: 1:50 000 Date: 1983-09-08

Boulevard Fréchette

Le boulevard Fréchette s'étend de la rue Bourgogne jusqu'au delà de la ligne de haute tension. Aucune résidence ne fait face à cette artère et les accès sont prohibés, excepté aux intersections. Les cours arrières des résidences donnent directement sur le boulevard Fréchette, alors que leur façade fait front à des rues parallèles. Il s'agit de résidences individuelles avec un ou deux étages.

La résolution no. 3115 adoptée le 3 juillet 1973 par le conseil de la municipalité de Chambly, stipule que le trafic lourd est interdit dans les zones résidentielles. Vu le caractère résidentiel des îlots attenants au boulevard Fréchette, le contenu de cette résolution s'applique à ce boulevard.

CHAPITRE 4

IDENTIFICATION DE LA ZONE D'ETUDE

4 — LA ZONE D'ETUDE

La zone d'étude se situe en majeure partie dans la zone agricole protégée de Chambly, plus précisément au sud-ouest de la municipalité.

4.1 DELIMITATION

Les limites de la zone d'étude apparaissent sur les cartes intégrées aux chapitres suivants. Plus spécifiquement, la zone d'étude est délimitée:

- au nord: par la ligne de transport d'énergie hydro-électrique;
- à l'est: (du nord vers le sud) par la limite des lots 274 et 275 de la première Concession, puis celle des lots 274 et 280-1 (même Concession) et enfin des lots 273 et 280-1;
- au sud: par l'autoroute des Cantons de l'Est (A-10);
- à l'ouest: (du sud vers le nord) par la ligne séparatrice des lots 263 et 265 jusqu'au point de rencontre de la bretelle qui assure la sortie de l'autoroute 10. De ce point, la limite continue jusqu'à la résidence située sur le chemin de la Grande Ligne Nord et de cette maison vers le bois qui se termine à la jonction des lots 213a et 214 de la première Concession S.E. de la Petite rivière Montréal. La limite emprunte par la suite, d'est en ouest, la ligne séparatrice des lots 213a et 214, puis se dirige vers le nord en suivant la limite ouest des lots 266 et 267 de la première Concession.

4.2 JUSTIFICATION

D'abord, les limites de la zone d'étude réfèrent aux deux points que le projet va relier: d'une part, l'extrémité sud du tronçon déjà construit du boulevard Fréchette et, d'autre part, l'échangeur à l'intersection des autoroutes 35 et 10. A partir de ces points, la délimitation de la zone d'étude tient compte de l'orientation cadastrale des lots, des éléments biophysique (bois) et anthropique (résidence, ligne de transmission d'énergie hydro-électrique), de même qu'elle englobe toutes les hypothèses possibles de tracé. Enfin, ces limites respectent toutes les contraintes majeures sur les plans environnemental et technico-économique.

CHAPITRE 5

DESCRIPTION DU MILIEU RECEPTEUR

5 — DESCRIPTION DU MILIEU RECEPTEUR

5.1 MILIEU NATUREL

5.1.1 TOPOGRAPHIE

La zone d'étude est incluse dans l'unité physiographique majeure des basses terres du Saint-Laurent. Elle est donc caractérisée par un relief uniforme et une pente douce en direction nord-ouest.

5.1.2 GEOLOGIE

Formations rocheuses

Le substratum rocheux comprend des schistes argileux et des grès du Groupe de Lorraine.

Formation meubles

L'argile est le seul dépôt dont il soit fait mention à l'intérieur de la zone d'étude.

5.1.3 HYDROGRAPHIE

La région de Chambly se situe dans la portion sud des Basses-Terres du Saint-Laurent drainée par la rivière Richelieu. La zone d'étude est située sur sa rive gauche à plus de deux kilomètres à l'amont de la confluence entre les rivières Richelieu et l'Acadie. C'est vers ce tributaire que se draine la zone d'étude.

Deux ruisseaux traversent la zone d'étude. Le premier porte le nom de ruisseau du Trait Carré et coule sur 4 km de distance. Le cours de celui-ci et de ses affluents est anthropique sur presque toute sa longueur. Il coule dans l'ensemble du sud-est vers le nord-ouest. Sans appellation, le second ruisseau coule de façon intermittente, sur une distance approximative de 1,4 km sur le lot 273. A cet endroit, le ruisseau tourne à angle droit vers l'ouest et devient anthropique.

5.1.4 VEGETATION, HABITAT ET ESPECE FAUNIQUE _____

Le secteur compris dans la zone d'étude a comme vocation première l'agriculture. L'utilisation du sol est donc différente selon les lots ou parties de lot (voir figure 8, utilisation du sol (1983)). En raison de cette utilisation, la valeur écologique de ces lots est aussi très variable. Il semble assez évident ici que les lots consacrés à la culture présenteront un faible intérêt au niveau écologique alors que les lots abandonnés ou occupés par les boisés, dépendamment de leur âge, du type de végétation et de la faune pouvant s'y trouver, auront potentiellement un plus grand intérêt.

Il sera décrit ci-après les différents types de milieu présents dans la zone d'étude, soit: les aires cultivées, la friche et la prairie herbacée ainsi que les lots boisés.

Aires cultivées

En raison de leur utilisation fréquente par les activités agricoles, les lots occupés par la culture (voir figure 8) ne possèdent aucune végétation naturelle et ne sont guère propices à l'établissement d'une faune diversifiée.

Friche et prairie herbacée

Ces lots groupés sous ces appellations sont représentés sur la figure 9 par le terme friche qui réfère à son utilisation agricole. Sauf pour le lot 272 bordant à l'ouest le bois du lot 273, où il est noté la présence de végétation arbustive de bonne hauteur, ces lots en friche sont en fait des prairies herbacées.

Plus encore que pour les aires cultivées, ces lots situés en bordure de milieux boisés ont un potentiel fort intéressant comme aire d'alimentation pour les espèces vivant sous le couvert forestier ou en milieu d'écotone. A cet égard, le lot 272, par sa bonne repousse arbustive, semble intéresser particulièrement le cerf de Virginie (Odocoileus virginianus) si on en juge par l'abondance de pistes en bordure du milieu boisé, surtout dans la partie nord de ce lot. Lors de notre visite du 13 septembre 1983, nous avons d'ailleurs observé en plein après-midi, un cerf paissant à la limite extérieure du lot 272 près du champ labouré (lot 271). Un autre cerf a été vu en milieu découvert, cette fois-ci à l'extrémité sud du bois du lot 273.

Lots boisésLot 213a

Pour le lot 213a, on rencontre en proportion à peu près égales les espèces suivantes: le bouleau gris, Betula populifolia Marsh." soit en bosquets ou individuellement mais souvent vieillissants ou malades, le chêne à gros glands, Quercus macrocarpa Michx, le frêne rouge, Fraxinus pennsylvanica Marsh. et l'orme blanc, Ulmus americana L. La végétation arbustive est aussi composée de chêne à gros glands, de frêne rouge et d'orme blanc avec en plus du sapin baumier, Abies balsamea (L.) Mill., de l'érable rouge, Acer rubrum L. auxquels s'ajoutent parfois le caryer à noix douces, Carya ovata (Mill.) K. Koch et l'aubépine, Crataegus sp. En bordure de ce lot, près du chemin de la Grande Ligne nord, la végétation est différente et se compose alors de trembles, Populus tremuloides Michx, de hauteurs variables et de bouleaux gris.

En bordure du lot 213a et de façon plus marquée encore en bordure du lot 214 jouxtant le lot 266, on observe une présence abondante de chênes à gros glands de bon diamètre (25 à 30 cm), malgré les fréquentes coupes forestières qui ont été pratiquées.

Lot 273

Comme spécifié précédemment, un ruisseau intermittent traverse le lot 273 en son milieu et sur le tiers de sa longueur. Ce bois est principalement constitué de trembles (diamètre de 12 à 15 cm) accompagnés de bouleaux gris et d'érables rouges. A ces espèces s'ajoutent l'orme blanc et le frêne rouge aux endroits plus humides et susceptibles d'être inondés.

Aux endroits secs, les strates herbacées et arbustives deviennent très denses et sont composées surtout de Rubus spp., des Aster spp. et des fougères avec du bouleau gris, de l'érable rouge et quelques sapins baumiers. A l'extrémité sud du bois où le ruisseau est encaissé et forme des méandres, on rencontre plusieurs îlots de sapin baumier ayant chacun une trentaine d'individus d'un diamètre d'environ 14 cm. C'est le seul endroit de ce bois où la présence de résineux est notable. Plus haut, avant que le ruisseau ne devienne un fossé de drainage, on remarque un secteur occupé par une ormaie-frênaie et dont le sous-bois est très dégagé.

* Les noms français et latins des arbres sont tirés de:
R.C. Hosie, "Arbres indigènes du Canada", Service canadien des forêts, ministère de l'Environnement, éditeur Information Canada, Ottawa 1972, 383 pages.

Au niveau faunique, ce bois a donné lieu à des observations intéressantes sur le cerf de Virginie. Outre les deux observations notées précédemment en bordure de ce bois, un jeune cerf a été vu dans la petite ormaie-frênaie. A l'extrémité sud du bois, un sentier quoique peu évident a été décelé.

Suite à l'observation de ces cervidés, nous avons interrogé un résident du boulevard Briand (M. G. Cognac) qui dit voir surtout depuis trois ou quatre ans des cerfs de Virginie dans ce secteur. Au début du mois de juin 1983, il a même vu 10 cerfs traverser en même temps la prairie pour gagner les bois à l'ouest du boulevard Briand. Il mentionne que ces cerfs venaient du bois du lot 273. D'autres résidents mentionnent que dans ce bois et les bois environnants, on peut trouver durant l'hiver des pistes de cerfs.

Le biologiste responsable de ce dossier au ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, n'est pas au courant de la présence possible de ravages dans ce secteur. Cependant, les derniers hivers cléments pourraient favoriser une augmentation de la population de cerfs de Virginie dans la région métropolitaine.

De plus, lors des hivers faciles, les cerfs, plutôt qu'être confinés en ravage, se déplacent plus entre les îlots boisés. Dans le cas du bois et des environs du lot 273, nous sommes certains de leur utilisation par le cerf durant l'été. Pendant la saison hivernale, on peut présumer qu'il fréquente ce bois au même titre que les zones boisées plus à l'est.

Lot 270

Ce bois d'environ 6 hectares, comprend dans sa partie nord une bande de régénération arbustive bien développée. Il est constitué en général de feuillus et on remarque en deuxième lieu la présence de conifères. Il semble s'apparenter fortement à la végétation observée à l'extrémité sud du bois du lot 273.

5.2 MILIEU HUMAIN

5.2.1 DOMAINE BATI

Hormis le lot 274, la zone d'étude possède un caractère nettement rural, malgré les mouvements spéculatifs antérieurs.

Sur le lot 274, une dizaine de résidences sont localisées au sud de la ligne de transport d'énergie hydro-électrique, à l'intérieur de l'îlot résidentiel formé par les rues Watts et Beausoleil.

Le reste de la zone d'étude ne comprend que cinq habitations, toutes situées dans la partie sud de la zone d'étude. Quatre d'entre elles se localisent à Chambly et une se retrouve dans la municipalité de Carignan.

Il y a présence de quatre puits artésiens dans la zone d'étude. Ils sont tous localisés sur la figure 13 et leur profondeur y est également indiquée.

5.2.2 ZONAGE MUNICIPAL

Un nouveau plan et un nouveau règlement de zonage applicable au territoire de la municipalité de Chambly devrait être déposé au début de l'année 1984. Néanmoins, le zonage municipal en vigueur depuis 1966 (révisé en 1969 et 1971) réserve la zone d'étude à des usages principalement résidentiels (voir figure 5). A l'extrémité sud, la zone à l'est du boulevard Briand est d'abord à vocation commerciale puis devient destinée à des usages industriels sur le lot 273. Ces zones ne permettent pas la construction domiciliaire. Les deux résidences localisées à l'extrémité sud du lot 266 constituent un usage dérogatoire par rapport au plan de zonage actuel, mais protégées en fonction des droits acquis.

Conformément à la vocation de cette portion du territoire, les lots originaux 268, 270, 271, 272, 273 et 274 ont subi une multitude de subdivisions et étaient voués à l'usage résidentiel.

Toutefois, le zonage agricole a eu comme effet de remettre en cause le développement résidentiel de ces lots. Un des phénomènes transposant ce constat est la tendance des propriétaires à délaisser leurs lots pour faute de non-paiement de taxes à la municipalité. Ainsi, sur les quelques six cents propriétaires des parcelles du lot 270, au moins deux cents ont jusqu'à maintenant abandonné leur bien foncier de cette manière.

Actuellement, à l'intérieur de la zone d'étude, seul le lot 274 n'est pas couvert par le zonage agricole. Le plan et le règlement de zonage, autorise dans ce milieu la construction de résidences unifamiliales, bifamiliales et trifamiliales. Respectant la physionomie actuelle du boulevard Fréchette, il est interdit, pour la série de lots attenants au boulevard Fréchette, d'y construire les résidences en façade.

Le prolongement du boulevard Fréchette dans l'axe du lot 266 est compris au plan de zonage depuis 1966. Cette orientation a de plus été entérinée par une résolution du conseil municipal e la Cité de Chambly, par laquelle elle accepte la poursuite du boulevard Fréchette dans l'axe du lot 266.

PLAN DE ZONAGE

CHAMBLY

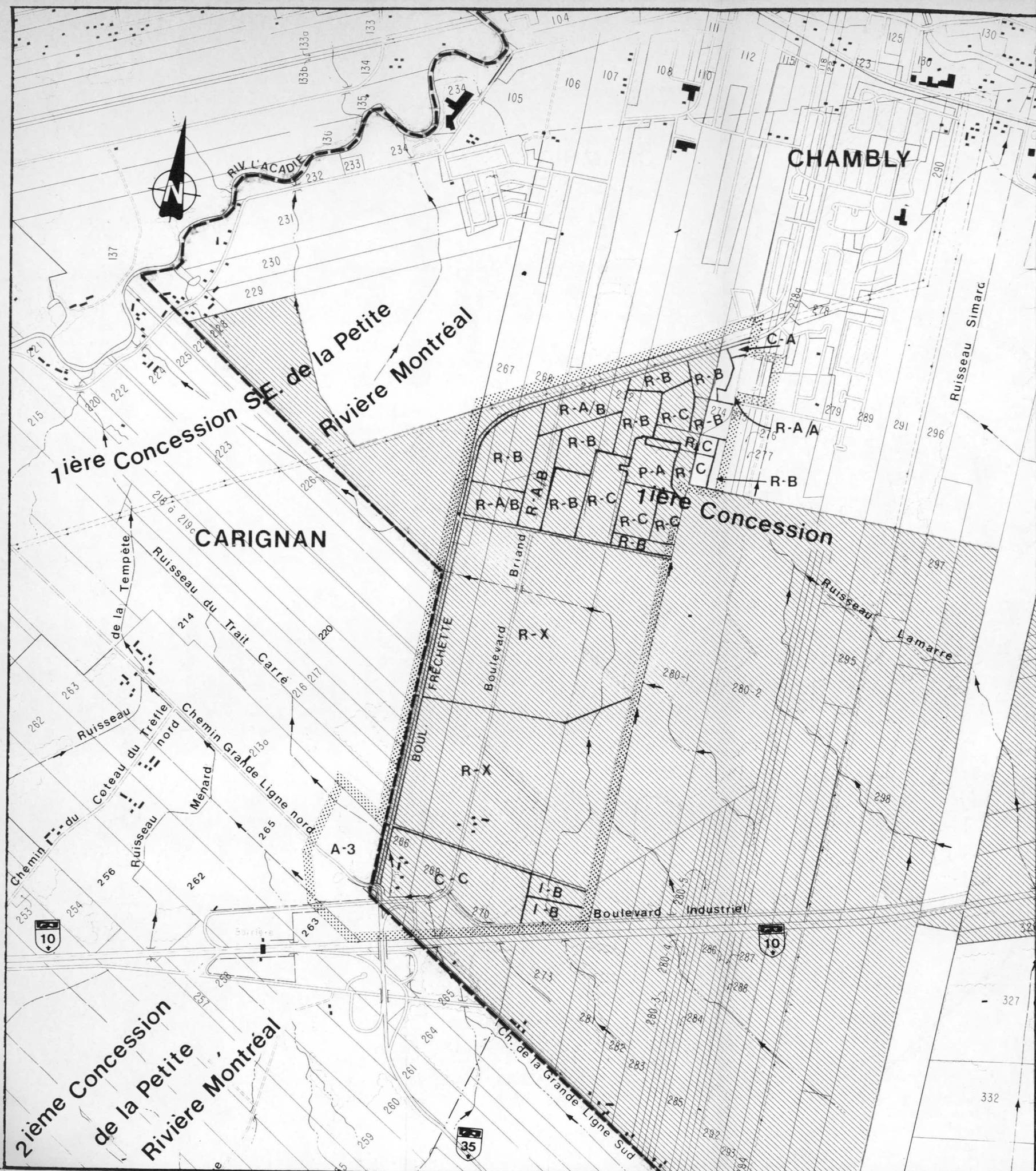
- R-A/A Unifamiliale de 1 étage
- R-A/B Unifamiliale de 2 étages
- R-B Bifamiliale de 2 étages
- R-C Multifamiliale de 3 étages
- R-X Habitation d'ensemble à un plan d'ensemble
- C-A > Zone de Commerce
- C-C > Zone de Commerce
- I-A > Zone d'industrie
- I-B > Zone d'industrie
- P-A Zone publique

CARIGNAN

- A-3 Agriculture, élevage, résidence uni, bi et multifamiliale, et industrie légère

 Zonage agricole

 Limite de la zone d'étude



 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien : *[Signature]*

Chargé de projet :

Approuvé par le chef de service :

Échelle: 1:20.000. Date: *Avril 83*. N°: **5**

Enfin, la petite portion de la zone d'étude comprise dans le territoire de la municipalité de Carignan est zonée A-3 selon le plan de zonage municipal qui date de 1965. D'après le règlement de zonage, les usages permis sont l'agriculture, l'élevage, les résidences uni, bi et multifamiliales, ainsi que l'industrie légère. Malgré cette vocation, cet espace se trouve maintenant en zone agricole permanente, ce qui remet en cause certains usages tels que la possibilité de développement résidentiel et la présence d'industries légères.

5.2.3 SITE ARCHEOLOGIQUE _____

La zone d'étude n'a jusqu'à maintenant fait l'objet d'aucune reconnaissance archéologique, ponctuelle ou systématique. Aucun site archéologique historique ou préhistorique n'est actuellement localisé dans la zone d'étude.

Par contre, plusieurs sites archéologiques sont au nord, au nord-est, à l'est et à l'ouest du projet, mais comme ce dernier se situe à plus de 4 kilomètres des sites connus, aucun de ceux-ci ne sont menacés par son éventuelle réalisation.

5.2.4 POTENTIEL ARCHEOLOGIQUE _____

Aucun emplacement susceptible de représenter une aire d'occupation historique ne semble présent dans l'aire d'étude.

L'analyse des données géomorphologiques et culturelles concernant la zone d'étude permet de qualifier celle-ci comme représentant un potentiel archéologique historique et préhistorique faible.

Compte tenu qu'aucun site archéologique n'est situé à l'intérieur de la zone d'étude et que celle-ci correspond à une aire à potentiel archéologique faible: aucune mesure de protection ou de reconnaissance archéologique n'est recommandée.

5.3 MILIEU AGRICOLE _____

L'agriculture représente la principale composante de la zone d'étude. La zone agricole permanente s'étend d'ailleurs à l'ensemble de la zone d'étude à l'exception du lot 274 de la première Concession.

5.3.1 TYPE DE SOL ET POSSIBILITE D'UTILISATION AGRICOLE _____

La majeure partie des sols de la zone d'étude appartient à la série Ste-Rosalie de type argileux.

Hormis une partie des lots 270 et 273 de la première Concession classés sol organique, les sols compris à l'intérieur de la zone d'étude offrent un bon potentiel agricole. Le facteur limitatif de l'utilisation agricole de ces sols est l'excès d'humidité.

5.3.2 EVOLUTION DE L'AGRICULTURE _____

L'agriculture de Chambly, plus particulièrement dans la zone d'étude, a fortement été influencée par l'urbanisation d'une part et par le zonage agricole d'autre part.

L'urbanisation s'est manifestée sur ces terres par la spéculation foncière, qui a eu pour conséquence l'abandon de l'agriculture et des terres. Ainsi, la carte d'utilisation du sol pour l'année 1977 (figure 6) démontre que les terres agricoles comprises dans la zone d'étude et même toutes celles faisant partie de la première Concession étaient abandonnées et en friche.

En 1979, le lot 269 longeant le côté ouest du boulevard Briand, a été en culture fourragère (voir figure 7). Il s'agit d'une première manifestation de changement dans le rang de la première Concession, qui fait probablement suite au zonage agricole mis en vigueur le 9 novembre 1978 et à l'impossibilité de réaliser tout développement domiciliaire dans ce milieu.

En 1980, l'agriculture dans la zone d'étude se maintient au niveau atteint en 1979. Seul le lot 269 est cultivé.

En 1983, l'agriculture fait un retour en force. En effet, les superficies en friche sont désormais minimales dans la première Concession de Chambly (voir figure 8), contrairement à ce qui existait en 1977. Les lots 269, 270, 271 et 272 forment maintenant un sembler de terres agricoles qui ont été remises en culture.

5.3.3 TENURE DES TERRES _____

Aucun producteur agricole reconnu ne réside dans la zone d'étude.

Tel que stipulé dans la description du milieu urbain, les lots 270, 271 et 272 de la première Concession sont subdivisés en parcelles ou terrains résidentiels que possèdent autant de propriétaires. Malgré ce fait, la culture couvre maintenant ces lots. Elle est faite par des producteurs agricoles proches de ces sites, qui louent ces terres sous entente verbale avec la municipalité dans le cas des lots 270, 271 et 272 et avec le propriétaire foncier dans le cas du lot 269.

UTILISATION DU SOL (1977)



Culture



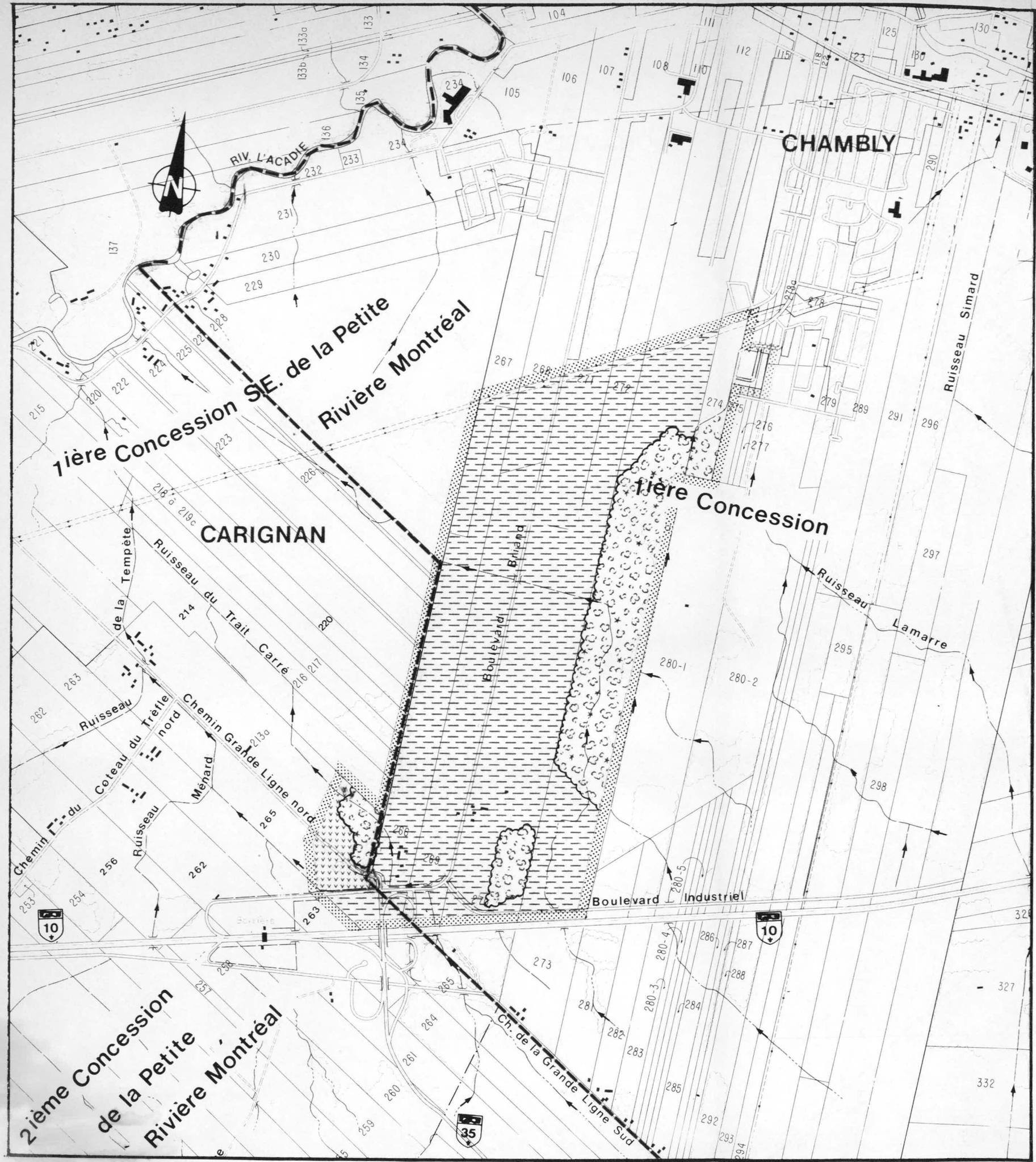
Boisé



Friche



Limite de la zone d'étude



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien : H. Khourjian et al.

Chargé de projet :

Approuvé par le chef de service :

Échelle: 1:20 000 Date: Août 83 No: 6

UTILISATION DU SOL (1979)



Culture



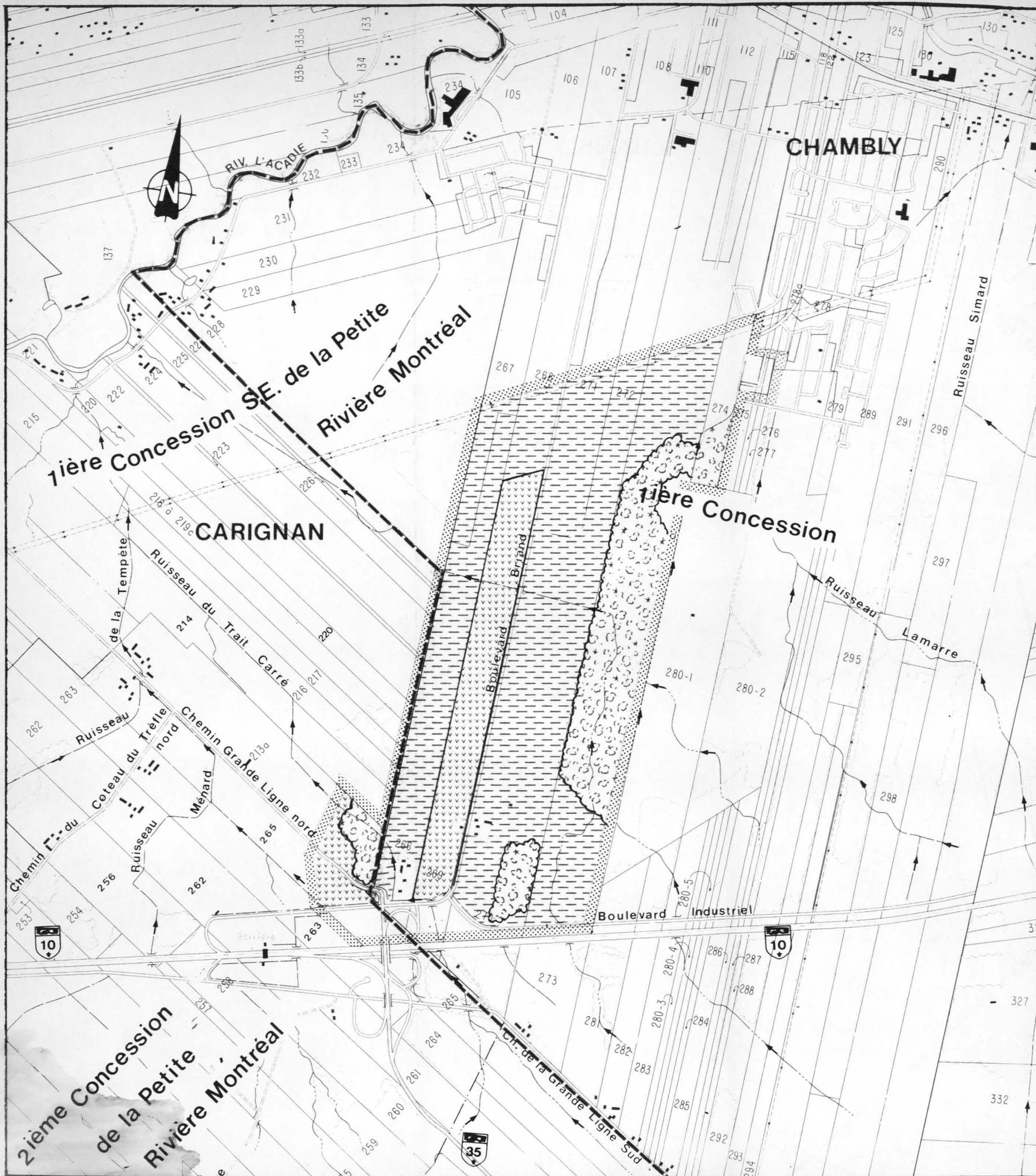
Boisé



Friche



Limite de la zone d'étude



 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien : *H. K. + W. T.*

Chargé de projet :

Approuvé par le chef de service :

Échelle : 1:20 000. Date : *août 83*. No : *7*

UTILISATION DU SOL (1983)



Culture



Boisé



Friche



Puits artésiens

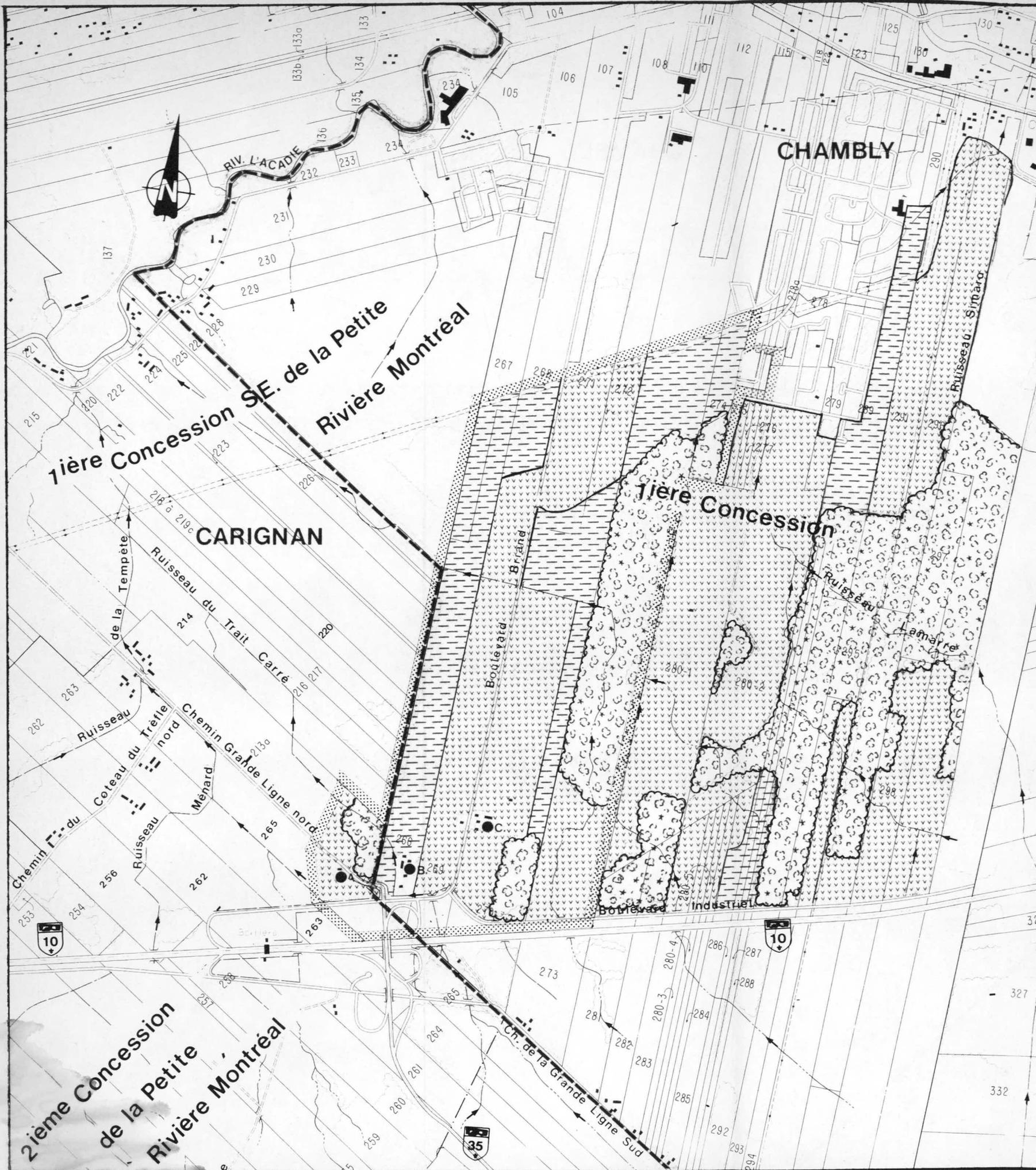
A. profondeur 9m.

B. profondeur 12m.

C. profondeur 20m.



Limite de la zone d'étude



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien : *K. Gagnon & Co.*

Chargé de projet :

Approuvé par le chef de service :

Échelle: 1:20.000. Date: *août 83*. NO: **8**

Aucun bâtiment d'élevage n'est présent sur le territoire étudié.

5.3.4 LE DRAINAGE _____

Les terres de la zone d'étude se drainent principalement dans la rivière l'Acadie.

Les travaux de receusage entrepris au cours de l'été 1983, au fossé de drainage traversant les lots 266, 269 et 270, par le locataire du lot 270, permet de rétablir l'écoulement normal des eaux, qui auparavant constituait un des facteurs les plus limitatifs à la culture.

Actuellement, aucune de ces terres n'est drainée souterrainement.

5.3.5 LES TYPES DE CULTURE _____

Partie ouest du boulevard Briand

Le lot 269 est présentement en foin de mil et de trèfle.

Le lot 266, maintenant en friche, a été labouré voilà 6 ou 7 ans par le locataire du lot 269, mais n'a pas été cultivé par la suite à cause des conditions de drainage trop mauvaises.

Le lot 266 est perpendiculaire à des terres cultivées, qui font partie du cadastre de la première Concession de la Petite rivière de Montréal.

Les parties des lots 213a et 215 de la première Concession sud-est de la Petite rivière Montréal, intégrées à la zone d'étude, sont en partie cultivées et en partie boisées.

Partie est du boulevard Briand

Une saison printanière particulièrement pluvieuse, la faible profondeur, le piteux état du fossé de drainage, ainsi que la nature du sol, ont provoqué au cours du printemps 1983 un engorgement des terres tel que l'agriculteur qui avait labouré, durant l'été 1982, les lots 270 et les parties des lots 271 et 272 inclus à la zone d'étude, n'a pu procéder aux semis de maïs. Le creusage du fossé de drainage améliorera nettement la situation et permettra sûrement à l'agriculteur de cultiver ces terres.

CHAPITRE 6

RESISTANCE DU MILIEU

6 — RESISTANCE DU MILIEU

Le niveau de résistance sert à déterminer la résistance qu'offre chacune des composantes du milieu aux pressions de l'implantation éventuelle d'une des solutions retenues. L'intensité de la résistance est définie par la nature et l'état du milieu affecté et est calibrée forte, moyenne ou faible.

6.1 VEGETATION, HABITAT ET ESPECE FAUNIQUE

En ce qui a trait à la zone à l'étude, il faut d'abord spécifier qu'en raison de la pression exercée par les activités urbaines et agricoles, les milieux boisés de la région métropolitaine voient leur superficie constamment réduite ou perturbée. Les bois actuels de cette région deviennent alors un élément particulier de paysage.

Concernant plus particulièrement la partie de la zone d'étude située à l'ouest du boulevard Briand, on peut considérer que le milieu naturel offre une résistance faible sauf pour le bois du lot 213a et les bois connexes qui ont une sensibilité moyenne.

Les bois du lot 213a et des lots connexes, quoiqu'ayant été perturbés par des coupes, possèdent une diversité d'espèces intéressantes. Pour ces raisons, ces bois, sauf pour une lisière de trembles située en bordure du chemin de la Grande-Ligne nord, demandent une attention spéciale.

La partie de la zone d'étude à l'est du boulevard Briand recèle trois niveaux de résistance. Comme précédemment, les lots occupés par la culture ont une résistance faible. Par ailleurs, les bois du lot 270 et les lots en friche ou en prairies herbacées situés en bordure du bois du lot 273 sont considérés comme ayant une résistance moyenne. En effet, ces zones de "friche", en raison de leur situation à l'orée du bois du lot 273 et de leur densité arbustive, sont des sites d'alimentation des plus intéressants pour le cerf de Virginie qui a une présence notable dans ce secteur.

Le bois du lot 270, malgré sa faible superficie, en raison de sa position, par rapport aux bois environnants, peut servir probablement de couvert temporaire aux cerfs qui utiliseraient les zones arbustives ou de culture pour se nourrir. Aussi, la faible présence de milieux boisés dans la région métropolitaine peut lui justifier l'attention qu'on y accorde.

En ce qui a trait au bois du lot 273, il possède une résistance forte. En effet, ce bois est fréquenté assidûment par le cerf de Virginie durant l'été. Quoiqu'il possède peu de conifères pour assurer un bon couvert au cerf durant l'hiver, certains indices laissent croire qu'il a été utilisé au cours de ces dernières années. Ce bois, de plus, couvre une grande superficie et une bonne diversité de peuplements forestiers. A elle seule, l'utilisation de ce bois par le cerf de Virginie peut lui justifier une résistance forte.

6.2 MILIEU HUMAIN

6.2.1 DOMAINE BATI

La partie du lot 274 au sud du boulevard Fréchette (prévu au plan de zonage) comprend présentement une certaine concentration résidentielle ainsi qu'un potentiel de développement à court terme. Cette partie de la zone d'étude constitue sur le plan humain la seule zone de résistance forte.

6.2.2 PATRIMOINE BATI

Aucun des bâtiments compris à l'intérieur de la zone d'étude ne possède un potentiel patrimonial intéressant. En conséquence, aucune zone de résistance forte n'y est déterminée.

6.2.3 ARCHITECTURE DE PAYSAGE

La zone d'étude se révèle sans contrainte du point de vue visuel. Cela tient aux caractéristiques du milieu. D'une part, il y a peu d'observateurs. D'autre part, la topographie plane des lieux rend la présence d'une route peu perceptible.

6.3 MILIEU AGRICOLE

Les lots 269, 270, 271 et 272 comportent, en terme agricole, une intervention humaine élevée et un bon potentiel. Alors, le niveau de résistance s'avère fort pour chacun de ces lots. Pour le reste de la zone d'étude, il est constaté que le degré d'intervention de l'homme sur la composante agricole est faible, alors que le potentiel est bon. Donc, en relation avec le milieu agricole, les lots 266, 267, 268, 269, 273 et 274 forment une zone de résistance moyenne.

CHAPITRE 7

INTEGRATION DES ZONES DE RESISTANCE
ET GENERATION DES VARIANTES DE TRACE

7 — INTEGRATION DES ZONES DE RESISTANCE ET GENERATION DES VARIANTES DE TRACE

La figure 9 nous montre l'intégration des résistances les plus fortes pouvant apparaître sur des lots ou des zones déterminés. Le résultat de cet exercice nous indique les espaces à l'intérieur desquels des possibilités de tracés peuvent être envisagées sans contrainte majeure du point de vue environnemental. Trois corridors sont retenus, soient l'axe des lots 266, 267, 268 et celui du boulevard Briand.

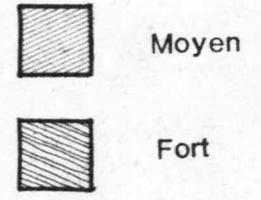
Les points à raccorder (l'extrémité sud du boulevard Fréchette actuel et l'échangeur de l'autoroute 10) ainsi que la prise en considération de critères techniques et sécuritaires, ajoutés aux espaces privilégiés en terme de moindre contrainte environnementale, nous amènent à développer des variantes de tracés empruntant principalement l'axe du lot 266 ou l'axe du boulevard Briand (voir figure 2). Les caractéristiques techniques de ces tracés sont présentées au premier chapitre de notre étude.

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

RACCORDEMENT DU BOUL. FRÉCHETTE
AUX AUTOROUTES 10 ET 35

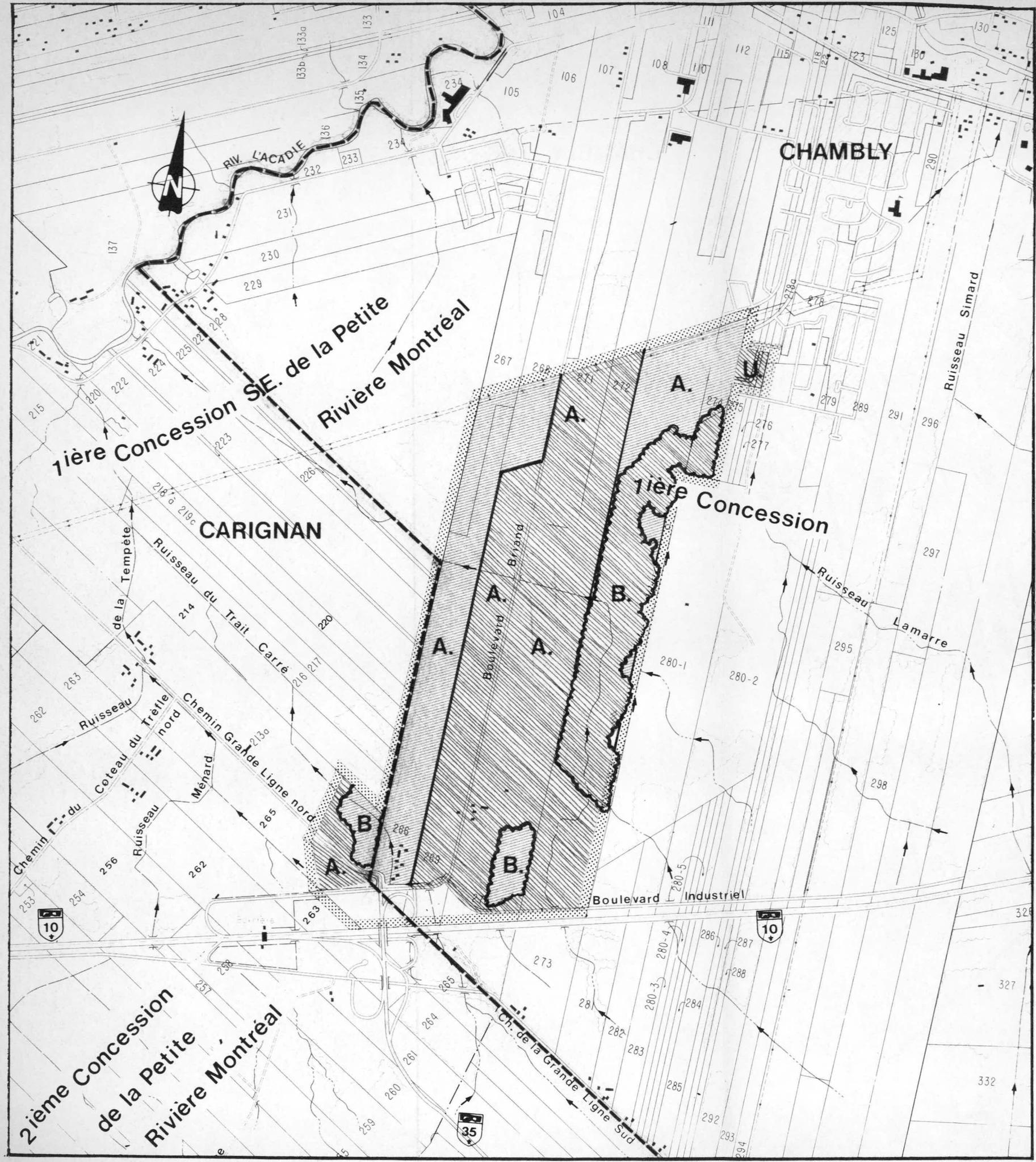
ZONES DE RESISTANCE INTEGREE

NIVEAU DE SENSIBILITE :



MILIEU :

- A. Agricole
- B. Biophysique
- U. Urbain



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien : *H. Chagnon*

Chargé de projet :

Approuvé par le chef de service :

Échelle: 1:20000. Date: 83-11-29. No: 9

CHAPITRE 8

ANALYSE COMPARATIVE DES TRACES

8 — ANALYSE COMPARATIVE DES TRACES

A ce stade de l'étude, il convient de comparer les différentes variantes tant sur le plan des impacts environnementaux qu'au niveau de la sécurité routière et des coûts de réalisation. Cette démarche possède comme finalité, le choix d'un tracé optimal. La première étape consiste à identifier les composantes affectées et de déterminer les impacts environnementaux pour chacune des variantes. Par la suite, une comparaison des tracés est réalisée et enfin dans une dernière étape, le tracé optimal est sélectionné.

8.1 IDENTIFICATION DES IMPACTS

Les variantes retenues affectent principalement le milieu agricole (voir figure 2).

8.1.1 MILIEU NATUREL

Aucune des options retenues n'affectent de manière significative le milieu biophysique, puisque le tracé se situe en milieu agricole.

8.1.2 MILIEU HUMAIN

Domaine bâti

L'extrémité sud du boulevard Briand parallèle à l'autoroute 10 est réalignée dans le même axe mais plus au nord, de telle façon qu'au lieu d'être la continuité du boulevard Briand elle devient la poursuite du boulevard Industriel. Ce réalignement implique l'expropriation d'une résidence et le rapprochement d'une autre par rapport à la route.

8.1.3 MILIEU AGRICOLE

Tracé "A"

Comme l'indique le tableau 1, le tracé "A" n'affecte que 1,6 hectares de terre cultivée et la perte moyenne par kilomètre

TABLEAU 1 - TABLEAU COMPARATIF DES SUPERFICIES NECESSAIRES POUR CHAQUE TRACE (EN HECTARES)

	A 3,25 km	B-1 3,45 km	B-2 3,12 km	B-3 3,06 km	C-1 3,46 km	C-2 3,12 km	C-3 3,06 km
1) Milieu:							
boul. Fréchette	13,4	14,25	12,9	12,8	14,25	12,9	12,7
boul. Briand		0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,2
résidus	2,4	2,0	4,3	1,8	2,0	4,3	1,8
échangeur	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
TOTAL:	16,7	17,45	18,4	15,7	17,45	18,4	15,6
2) Répartition selon l'utilisation du sol:							
en culture	1,6	11,4	12,0	9,4	12,02	12,0	10,1
en friche	16,0	6,05	6,4	6,3	5,42	6,4	5,5
3) Ratio: perte de superficies cultivées:							
en %	10%	65,5%	65,2%	59,8%	68,9%	65,2%	64,7%
par km	0,49 ha	3,30 ha	3,84 ha	3,07 ha	3,47 ha	3,84 ha	3,30 ha

de ces superficies n'est que de 0,49 hectare. Les superficies de terres agricoles affectées par le projet sont de 17,5 hectares et seulement 9% de cette aire est cultivé.

Tracé "B" (variantes B-1, B-2, B-3)*

A l'exception des superficies totales agricoles affectées qui sont moindres dans le cas de B-3, tous les autres secteurs sont comparables et n'observe aucune différence significative d'une variante à l'autre. Ainsi, 65% des superficies agricoles affectées est en culture (comparativement à 9% pour le tracé "A") soit une perte par kilomètre d'au moins 3 hectares/kilomètre.

Tracé "C" (variantes C-1, C-2, C-3)

Dans ce cas, les pertes en superficie cultivée sont comparables au tracé "B", légèrement plus élevées. C'est-à-dire 66% de perte de terre cultivée et un taux de 3,4 hectares environ par kilomètre.

8.2 COMPARAISON DES TRACES

8.2.1 MILIEU NATUREL

La faible intensité des impacts de chacun des tracés sur le milieu biophysique fait qu'il ne se pose pas comme un élément discriminant dans le choix du tracé.

8.2.2 MILIEU HUMAIN

En ce qui concerne la composante humaine, des impacts de même ordre pour chacune des variantes de tracé ne permet pas d'établir un choix préférentiel.

* Les trois sections au niveau des tracés "B" et "C" sont définies dans la partie 2.3 de cette étude, plus spécifiquement à la figure 3.

8.2.3 MILIEU AGRICOLE

Etant donné que tous les tracés passent sur un même type de sol, les éléments inclus au tableau I permettent d'évaluer le tracé de moindre impact.

On y voit d'abord que les tracés B-1, B-2, C-1 et C-2 sont à éliminer puisqu'ils sont ceux neutralisant le plus de terres agricoles, soit plus de 17 hectares. Le choix devra donc se faire entre les tracés A, B-3 et C-3.

Il est constaté que les tracés B-3 et C-3 utilisant respectivement 9,4 et 10,10 hectares de terre cultivée alors que le tracé A n'en utilise que 1,6 hectare. De plus, ce tracé passe sur 16 hectares de terrains en friche tandis que les tracés B-3 et C-3 passent sur approximativement 6 hectares de cette même utilisation.

A court terme, il est donc préférable de choisir le tracé "A" puisque près de 90% de la superficie qu'il emprunte est constitué de friche. Dans le cas des autres tracés, ce chiffre est inférieur à 35%.

A moyen et à long terme, on peut ajouter que le choix du tracé "A" permettrait d'établir une ligne de drainage supplémentaire qui favoriserait l'égouttement du lot 266 et son retour à la production intensive. De plus, en choisissant le tracé "A", on laisse peu de résidu.

De plus, la construction du tracé "A" permet d'améliorer, durant la phase I du projet, les conditions de drainage des terres productives de Carignan.

En somme, le dynamisme agricole est en voie de redonner une vocation agricole à la première concession de Chambly. Or, il est estimé que le tracé "A" est celui qui respecte le plus cette tendance et qui risque de causer le moins de préjudices au milieu agricole. Bien plus, sa construction pourrait s'avérer une mesure d'assainissement profitable aux sols mal drainés avoisinants.

8.2.4 COÛTS COMPARATIFS

Le coût des expropriations pour le tracé "A" est comparative-ment aux deux autres tracés, moins élevé. Par contre, ce tracé, d'une longueur plus grande que les deux autres, nécessite des coûts de construction plus élevés. L'option nécessitant le

moindre coût total pour la réalisation physique du projet, correspond au tracé "C". Le tracé "B" vient en second et le tracé "A" s'avère le plus coûteux. Un écart de 200 000 sépare l'option C de l'option A.

8.2.5 SECURITE ROUTIERE

Sur le plan circulation routière, le projet de raccordement de route peut être réalisé de plusieurs manières entre les deux extrémités qui sont des points fixes. Toutefois, sur le plan sécurité routière, l'alignement du tracé "A" est de beaucoup supérieur aux autres pour les raisons suivantes:

- présence d'une seule courbe à plus de 1,5 kilomètre de l'échangeur au lieu de deux courbes (tracés "B" et "C") à proximité de l'échangeur;
- alignement rectiligne sur l'approche nord, ce qui permettra aux conducteurs de véhicules de porter toute leur attention aux messages leur indiquant la présence d'une intersection, suivi immédiatement d'une bretelle d'entrée sur l'autoroute;
- la vitesse observée sur ce raccordement sera élevée indépendamment de la vitesse affichée en raison même du caractère de la route. La présence de deux courbes renversées (tracés "B" et "C"), suivies d'une intersection à niveau et d'un accès à l'autoroute 10 (bretelle d'entrée) ou des voies rapides de l'autoroute 35, n'est pas recommandable;
- en direction opposée, en provenance de l'autoroute 35, les conducteurs de véhicules circuleront également à une vitesse élevée et ils ne pourront visualiser les aménagements géométriques qu'une fois rendus au point haut sur la structure d'étagement au-dessus de l'autoroute 10. A ce moment précis, ils apercevront une bretelle d'entrée à droite, la présence d'une intersection à niveau, une zone de transition de quatre voies à deux voies de circulation et à deux sens, suivi dans un cas d'une première courbe ou, dans l'autre cas, d'un alignement rectiligne. En plus, divers messages devront être assimilés par les conducteurs. Dans ces conditions, il faut minimiser les contraintes imposées aux différents conducteurs en leur permettant de poursuivre leur parcours dans un alignement rectiligne, dans une zone qu'il faut qualifier de chausse-trappe (potentiel d'accidents très élevé);

- par définition, toute fin brusque d'une route ou toute zone de transition, surtout lorsqu'une des approches est composée de voies d'autoroute, est dangereuse.

Pour toutes ces raisons, une section de route tangente sur une longueur appréciable près de l'intersection et de l'échangeur telle que celle comprise au tracé "A", est de beaucoup préférable à la présence de courbes (tracés "B" et "C").

8.3 CHOIX DU TRACE OPTIMAL

Dans le cadre de ce projet, le choix du tracé optimal s'appuie principalement au plan environnemental, sur la composante structurante du milieu soit: l'agriculture. En effet, le milieu humain ne se pose pas comme un élément déterminant dans le choix du tracé optimal puisque chacun des tracés génère les mêmes impacts. Le même phénomène s'applique au milieu biophysique puisqu'il n'est que peu affecté par le projet.

En définitive, tout en engendrant un aspect positif sur le drainage des terres avoisinantes, le tracé "A" représente d'une part l'option de moindre impact sur le milieu agricole et constitue d'autre part celui possédant la meilleure géométrie et la meilleure sécurité routière. La variante A apparaît donc comme le tracé optimal.

Une des conséquences de ce choix est que, comme prévu au plan directeur de la municipalité, le boulevard Brassard peut être joint directement à l'artère régionale que constitue le boulevard Fréchette. Ce raccordement se fera dans une deuxième phase et permettra aux résidents de la partie sud-ouest de la municipalité d'emprunter un lien rapide pour leur déplacement vers les régions périphériques.

CHAPITRE 9

EVALUATION DETAILLEE DES IMPACTS DU TRACE RETENU

9 — EVALUATION DETAILLE DES IMPACTS DU TRACE RETENU

9.1 METHODOLOGIE

La mesure de l'impact est définie par une analyse nécessitant a priori une mise en relation des critères suivants: durée, intensité et étendue. Chacun de ces critères attribue à des degrés divers, une qualification sectorielle de la perturbation. Le rapport entre ces qualifications et l'analyse qui en est faite permettent d'évaluer l'importance de l'impact qui peut être négligeable, faible, moyen ou fort.

Afin de bien saisir la signification des critères, une définition de chacun d'eux est présentée.

Durée: les impacts causés par les travaux ou par la présence de la route, peuvent avoir une durée:

- temporaire (pendant la période des travaux et l'année suivante);
- à long terme (quelques années suivant la construction de la route);
- permanente (c'est-à-dire provoquant des changements irréversibles).

Intensité: l'intensité peut être:

- faible (l'action produite tout en ayant des effets négatifs pour l'environnement ou pour l'activité a peu ou pas d'importance);
- moyenne (la perturbation peut se produire mais n'aura pas une grande portée sur l'écosystème ou l'activité);
- forte (l'action perturbe complètement un écosystème ou une activité donnée).

Etendue: l'étendue d'un impact peut être:

- locale (touche une partie seulement de l'écosystème ou d'une région);
- régionale (affecte un écosystème entier ou une région).

9.2 MILIEU NATUREL

La localisation du tracé retenu sur le lot 266 crée aucun impact sur le milieu naturel. Pour les bois des lots 213a et 214 en bordure du tracé, on appréhende un impact faible sur la rangée de chênes à gros glands. Le bois du lot 213a sera affecté par le réaménagement du chemin de la Grande-Ligne nord. Cet impact sera faible pour la coupe de la lisière de trembles. Il sera moyen pour la coupe de chênes à gros glands, de frênes rouges et d'ormes blancs (voir figure 10). La coupe des trois chênes à gros glands en bordure ouest du chemin de la Grande-Ligne nord, causée par le réaménagement de celui-ci, peut être considérée comme faible en raison de l'isolement de ces arbres.

Les impacts sur la composante hydrographique se limitent aux risques d'érosion des berges des ruisseaux.

Entre les deux résidences du lot 266, le projet nécessite la coupe de quatre épinettes ainsi qu'un orme. Cette intervention d'une étendue ponctuelle touche un milieu à valeur écologique faible. L'impact généré s'avère faible.

9.3 MILIEU HUMAIN

Comme le plan et le règlement de zonage de la municipalité de Chambly prévoient depuis longtemps le tracé retenu, l'occupation du sol a été faite en tenant compte de l'implantation future de cette infrastructure. Conséquemment, les impacts sur le milieu humain sont peu nombreux et se confinent à l'expropriation d'une résidence et à une très faible augmentation du niveau sonore.

9.3.1 LE DOMAINE BATI

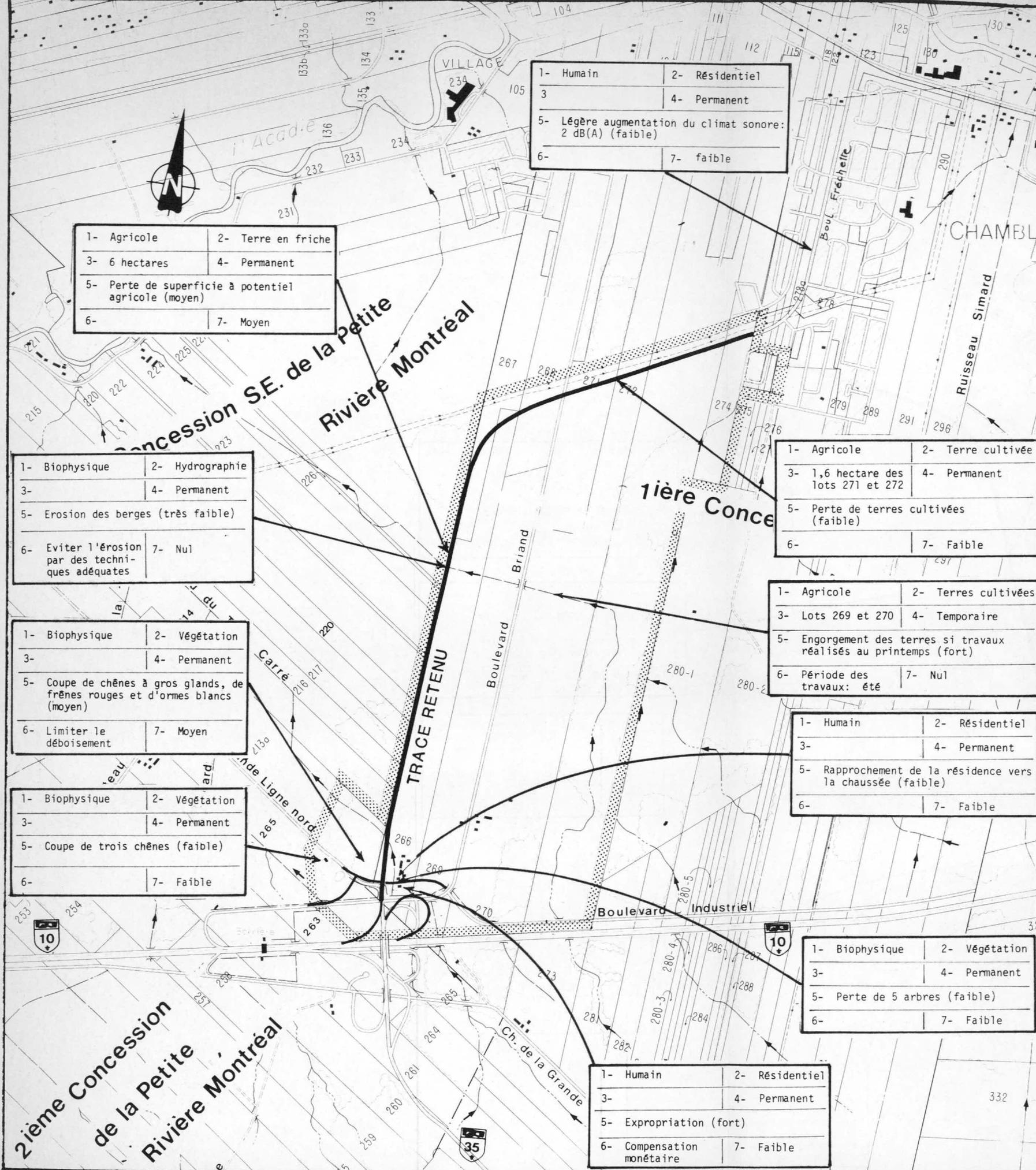
Comme spécifié dans la partie "Comparaison des tracés", le tracé implique l'expropriation de la résidence localisée à l'extrémité sud du lot 266. D'une durée permanente et d'une forte intensité, l'impact occasionné, à un niveau ponctuel, est fort.

D'autre part, la maison un peu plus au nord, sur le lot 266, subit un rapprochement par rapport à l'emprise de la route. Comme il reste 6 à 7 mètres de marge de recul effective, le rapprochement n'est pas jugé excessif. L'impact est faible.

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

RACCORDEMENT DU BOUL. FRÉCHETTE
AUX AUTOROUTES 10 ET 35

LOCALISATION DES IMPACTS ET
DES MESURES DE MITIGATION



1- Humain	2- Résidentiel
3-	4- Permanent
5- Légère augmentation du climat sonore: 2 dB(A) (faible)	
6-	7- faible

1- Agricole	2- Terre en friche
3- 6 hectares	4- Permanent
5- Perte de superficie à potentiel agricole (moyen)	
6-	7- Moyen

1- Biophysique	2- Hydrographie
3-	4- Permanent
5- Erosion des berges (très faible)	
6- Eviter l'érosion par des techniques adéquates	7- Nu1

1- Biophysique	2- Végétation
3-	4- Permanent
5- Coupe de chênes à gros glands, de frênes rouges et d'ormes blancs (moyen)	
6- Limiter le déboisement	7- Moyen

1- Biophysique	2- Végétation
3-	4- Permanent
5- Coupe de trois chênes (faible)	
6-	7- Faible

1- Agricole	2- Terre cultivée
3- 1,6 hectare des lots 271 et 272	4- Permanent
5- Perte de terres cultivées (faible)	
6-	7- Faible

1- Agricole	2- Terres cultivées
3- Lots 269 et 270	4- Temporaire
5- Engorgement des terres si travaux réalisés au printemps (fort)	
6- Période des travaux: été	7- Nu1

1- Humain	2- Résidentiel
3-	4- Permanent
5- Rapprochement de la résidence vers la chaussée (faible)	
6-	7- Faible

1- Biophysique	2- Végétation
3-	4- Permanent
5- Perte de 5 arbres (faible)	
6-	7- Faible

1- Humain	2- Résidentiel
3-	4- Permanent
5- Expropriation (fort)	
6- Compensation monétaire	7- Faible

1- Type d'impact	2- Utilisation du sol
3- Longueur ou superficie affectée	4- Durée de l'impact
5- Description et évaluation de l'impact	
6- Mesures de mitigation	7- Impact résiduel

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien : H. Kh

Chargé de projet :

Approuvé par le chef de service :

Échelle: 1: 20.000. Date: 03.12.12. N°: 10

Lorsque la municipalité aura raccordé le boulevard Brassard au boulevard Fréchette, il est assuré que la zone au sud du secteur bâti entourant le boulevard Brassard connaîtra un développement domiciliaire. Cette assertion est appuyée par le fait que ce milieu constitue la portion de l'espace municipal vers laquelle le développement domiciliaire sera vraisemblablement orienté.

9.3.2 LE NIVEAU SONORE _____

L'impact du niveau sonore dans le secteur bâti du boulevard Fréchette peut être qualifié de faible puisque la courbe isophone, représentant un niveau sonore faible, se trouverait en 1999, à proximité de la première rangée de résidences, alors que les courbes isophones représentant un niveau sonore élevé se trouveraient à l'intérieur des limites de l'emprise.

Par rapport à la situation actuelle, le niveau sonore sur le boulevard Fréchette, une fois le projet réalisé, subira une augmentation qui peut être qualifiée de faible.

Pour ce qui est du secteur bâti du boulevard Briand, le changement de vocation de ce boulevard entraîne la réduction du niveau sonore actuellement élevé.

9.3.3 PUIITS _____

L'utilisation d'un modèle empirique* nous permet de spécifier que l'impact du projet sur le puits artésien localisé au sud du lot 266 est négligeable.

9.4 MILIEU AGRICOLE _____

En empruntant les lots 271 et 272, le tracé choisi retire 1,6 hectare de terre en culture. Par conséquent, la perte économique anticipée de ces deux lots représente approximativement 5% et ne saurait compromettre leur rentabilité. D'une durée permanente et d'une faible intensité, l'impact est faible (voir figure 10).

* Federal Highway Administration; Economic impact of highway snow and ice control, final report, FHWARD, 77-95.

La perte de terres en friche (6 hectares) du lot 266 constitue également un impact moyen.

D'autre part, la construction de ponceaux sur la servitude de drainage traversant les lots 269 et 270, risque de provoquer le refoulement des eaux sur les terres avoisinantes, si elle est réalisée au cours du printemps. Ce phénomène aurait comme conséquence d'engorger les terres et de retarder les semis, peut-être même de les empêcher. Etant donné que cet impact peut compromettre la production annuelle sur un ou plusieurs lots, l'impact créé serait fort pour cette année là.

Il est à souligner que la Commission de protection du territoire agricole a autorisé, dans sa décision datant du 29 décembre 1981, que notre Ministère utilise à une fin autre qu'agricole les lots ou parties de lots requis pour la construction de la route et compris dans la zone agricole permanente.

9.5 EFFETS SUR LA CIRCULATION A L'INTERIEUR DES SECTEURS RESIDENTIELS

Les principales conséquences sur le réseau actuel de Chambly seront:

- dans une première étape, la continuité du boulevard Briand sera coupée afin que le tronçon situé dans la zone agricole ne serve que de desserte agricole. A la phase finale, le tronçon situé au nord se terminera en cul-de-sac. Ceci aura pour conséquence de réduire le flot de circulation sur ce tronçon mais, par contre, fera augmenter le trafic sur le boulevard Brassard, dont la capacité est plus élevée;
 - le prolongement du boulevard Fréchette fera augmenter la circulation sur le tronçon déjà construit mais, par contre, la circulation diminuera sur les rues résidentielles Barré, Lapalme, Cartier et Gentilly qui, présentement, parce que le boulevard Fréchette se termine en cul-de-sac, doivent servir de lien pour rejoindre les autoroutes 10 et 35.
-

MESURES DE MITIGATION, RECOMMANDATIONS
ET IMPACTS RESIDUELS

10 — MESURES DE MITIGATION, RECOMMANDATIONS ET IMPACTS RESIDUELS

10.1 MILIEU NATUREL

Il est recommandé de porter une attention spéciale à la bordure de chênes à gros glands des lots 213a et 214 situés à la limite extérieure de l'emprise.

- 1^o - lors des travaux, afin qu'ils ne soient pas endommagés par la machinerie tant au niveau des racines que du tronc;
- 2^o - suite aux travaux et surtout à cause de la présence du fossé de drainage; qu'ils ne soient pas asséchés par un fossé trop près ou trop profond.

Il est recommandé aussi de limiter au maximum le déboisement sur le lot 213a du côté du chemin de la Grande Ligne nord au-delà de la lisière de trembles.

A l'aide de techniques adéquates, il faut empêcher l'érosion des pentes situées de part et d'autre de l'entrée et de la sortie des ponceaux. De plus, il faut également empêcher l'érosion du lit du cours d'eau à la sortie des ponceaux. L'impact résiduel est nul.

Dans l'ensemble, les impacts sur le milieu biophysique sont principalement faibles ou nuls.

10.2 MILIEU HUMAIN

Le domaine bâti

Une compensation monétaire est donnée au propriétaire de la résidence expropriée (sud du lot 266). L'impact résiduel est faible. L'impact sur le rapprochement de la résidence au sud du lot 266 étant faible, les impacts sur le domaine bâti sont tous faibles.

Le niveau sonore

Compte tenu de l'absence d'impact fort, il n'y a pas de mesures de mitigation envisagées le long du boulevard Fréchette dans le secteur bâti. Cependant, nous tenons à informer les autorités concernées que l'isophone d'impact faible, sera à une distance de 40 mètres du centre linéaire du projet de raccordement du boulevard Fréchette aux autoroutes 10 et 35, et qu'en conséquence, s'il y a utilisation du sol dans l'avenir, à des fins résidentielles et/ou récréatives, entre la courbe isophone de 55 dB(A) et l'emprise de la route, les résidents et/ou les utilisateurs peuvent s'attendre à subir une certaine gêne causée par le bruit de la circulation routière.

D'autre part, il est à souligner que le ministère des Transports du Québec respectera, lors de la période de construction de ce projet, les normes du règlement municipal no 34, de même que le no 78-235 concernant le bruit dans les limites de la municipalité de Chambly.

10.3 MILIEU AGRICOLE

Les travaux de construction devraient être effectués en période estivale alors que le niveau d'eau est moins élevé dans ces fossés. Cette mesure a comme but d'empêcher l'engorgement des terres et une perte de production. L'impact résiduel s'avère faible.

A la phase deux du projet, afin de permettre au lot 266 de profiter des mêmes avantages que lors de la phase un, il est recommandé que le système de drainage du boulevard permette de conserver, à l'aide de techniques adéquates, la qualité de drainage équivalente à la phase un.

Enfin, le sol arabe enlevé lors de la construction de la route devrait être mis de côté et réutilisé pour l'aménagement paysager des talus. Afin de stabiliser ces talus, l'engazonnement est requis. Seule une graminée appropriée et compatible au milieu agricole devra être utilisée. L'entretien annuel de ces talus devra prévoir l'application de techniques appropriées afin d'empêcher l'implantation d'autres graminées et de plantes à feuilles larges dont la distribution serait indésirable dans les champs cultivés.

CONCLUSION

CONCLUSION

Le projet de raccordement du boulevard Fréchette aux autoroutes 10 et 35, à l'intérieur de la municipalité de Chambly, répond à un besoin du milieu prévalant depuis de nombreuses années. Contrairement à la situation actuelle, le projet offre, aux résidents de Chambly et des environs, un lien convenable et sécuritaire aux autoroutes 10 et 35.

Le tracé empruntant la partie ouest du lot 266 de la première Concession, dans le prolongement de l'autoroute 35 (tracé "A"), constitue, parmi les différentes solutions envisagées, celui affectant le moins la composante structurante du milieu récepteur, soit l'agriculture. De plus, ce tracé occasionne peu d'impacts sur les milieux humain et naturel.

Apparaissant comme le tracé de moindre impact environnemental, le tracé "A" possède également l'avantage de comprendre un tronçon rectiligne d'une longueur appréciable près de l'intersection et de l'échangeur; ce qui signifie un niveau de sécurité adéquat et nettement supérieur à celui pouvant être constaté dans les autres tracés.

En somme, le raccordement du boulevard Fréchette aux autoroutes 10 et 35, dans l'axe du tracé "A", représente le tracé de moindre impact environnemental, tout en offrant un niveau de sécurité approprié.

ANNEXES

ANNEXE 1

PROFIL EN TRAVERS, ROUTES NUMEROTEES
EN MILIEU RURAL (TYPE B) D-2301
ETAPE FINALE

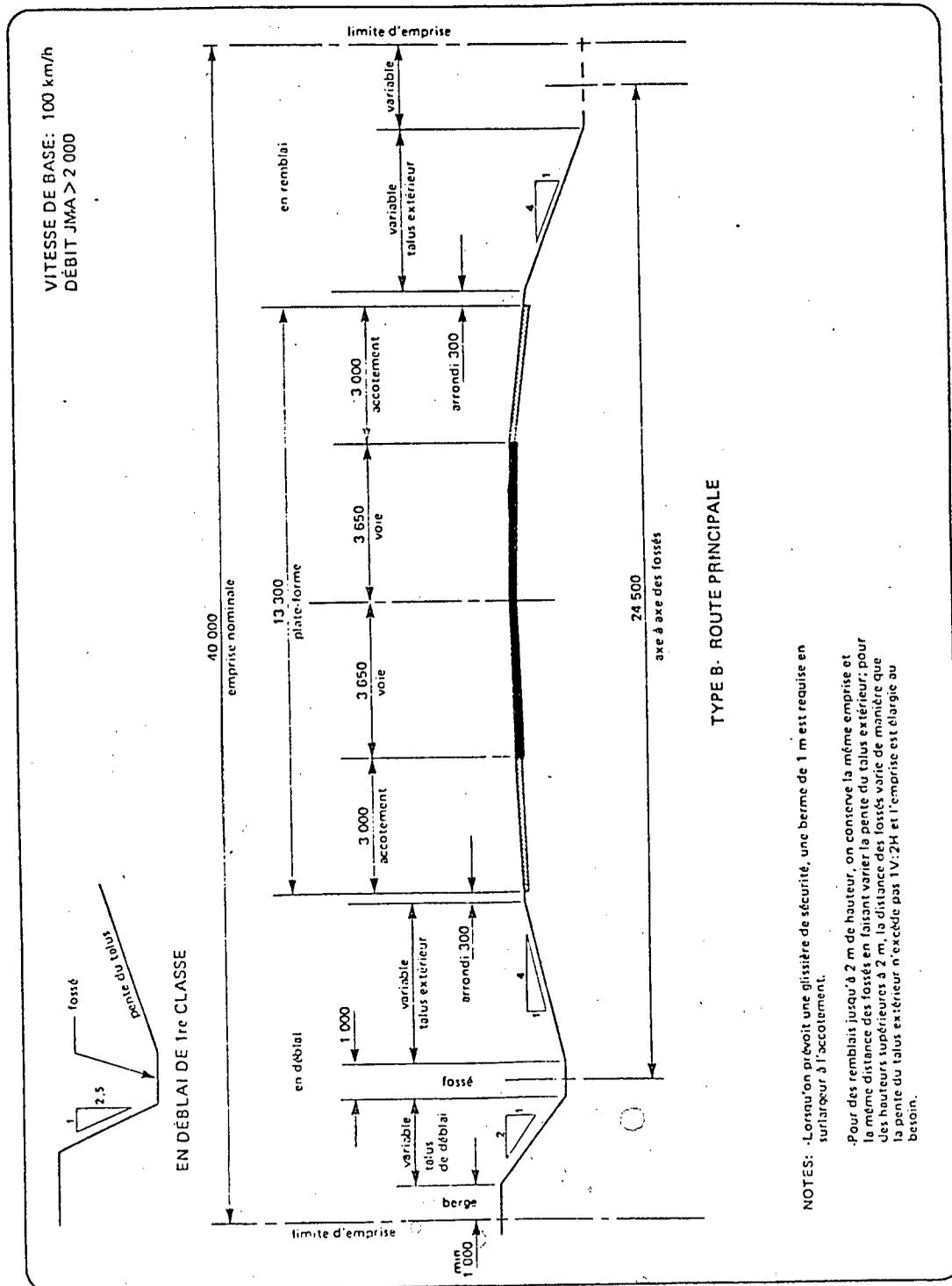
PROFIL EN TRAVERS
ROUTES NUMÉROTÉES
EN MILIEU RURAL (TYPE B)

D-2301

2.3.2

80-06-01

NORMES

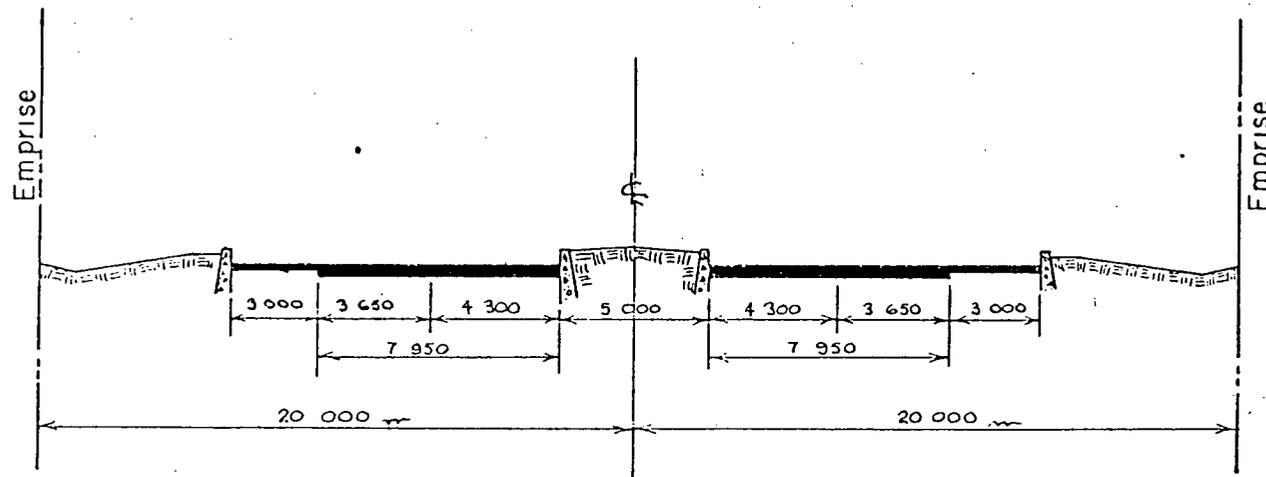


ANNEXE 2
PROFIL EN TRAVERS
ETAPE FINALE

PROFIL EN TRAVERS

RACCORDEMENT DU BOUL. FRÉCHETTE A L'AUTOROUTE N° 10

ÉTAPE FINALE




GOVERNEMENT
DU QUÉBEC
MINISTÈRE
DES TRANSPORTS
DIRECTION GÉNÉRALE
DU GÉNIE
DIRECTION DES TRACES
ET PROJETS

DIVISION CIRCULATION
ET AMÉNAGEMENTS

ANNEXE 3
CHEMINEMENT DES EXPROPRIATIONS



CHEMINEMENT D'UN DOSSIER D'EXPROPRIATION AU MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

Voici énumérées dans l'ordre chronologique les différentes étapes que traverse un dossier d'expropriation depuis le moment où la Direction des Acquisitions reçoit de la Direction générale de la Construction la demande d'acquisition jusqu'à la phase finale, soit le paiement de l'indemnité et des intérêts qui s'ensuivent.

- 1- Réception d'une demande d'acquisition dûment autorisée.
- 2- Réception du plan d'expropriation.
- 3- Demande de Décret.
- 4- Réception du Décret approuvé.
- 5- Ouverture des dossiers individuels pour chacun des propriétaires, des titulaires de droits réels et locataires.
- 6- Désignation et mandat au notaire.
- 7- Préparation du rapport général et évaluation individuelle des propriétés affectées.
- 8- Réception de l'étude des titres préparée par le notaire désigné.

2 .../

Ici, se situe le début proprement dit du processus de l'expropriation.

- 9- Désignation du huissier.
- 10- Préparation et expédition de l'avis d'expropriation.
- 11- Préparation et expédition de l'offre détaillée.
- 12- Retour du rapport de signification par l'huissier.
- 13- Expédition au bureau d'enregistrement de l'avis d'expropriation dûment signifié, la loi ayant prévu un délai maximum de quinze (15) jours entre la signification de l'avis et son enregistrement.
- 14- Au retour de l'enregistrement, ouverture du dossier au Tribunal de l'Expropriation. Un délai maximum de quinze (15) jours doit être respecté entre l'enregistrement et l'ouverture de ce dossier au Tribunal.
- 15- Début des négociations à partir des rapports d'évaluation qui ont été préparés.
- 16- Simultanément, recommandation au service comptable d'une indemnité provisionnelle représentant 70% de l'offre détaillée ou de l'évaluation municipale, la plus élevée des deux. S'il y a déplacement de bâtiment (s), 50% du coût estimé du déplacement doit être versé à l'exproprié avant le début des travaux.
- 17- Réception et expédition du chèque d'indemnité provisionnelle au notaire mandaté pour remise à l'exproprié.
- 18- Réception de la quittance partielle.

.../3

- 19- Expédition des avis de prise de possession une fois tous les pré-requis prévus par la loi respectés.
- 20- Prise de possession. Quatre-vingt-dix (90) jours au moins doivent s'être écoulés depuis la signification de l'avis d'expropriation.
- 21- Libération des emprises pour début des travaux.
- 22- Si les négociations aboutissent à un règlement à l'amiable, recommandation au service comptable du paiement final et préparation de la déclaration de règlement hors le tribunal à être déposée au greffe.
- 23- Réception et expédition du chèque de l'indemnité finale au notaire mandaté.
- 24- Signature de la quittance finale chez le notaire et remise du chèque à l'exproprié.
- 25- Sur réception de la quittance finale, calcul et paiement des intérêts.
- 26- S'il n'y a pas entente, inscription au rôle du Tribunal de l'Expropriation.
- 27- A la demande d'une des deux parties, le Tribunal peut tenir une conférence préparatoire pour concilier les deux parties.
- 28- Si le geste précédent ne donne pas de résultat, enquête et audition devant le Tribunal de l'Expropriation.
- 29- Sur réception de l'ordonnance et du jugement en homologation, recommandation du paiement de l'indemnité finale au service comptable.
- 30- Réception et expédition du chèque au notaire mandaté.

31- Signature de la quittance finale et remis du chèque à l'exproprié.

32- Sur réception de la quittance finale, calcul et paiement des intérêts.

Ceci complète les étapes et la procédure en vigueur à la Direction des Acquisitions pour tous les dossiers sous la nouvelle loi. Toutefois, il faut se rappeler que l'exproprié peut contester le bien-fondé de l'expropriation, le montant de l'indemnité provisionnelle, la date de prise de possession ou peut demander que la prise de possession soit différée.

Evidemment, devant une telle éventualité, si elle s'applique, des délais importants peuvent être envisagés.

Il est bon ici d'ajouter que la loi de la Voirie, chapitre 133, article 21, paragraphe 6, permet au Ministre des Transports, lorsque la construction ou la reconstruction d'une route a été ordonnée par décret du lieutenant-gouverneur en conseil, d'acquérir également à l'amiable tout immeuble jugé nécessaire à ces fins. Ceci veut donc dire que, pour des raisons d'urgence, le ministère procède également par acquisition à l'amiable.

Voici donc, lorsque cela se produit, les étapes parcourues.

A partir de la réception de la demande d'acquisition dûment autorisée, la même procédure s'applique que précédemment décrite dans les articles 1 à 8 inclusivement.

9- Réception.

10- S'il y a entente, recommandation au service comptable pour le paiement du coût d'acquisition et libération de l'emprise.

11- Réception et expédition du chèque au notaire mandaté.

12- Signature de l'acte de vente et remise du chèque à l'exproprié.

13- Sur réception de l'acte de vente, calcul et paiement des intérêts.

Il faut comprendre que, si un ou des propriétaires s'objectent sur un projet donné à cette acquisition de gré à gré, il faut alors procéder par expropriation, tel qu'il a été décrit précédemment.

Il faut également ajouter que ces acquisitions de gré à gré se limitent habituellement aux projets secondaires et de moindre importance.

ANNEXE 4

LISTE DES PROPRIETAIRES EXPROPRIES

Plan d'expropriation no. 622-78-02-162 Date 79-01-18
 Plan de réserve no. Date
 Si révision page Date
 Plan préparé par Paul-André Villeneuve, a.g.
 Dossier général no. 623-0-79-0028
 Route Autoroute No 35
 Tronçon no. 02 Section no.
 Chainage 10+27,26 à 103+49,50 longueur en milles 2,7 milles
 120+29,15 à 143+31,56
 plus servitudes de drainage

Cadastre Paroisse de Saint-Joseph-de-Chambly
 Municipalités Ville de Carignan & Cité de Chambly
 Circonscription électorale Chambly
 Comté municipal Inexistant
 Division d'enregistrement Chambly
 Région no. 6-2 District no. 56
 Code géographique 56-02-02 & 56-05-02 Coût estimé du projet
 Page G.G.T. \$

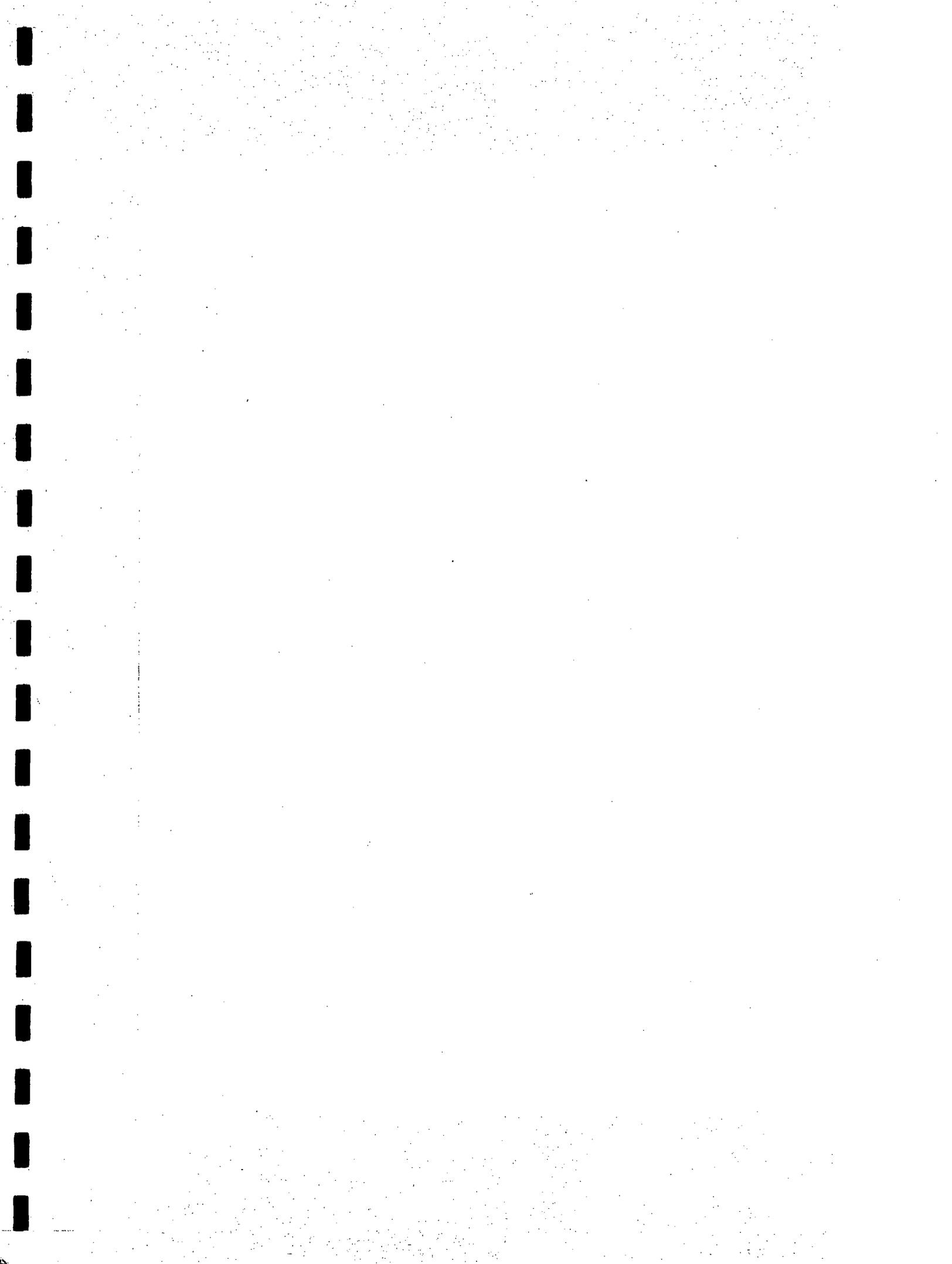
DOSSIER	PARCELLE	PROPRIETAIRE	LOT NO	RANG	SUPERFICIE	PAGE	ENR. NO.	NOTAIRE
<u>MUNICIPALITE DE LA VILLE DE CARIGNAN</u>								
623-5-79-00079-5	1	La Société d'Entreprises Foncières Ltée	P.213A		50 381 pi.car.	1	239 853	
623-5-79-00079-5	2	La Société d'Entreprises Foncières Ltée	P.213A		3 447 pi.car.	1	239 853	
623-5-79-00079-5	3	La Société d'Entreprises Foncières Ltée	P.213A (servitude perpétuelle de drainage)		30 000 pi.car.	2	239 853	
623-5-79-00079-5	4	La Société d'Entreprises Foncières Ltée	P.227 (servitude perpétuelle de drainage)		30 000 pi.car.	3	241 248	
623-5-79-00080-3	5	Shoreview Development Corp.	P.228 (servitude perpétuelle de drainage)		30 000 pi.car.	3	189 799	
623-5-79-00081-1	6	Commission Scolaire de Montfort	P.263-268		275 pi.car.	1	1 680	
623-5-79-00081-1	7	Commission Scolaire de Montfort	P.263-269		2 051 pi.car.	1	1 680	
623-5-79-00081-1	8	Commission Scolaire de Montfort	P.263-270		22 pi.car.	1	1 680	
623-5-79-00082-9	9	Terrace Richelieu Inc.	P.263-386 rue		7 pi.car.	1	217 457	

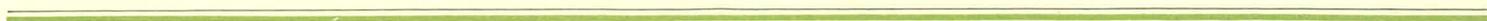
Dossier	parcelle	Propriétaire	Lot no	Rang	Superficie	Pago	Enr. no	Notaire
623-5-79-00083-7	10	Alfred Benoit	P.265		170 805 pi.car.	1	186 490	
623-5-79-00084-5	11	Marcel Leclair	P.265-1		5 915 pi.car.	1	293 730	
623-5-79-00084-5	12	Marcel Leclair	P.265-6		59 077 pi.car.	1	472 852	
<u>Servitude de non-accès à imposer</u>								
Une servitude de non-accès, avec interdiction de pratiquer aucune ouverture à travers les lignes indiquées par les points 1-2-3-4-5, 6-7-8, 9-10-11-12-13-14-15-16 et 1-42 affectera les parties des lots ci-après énumérées:								
623-5-79-00079-5		La Société d'Entreprises Foncières Ltée	P.213A P.214			1 & 2 2	239 853 241 119	
"	"	"	P.216,P.217, P.218,P.218A, P.219,P.219A, P.219B,P.219C P.220,P.222, P.223,P.224			2 & 3	239 852 238 756 238 756 238 756 238 756 238 756	
"	"	"	P.225,P.226, P.227			3	241 248	
623-5-79-00080-3		Shoreview Development Corp.	P.228			3 & 4	189 799	
623-5-79-00085-2		Kirgar Inv. Ltd	P.228			4	182 017	

Dossier	parcelle	Propriétaire	Lot no	Rang	Superficie	Page	Enr. no	Notaire
623-5-79-00081-1		Commission Scolaire de Montfort	P.263-268			1	1 680	
623-5-79-00081-1		Commission Scolaire de Montfort	P.263-269			1	1 680	
623-5-79-00082-9		Terrace Richelieu Inc.	P.263-386 rue			1	217 457	
623-5-79-00083-7		Alfred Benoit	P.265			1	186 490	
623-5-79-00084-5		Marcel Leclair	P.265-6			1	472 852	
623-5-79-00086-0		Ville de Carignan	P.Chemin Grande Ligne Nord (sans désignation cadastrale)			1		
623-5-79-00100-9		Office des Autoroutes du Québec	P.213A,P.265			1		
<u>MUNICIPALITE DE LA CITE DE CHAMBLY</u>								
623-5-79-00087-8	13	Narcisse Lague	P.266		8 322 pi.car.	1	169 673	
623-5-79-00087-8	14	Narcisse Lague	P.266		816 pi.car.	1	356 155	
623-5-79-00087-8	15	Narcisse Lague	P.266 (terrain requis pour serv. perpétuelle de drainage)		6 972 pi.car.	1	169 673	
623-5-79-00088-6	16	Succ. Ida Dobrinsky	P.266		4 253 pi.car.	1	416 275	
623-5-79-00088-6	17	Succ. Ida Dobrinsky	P.266		14 904 pi.car.	1	416 275	
623-5-79-00088-6	18	Succ. Ida Dobrinsky	P.266 (terrain requis pour serv. perpétuelle de drainage)		19 064 pi.car.	1	416 275	
623-5-79-00088-6	19	Succ. Ida Dobrinsky	P.266 (terrain requis pour serv. perpétuelle de drainage)		16 pi.car.	1	416 275	
623-5-79-00088-6	20	Succ. Ida Dobrinsky	P.266		1 057 879 pi.car.	2 & 3	416 275	
623-5-79-00088-6	21	Succ. Ida Dobrinsky	P.266		70 480 pi.car.	4	416 275	
623-5-79-00088-6	22	Succ. Ida Dobrinsky	P.266 (servitude perpé- tuelle de drainage)		23 452 pi.car.	3	416 275	
623-5-79-00089-4	23	Terrace Salaberry Inc.	P.267		308 344 pi.car.	4	236 614	
623-5-79-00089-4	24	Terrace Salaberry Inc.	P.267		18 324 pi.car.	4	236 614	

Dossier	parcelle	Propriétaire	Lot no	Rang	Superficie	Pago	Enr. no	Notaire
23-5-79-00090-2	25	Chambly Plaza Inc.	P.268 (servitude en faveur de l'Hydro-Québec)		4 387 pi.car.	4	198 221	
623-5-79-00091-0	26	Cité de Chambly	268-253		2 775 pi.car.	4	2 345	
623-5-79-00091-0	27	Cité de Chambly	268-256		6 000 pi.car.	4	2 345	
623-5-79-00091-0	28	Cité de Chambly	268-257		6 000 pi.car.	4	2 345	
623-5-79-00091-0	29	Cité de Chambly	268-258		6 000 pi.car.	4	2 345	
623-5-79-00091-0	30	Cité de Chambly	P.271-198		5 443 pi.car.	4	423 132	
623-5-79-00092-8	31	Henry J. Duhamel	268-254		6 000 pi.car.	4	218 008	
623-5-79-00092-8	32	Henry J. Duhamel	268-255		6 000 pi.car.	4	218 008	
623-5-79-00092-8	33	Henry J. Duhamel	P.268-271		737 pi.car.	4	242 530	
623-5-79-00092-8	34	Henry J. Duhamel	P.268-272		314 pi.car.	4	242 530	
623-5-79-00093-6	35	Alsin Iglesias	268-259		6 000 pi.car.	4	250 411	
623-5-79-00094-4	36	Miss Euline Arthur et Miss Olga Arthur	268-260		6 000 pi.car.	4	228 225	
623-5-79-00095-1	37	Jean-Marc Vigneault	268-261		6 000 pi.car.	4	464 041	
623-5-79-00095-1	38	Jean-Marc Vigneault	268-262		9 515 pi.car.	4	464 041	
623-5-79-00096-9	39	Mme Vve Félix Liiv (Alma Pilt)	P.268-263		179 pi.car.	4	224 550	
623-5-79-00097-7	40	Frédéric Adams	P.268-270		37 pi.car.	4	262 280	
623-5-79-00098-5	41	Roger Perreault et Al	P.269		47 947 pi.car.	1	247 796	
623-5-79-00098-5	42	Roger Perreault et Al	P.269 (terrain requis pour serv. perpétuelle de drainage)		19 446 pi.car.	1	247 796	
623-5-79-00098-5	43	Roger Perreault et Al	P.269 (servitude perpétuelle de drainage)		34 570 pi.car.	3	247 796	
623-5-79-00099-3	44	Alpha Realities (Chambly) Inc.	P.271 (servitude de droit de passage en faveur de l'Hydro-Québec)		4 389 pi.car.	4	195 502	
623-5-79-00099-3	45	Alpha Realities (Chambly) Inc.	P.271-187 rue		1 845 pi.car.	4	195 502	
623-5-79-00099-3	46	Alpha Realities (Chambly) Inc.	P.271-199		8 101 pi.car.	4	195 502	

Dossier	parcelle	Propriétaire	Lot no	Rang	Superficie	Pago	Enr. no	Notaire
<u>Servitude de non-accès à imposer</u>								
Une servitude de non-accès, avec interdiction de pratiquer aucune ouverture à travers les lignes indiquées par les points 14-15-16, 17-18-18A-19-20, 21-22, 23-24, 25-26-27-28-29-30-31-32-33, 34-35, 36-37 et 38-39-40-41-42, affectera les parties des lots ci-après énumérées:								
623-5-79-00087-8		Narcisse Lague	P.266			1	169 673	
623-5-79-00088-6		Succ. Ida Dobrinsky	P.266			1, 2, 3, 4	416 275	
623-5-79-00089-4		Terrace Salaberry Inc.	P.267			4	236 614	
623-5-79-00090-2		Chambly Plaza Inc.	P.268			4	198 221	
623-5-79-00096-9		Mme Vve Félix Liiv (Alma Pilt)	P.268-263			4	224 550	
623-5-79-00097-7		Frédéric Adams	P.268-270			4	262 280	
623-5-79-00092-8		Henry J. Duhamel	P.268-271 & P.268-272			4	242 530	
623-5-79-00091-0		Cité de Chambly	P.268-340 rue, P.268-344 rue & P.Chemin Grande Ligne Nord (s.d.c.)			4, 1		
623-5-79-00100-9		Office des Autoroutes	P.269			1		
623-5-79-00098-5		Roger Perreault et Al	P.269			1	247 796	
623-5-79-00101-7		Montreal Chambly Development Ltée	P.270			1	188 110	
623-5-79-00099-3		Alpha Realities (Chambly) Inc.	P.271, P.271-187 rue & P.271-199			4	195 502	





MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 113 930

