



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

de
6-4/20

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT
BUREAU DE QUÉBEC
QUÉBEC (G1S 2K2)

CADRAGE ECOLOGIQUE
ROUTE 131
ENTRE JOLIETTE ET ST-FELIX-DE-VALOIS

469915



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

**CENTRE DE DOCUMENTATION
200, RUE DORCHESTER SUD, 7e
~~QUÉBEC, (QUÉBEC)~~
~~G1K 5Z1~~**

Ministère des Transports

**Centre de documentation
930, Chemin Ste-Foy
6e étage
Québec (Québec)
G1S 4X9**

**CADRAGE ÉCOLOGIQUE
ROUTE 131
ENTRE JOLIETTE & ST-FÉLIX-DE-VALOIS**

CANQ
TR
GE
EN
572



CADRAGE ÉCOLOGIQUE
ROUTE 131
ENTRE JOLIETTE ET ST-FELIX-DE-VALOIS

Ce rapport est recommandé pour approbation

Audré Schramm

(SIGNATURE)

Chef, division des Etudes d'impacts

1983-03-08

(DATE)

Approuvé pour transmission et considération
par les autorités du ministère des Transports

Daniel Waltz

(SIGNATURE)

DANIEL WALTZ

Chef, service de l'Environnement

08 MARS 1983

(DATE)

TABLE DES MATIERES

	Page
Note de transmission	i
1. Problématique	1
2. Méthodologie	3
2.1 Méthodologie utilisée pour définir l'utilisation du sol de l'aire d'étude	3
3. Description de l'aire d'étude	5
3.1 Utilisation du sol du secteur 1	5
3.2 Utilisation du sol du secteur 2	7
3.3 Utilisation du sol du secteur 3	8
3.4 Utilisation du sol du secteur 4	9
3.5 Utilisation du sol du secteur 5	10
3.6 Utilisation du sol du secteur 6	10
4. Contraintes et aires de résistance environnementale	12
4.1 Les contraintes environnementales	12
4.2 Les aires de résistance environnementale	12
5. Autres considérations	19
5.1 Le cas de l'élargissement de la route actuelle	19
5.2 Le cas de la construction d'une nouvelle route	19
6. Conclusion	20
Documents consultés	21
Annexe cartographique	

1. PROBLEMATIQUE

En décembre 1981, une étude de circulation effectuée par la direction des Tracés et Projets a mis en évidence les déficiences de la route 131 à deux voies entre Joliette et St-Félix-de-Valois.

Cet axe assure l'écoulement d'un trafic composé à 75% de véhicules en transit originaire de Joliette, Montréal et de la région située au nord de St-Félix-de-Valois (St-Michel-des-Saints et St-Gabriel-de-Brandon). Les débits de circulation y sont élevés et ce, particulièrement lors des fins de semaine estivales. Du 2^e rang de la Chaloupe jusqu'au chemin du 1^{er} rang Ramsay à la sortie de St-Félix-de-Valois (carte 1 - localisation de l'aire d'étude), le JMA (débit journalier moyen annuel) varie de 12 500 à 5 150 et le JME (débit journalier moyen d'été) de 14 400 à 6 700. Le tronçon situé au sud de St-Félix-de-Valois possède des caractéristiques géométriques et physiques acceptables; par contre dans le village proprement dit, les caractéristiques géométriques de la route 131 sont désuètes et la circulation y est ralentie par un carrefour en T.

Pour pallier aux divers inconvénients que présente la route à l'étude, la section de la Circulation du service des Tracés et Projets (Mtl) a étudié trois scénarios d'amélioration pour le tronçon situé au sud de St-Félix-de-Valois et la possibilité d'un contournement de ce même village. (carte 2 - scénarios d'amélioration et contournement de St-Félix-de-Valois).

Le premier scénario: 4 voies contigües, section type urbaine dans l'axe actuel de la route 131, nécessiterait une emprise de 24,4 m et de 28,9 m aux intersections; le second scénario: 4 voies à chaussées séparées, section type rurale dans l'axe actuel exigerait une emprise de 50 m; enfin, le troisième scénario: 2 voies, section type rurale, étagement aux intersections occuperaient une emprise de 40 m dans l'axe de la défunte autoroute 50 ainsi que le contournement (pour les trois scénarios). L'étude de circulation conclut en faveur de cette dernière solution.

Le présent cadrage écologique a donc pour but de déterminer les principales contraintes environnementales reliées non seulement aux solutions proposées dans l'étude de circulation mais aussi à toutes variantes possibles à ces solutions.

2. MÉTHODOLOGIE

Parmi les études préliminaires au choix d'un tracé, le cadrage écologique constitue la première étape à réaliser. Celui-ci porte sur le territoire (aire d'étude) qui est susceptible d'être récepteur au projet d'amélioration du lien routier. Dans le cas présent, les limites de l'aire d'étude ont été définies par la direction du Transport terrestre des personnes dans le devis d'étude de l'opportunité d'amélioration de la route 131 entre Joliette et St-Félix-de-Valois (avril 1982). Le but du présent cadrage écologique est de déterminer à l'intérieur de l'aire d'étude des aires de résistance pour les principales composantes environnementales. Cette identification s'est faite principalement sur la base de l'utilisation actuelle du sol. A ce stade, la précision de l'inventaire ne permet pas de fixer un choix de tracé ni même de corridor.

Dans l'esprit du service de l'Environnement, chacune des aires de résistance faible et moyenne (l'ensemble constituant une zone d'étude) feront par la suite l'objet d'un inventaire plus détaillé et d'une analyse de tous les paramètres des composantes environnementales (biophysique, agricole, urbaine, sociale et paysage) afin de déterminer pour chaque composante des zones de résistance environnementale hiérarchisée.

2.1 Méthodologie utilisée pour définir l'utilisation du sol de l'aire d'étude

Une visite de terrain (les 1er et 6 juin 1982), l'examen des photographies aériennes, des cartes et documents cités en bibliographie ont permis de définir les caractéristiques générales de l'aire d'étude. On s'est attardé en particulier à définir: la forme du bâti (linéaire, aggloméré) et sa fonction (résidentielle, commerce, villégiature, agricole, institutionnelle), le type de cultures (grandes cultures, cultures spécialisées) et le type de boisé (en particulier les peuplements purs tels les érablières et les sapinières pour leur intérêt entre autres économique et les pinèdes davantage pour leur rareté). Ces peuplements comprennent tous les boisés (excepté le no 57) cités par monsieur Dansereau (Dansereau P., N. Chartrand et J.P. Beaumont 1978) pour leur «certaine maturité» (dans la mesure où ils existent encore). Le boisé no 57 (dominance des feuillus tolérants dont l'érable à sucre, présence de pins blancs) a été ajouté sur la carte 3 - utilisation du sol.

Sachant que les deux points à rejoindre sont la sortie de l'autoroute 50 à Joliette et la route 131 à sa sortie nord-ouest de St-Félix-de-Valois, il a été établi que le projet d'amélioration du lien routier entre Joliette et St-Félix-de-Valois se ferait d'une part suivant une orientation sud-nord

grosso modo jusqu'à la hauteur du village de St-Félix-de-Valois et ensuite soit au nord soit au sud du village, selon une direction sud-ouest - nord-est.

La résistance de la route 131 a été évaluée au même titre que celle des secteurs ou portions de secteur dans l'éventualité où l'élargissement de cette route serait retenu; celle de l'emprise de la voie ferrée du Canadien Pacifique l'a été en fonction d'un éventuel abandon de cette voie.

Ont été retenus comme contraintes: les espaces densément bâti exigeant une expropriation exagérée, les cimetières en raison des démarches administratives nécessaires (signature de la famille de tous les défunts et défuntes), les zones d'approvisionnement en eau potable en raison de l'aspect vital d'une telle ressource pour la population.

Les aires ont été classées selon un degré de résistance faible, moyen, fort et très fort. Sans entrer dans les détails, l'attention a été portée en particulier sur l'orientation du cadastre, le zonage agricole, le dynamisme agricole, la rareté d'une culture ou d'un peuplement, la présence d'érablières en zonage agricole, la valeur économique de l'utilisation du sol (sans évaluation précise), la fonction et la densité du bâti, le cachet architectural des bâtiments, la marge de recul des bâtiments longeant la route 131 et le relief.

3. DESCRIPTION DE L'AIRE D'ETUDE

L'aire d'étude se situe au nord de Joliette dans une zone de transition entre d'une part la vallée du St-Laurent et d'autre part les contreforts du massif laurentien. La pente s'élève doucement dans un axe sud-est - nord-ouest de 48,8 m aux environs du 2e rang de la Chaloupe, à 167,7 m au niveau du chemin du 1er rang Ramsay. Le territoire est principalement drainé au nord-ouest par la rivière l'Assomption qui est ici très encaissée (dé-nivellation de 53,5 mètres) et du nord-est par la rivière Bayonne et le ruisseau St-Martin.

Le milieu a un caractère rural surtout. On y trouve des fermes laitières, des fermes avicoles, une production de tabac et d'asperges. Il se distingue aussi par ses gravières et sablières et ses espaces de villégiature. Son habitat est linéaire mais on y rencontre aussi quelques agglomérations dont St-Félix-de-Valois.

La description de l'utilisation du sol de chacun des secteurs de l'aire d'étude, permet de définir davantage le milieu à l'étude (carte 3 - utilisation du sol).

3.1 Utilisation du sol du secteur 1

3.1.1 Le milieu agricole

Du sud au nord, ce secteur perd petit à petit son caractère urbain et prend un aspect rural avec ses fermes laitières et bovines entourées de longs champs (orientation du cadastre nord-sud) de maïs, de fourrage et des pâturages. La visite de terrain a permis de mettre en évidence une différence dans la taille des exploitations agricoles de part et d'autre de la route 131, et ceci en faveur du côté est. Les unes, côté à l'est, situées sur de l'argile et les autres, côté à l'ouest, sur du sable peu épais sur argile (ministère des Transports, 1976) semblent se développer en concordance avec leurs possibilités d'utilisation du sol tel qu'établi par le ministère de l'Agriculture: classe 2 à l'est, classe 2, 3 et 4 à l'ouest (ministère de l'Agriculture, 1969).

Le long du 1er rang de la Chaloupe, nous avons aussi noté la présence de cultures maraîchères.

Les bâtiments de fermes s'échelonnent de part et d'autre des rangs. Ils sont très bien entretenus et la plupart des maisons sont de style québécois ou d'inspiration américaine (en bois, grande galerie, boise-ries sculptées).

3.1.2 Le couvert forestier

Particulièrement au sud du secteur se dressent par-ci par-là, quelques jeunes boisés de feuillus intolérants (tremble, Populus tremuloïde, érable à Giguère, Acer regundo, érable rouge, Acer rubrum) auxquels s'ajoutent parfois des feuillus semi tolérants tel le bouleau blanc, Betula papyrifera ou des feuillus tolérants tels le hêtre à grandes feuilles, Fagus grandifolia, l'érable à sucre, Acer saccharum et le tilleul, Tilia americana ou encore des résineux comme par exemple l'épinette, le pin blanc, Pinus strobus (beaux spécimens en général), le mélèze, Larix laricina et la pruche, Tsuga canadensis. On remarquera la présence de quelques boisés où domine l'érable et deux bêtulaies à bouleaux blancs.

3.1.3 La route 131

La route 131 est certainement un élément important du paysage de ce secteur.

Son emprise est de 24,38 m. Les bâtiments sont principalement répartis aux intersections de cette route avec les divers rangs et chemins exceptés entre le 1er rang et le 2e rang de la Chaloupe et au nord du chemin St-Frédéric où un certain nombre de bâtiments se situent de part et d'autre de la route.

Du 2e rang de la Chaloupe à quelques mètres au sud du chemin St-Frédéric, plus de la moitié des bâtiments est utilisée à des fins commerciales (côté sud-est du carrefour à Lourdes: dépanneur, boulangerie, garage BP, caisse populaire, marché aux puces) le reste à des fins résidentielles. Un peu au sud du chemin St-Frédéric jusqu'à la fin du secteur 1, les bâtiments majoritairement situés du côté est sont utilisés pour l'agriculture à cinquante pour cent (fermes avicoles) et à trente pour cent pour le commerce (ministère des Transports 1981).

Entre le 1er et le 2e rang de la Chaloupe, les constructions sont en moyenne éloignées de plus de 28 m de la ligne de centre de la route 131; entre le 1er rang de la Chaloupe et la rue Principale à Lourdes, elles le sont en moyenne de plus de 25 m et au-delà, de 30 m (ministère des Transports 1981).

Enfin, du 2e rang de la Chaloupe à la rue Principale à Lourdes, les utilités publiques longent le côté est de la route. Ensuite, jusqu'au chemin St-Frédéric, elles se situent en bordure ouest.

3.1.4 La voie ferrée du Canadien Pacifique

A partir de la sablière Francon à St-Gabriel-de-Brandon, la voie ferrée du Canadien Pacifique sert principalement à l'approvisionnement en matériaux granulaires de la région de Montréal.

Depuis la fermeture de la sablière Francon à St-Gabriel-de-Brandon, il y a quelques années, la voie ferrée du Canadien Pacifique ne répond plus à sa fonction principale. Cette situation a suscité des échanges entre divers intervenants (le C.P. Rail, les municipalités de St-Félix-de-Valois et de St-Gabriel-de-Brandon, la firme Francon Ltée, le Conseil Régional de Développement de Lanaudière, le ministère des Transports) d'une part en faveur de l'abandon de la voie ferrée et d'autre part en faveur de son maintien. Il semble qu'actuellement aucune décision n'ait été prise dans un sens ou dans un autre.

3.2 Utilisation du sol du secteur 2

Ce secteur entièrement zoné agricole se caractérise surtout par ses cultures spécialisées et ses jeunes boisés.

3.2.1 Le milieu agricole

La présence exclusive de sable (ministère des Transports 1976) dans ce secteur, a contraint les agriculteurs à cultiver des espèces très spécifiques, principalement le tabac et l'asperge (classe 4, ministère de l'Agriculture 1969). On a observé aussi l'exploitation de cultures maraîchères.

Les maisons de ferme sont également de type traditionnel québécois, accompagnées de diverses annexes et de plusieurs séchoirs à tabac. On note aussi la présence de deux scieries peut-être alimentées par les boisés environnants.

3.2.2 Le couvert forestier

Les espèces rencontrées sont semblables à celles du secteur 1: tremble, bouleau blanc, pin blanc, érable, mélèze. Les photographies aériennes ainsi que la carte forestière (ministère des Terres et Forêts, 1978) ont permis d'isoler une érablière, une sapinière et une pinède.

3.2.3 Divers

Il est important de souligner la présence à proximité de la rue Principale d'un réseau souterrain alimentant en eau potable la municipalité de Ste-Elisabeth, d'un cimetière et d'un parc municipal.

3.3 Utilisation du sol du secteur 3

Le secteur 3 constitue une transition entre le secteur des grandes cultures au sud-est et le secteur des fermes avicoles du nord-ouest de l'aire d'étude.

3.3.1 Le milieu agricole

Des affleurements de roche en place surgissent occasionnellement d'un sol composé en grande partie d'argile (ministère des Transports, 1976). Les classes retenues par le ministère de l'Agriculture pour les possibilités d'utilisation agricole de ses sols sont les classes 2 (surtout), 3 vers le nord et localement 4, 5 voire 7. Cette classification des sols correspond assez bien à l'utilisation qu'en ont donné les gens de la région puisque d'une part on rencontre les grandes cultures (maïs, avoine, fourrage) nécessaires aux fermes bovines et laitières et d'autre part, des porcheries et des fermes avicoles exigeant peu ou pas de sol à haut rendement.

L'orientation générale du cadastre est nord-est - sud-ouest. Le secteur est entièrement zoné agricole.

3.3.2 Le couvert forestier

Quelques boisés de feuillus longent la rivière Bayonne et le ruisseau St-Martin. On y remarque une érablière.

Au nord-ouest du secteur, on retiendra la présence d'une sapinière et d'une érablière de superficie assez grande. A la hauteur du chemin du 1er rang Ramsay, on a relevé à l'entrée de celle-ci un certain nombre d'espèces herbacées caractéristiques de l'érablière laurentienne: le cornouiller du Canada, Cornus canadensis, le maïanthème du Canada, Maïanthemum canadensis, le trille blanc, Trillium grandiflorum et de nombreux plants de sabot de la vierge, Cypripedium acaule (herbacée en voie de disparition au Québec).

3.3.3 Divers

La voie ferrée du C.P. dont il a été question dans les pages précédentes longe tantôt le secteur, tantôt le traverse. Enfin, on peut souligner la présence dans le paysage de deux lignes de transport d'énergie.

3.4 Utilisation du sol du secteur 4

Le secteur 4 se caractérise par ses grandes étendues boisées et ses fermes avicoles.

3.4.1 Le milieu agricole

C'est le long des chemins, des rangs et de la route 131 que s'éparpillent les fermes avicoles. Vu les grandes superficies maintenues en boisés, les agriculteurs ne semblent pas avoir essayé outre mesure d'améliorer les sols sableux de ce secteur (ministère des Transports, 1976). Ceux-ci font partie de la classe 4 du classement des sols selon leurs possibilités d'utilisation agricole (ministère de l'Agriculture, 1969). Le secteur est entièrement zoné agricole et son cadastre a une orientation nord-ouest-sud-est.

3.4.2 Le couvert forestier

Les boisés assez jeunes sont cependant relativement denses. On y retrouve les espèces déjà signalées (voir 3.3.2) parfois en peuplements mixtes, résineux ou feuillus seulement. On portera particulièrement une attention sur les érablières, sapinières, pinèdes et plantations de pins blancs inscrites sur la carte de l'utilisation du sol.

3.4.3 La route 131

Sur presque toute la longueur de la route 131, nous rencontrons d'abord des fermes avicoles puis des résidences au fur et à mesure que l'on s'approche du village de St-Félix-de-Valois.

Depuis la côte Domaine jusqu'au secteur densément bâti de St-Félix-de-Valois, les constructions sont en moyenne éloignées d'une quinzaine de mètres de la ligne de centre de la route 131. Celle-ci a une emprise de 24,38 mètres à ce niveau (ministère des Transports, 1981).

3.5 Utilisation du sol du secteur 5

Ce secteur, entièrement exclu du zonage agricole, est dominé par le village de St-Félix-de-Valois entouré au nord-ouest et au sud-ouest par plusieurs boisés.

3.5.1 St-Félix-de-Valois

De part et d'autre du carrefour en T de la 131, se développe un habitat très dense où l'on trouve des résidences, une polyvalente, des commerces et tous les services propres à une agglomération.

La route 131 dans l'habitat aggloméré a une emprise de 18,29 m. Plus du tiers des constructions sont situées à moins de quatre mètres de la fin de la chaussée. Au sud de l'habitat aggloméré son emprise est de 23,38 m et les constructions sont en moyenne éloignées de plus de 20 m de la ligne du centre. (ministère des Transports, 1981).

L'habitat résidentiel semble se développer en dehors des limites du village, vers le nord-ouest ainsi que vers le sud.

3.5.2 Le couvert forestier

Parmi les boisés du secteur, on retiendra particulièrement les érablières et les sapinières localisées sur la carte de l'utilisation du sol.

3.6 Utilisation du sol du secteur 6

Ce secteur est principalement consacré à l'exploitation des sablières et de gravières, à la villégiature et aux loisirs de plein air. Il comprend aussi un couvert forestier important dont la superficie représente plus de 75% de la superficie totale du secteur.

3.6.1 Les gravières et sablières

Très nombreuses et de grandes superficies, les gravières et sablières sont toutes en exploitation. Certaines (à l'ouest du lot 156) appartiennent à la compagnie Demix d'autres (à l'est du lot 156) à la compagnie Samco.

Une partie de ces dernières a été vendue à la municipalité de St-Félix-de-Valois (le 23 juin 1981) et constitue à présent la seule source d'alimentation en eau potable de la municipalité.

3.6.2 Le couvert forestier

La presque totalité du versant de la rivière l'Assomption compris dans l'aire d'étude est couvert d'érablières. Ce type de boisés se retrouve aussi ailleurs dans le secteur en particulier entre la route 131 et la voie ferrée du C.P.

Les autres peuplements retenus sont surtout des sapinières, une pinède et une plantation ainsi que le boisé no 57 (dominance de feuillus tolérants dont l'érable, présence de pins blancs) faisant partie de la série de boisés qu'il aurait été judicieux de protéger lors de la construction de la défunte autoroute 50 (Dansereau P., N. Chartrand et J.P. Beaumont, 1976).

3.6.3 Les espaces de villégiature et de loisirs de plein air

Tous les espaces de villégiatures (maisons ou petits chalets) sont situés au bord de la rive gauche de la rivière l'Assomption et au pied de son versant abrupt.

Les terrains de camping sont localisés à proximité d'une sablière dans le cas du Domaine Paradis et de la route 131 pour le Domaine Sentinelle.

3.6.4 Autres utilisations

Le rang St-Martin est occupé à peu près également de part et d'autre par des fermes avicoles surtout. Quelques résidences se sont agglomérées sur le chemin St-Frédéric. Enfin, la route 131 a ici une emprise de 24,38 m. Les quelques bâtiments localisés sur le côté ouest le sont en moyenne à 30 m de la ligne du centre de la route.

Le cadastre de ce secteur non compris dans la zone agricole a une orientation nord-est - sud-ouest.

4. CONTRAINTES ET AIRES DE RÉSISTANCE ENVIRONNEMENTALES

La localisation des contraintes et aires de résistance peut être lue sur la carte 4 en annexe du présent rapport.

4.1 Les contraintes environnementales

Trois types de contraintes ont été retenus dans l'aire d'étude: un village, des cimetières et des sources d'approvisionnement en eau potable.

4.1.1 St-Félix-de-Valois

Le village de St-Félix-de-Valois est considéré comme une contrainte environnementale en raison de la densité très forte de son espace bâti, de l'étroitesse de l'emprise de la route 131 (18 m) et de la présence de nombreux bâtiments à proximité de la fin de la chaussée de cette même route (4 m). Ces considérations excluent l'élargissement de la route 131 en particulier. En ce sens, le service de l'Environnement partagé avec le service des Tracés et Projets (ministère des Transports, 1981) l'idée d'un contournement du village.

4.1.2 Les cimetières

Les cimetières doivent retenir l'attention dans le projet d'amélioration du lien routier entre Joliette et St-Félix-de-Valois. Le premier se trouve au sud-ouest de la rue Principale à Lourdes, le second au nord du village de St-Félix-de-Valois et le troisième au carrefour des routes 131 et 348.

4.1.3 Les sources d'approvisionnement en eau potable

Les dernières contraintes sont les deux sources d'approvisionnement en eau potable; l'une au nord-ouest de la rue Principale à Lourdes et l'autre en partie à l'emplacement d'une ancienne sablière de la compagnie Samco dans le secteur 6.

4.2 Les aires de résistance environnementales

4.2.1 Résistance faible

Une seule aire a été retenue comme résistance faible: le tronçon sud de la voie ferrée du Canadien Pacifique.

4.2.1.1 La voie ferrée du Canadien Pacifique

Advenant l'abandon de la voie ferrée du Canadien Pacifique, c'est à l'emplacement de celle-ci, du nord de Joliette jusqu'à un point au sud du rang St-Martin, qu'une route à deux voies créerait le moins d'impact sur les composantes environnementales de l'aire d'étude. Les arguments en faveur de cette affirmation sont les suivants:

- une emprise existante d'une dizaine de mètres qui peut être élargie;
- un espace bâti situé presque exclusivement aux intersections avec les rangs;
- l'absence de peuplement rare ou d'érablière sur presque tout le parcours (érablières à proximité de la limite entre les secteurs 1 et 6);
- un cadastre orienté dans le sens de l'emprise évitant la création d'enclave;
- un potentiel agricole un peu plus faible et des exploitations agricoles de plus petite taille que ce qui se trouve dans l'espace agricole situé à l'est de la route 131;
- la possibilité de varier le paysage qui s'offrirait à l'automobiliste en profitant d'un point de vue potentiel sur la rivière l'Assomption à la hauteur du rang St-Frédéric.

4.2.2 Résistance moyenne

Certains tronçons de la route 131, le prolongement de l'ancienne 43, les boisés du secteur 2, du secteur 6 et de la partie sud du secteur 5 et les gravières ont été considérés comme ayant un degré moyen de résistance environnementale.

4.2.2.1 La route 131

On a attribué une résistance moyenne à la route 131 pour tout le tronçon situé au sud de St-Félix-de-Valois en raison:

- d'une emprise existante de 23,48 m (pouvant être utilisée);
- de l'intégration probable de la route au paysage et peut être même d'une certaine habitude du voisinage à ce lien routier;

- d'un bâti utilisé à des fins commerciales surtout, excepté au croisement avec le rang St-Frédéric où la route longe en bordure est un certain nombre de poulaillers et du côté ouest, un espace réservé aux loisirs de plein air;
- d'un bâti situé principalement aux carrefours, sauf entre le 1er et 2e rangs de la Chaloupe où l'habitat surtout commercial s'éparpille de part et d'autre de la route;
- de la présence de terres agricoles de part et d'autre de la route;
- d'un cadastre aligné dans le sens de la route (nord-sud).

Nous avons pris pour acquis que le tronçon de la route 131 situé au nord-ouest de St-Félix-de-Valois sera le lieu du raccordement de la voie de contournement et que par conséquent, le tronçon de la route 131 dans ce secteur ne sera pas élargi. Toutefois, ne sachant pas à quel endroit précis se produira le raccordement de la route 131 et du contournement, nous avons attribué à l'ensemble du tronçon, une résistance moyenne à cause de la présence de résidences et de fermes avicoles (une valeur économique pour la région). Par contre, l'exploitation de celles-ci n'exigeant pas de grandes superficies de culture, il sera possible d'envisager une relocalisation plus ou moins aisée des bâtiments en cas d'expropriation.

4.2.2.2 L'ancienne route 43

La portion de l'ancienne route 43 située juste au sud de St-Félix-de-Valois a une résistance moyenne à cause:

- de son emprise existante (pouvant être utilisée);
- d'un bâti utilisé à des fins résidentielles excepté au carrefour avec le rang St-Martin où se trouve des fermes avicoles.

4.2.2.3 Les boisés du secteur 2

La plupart des peuplements du secteur 2 ne sont ni rares ni des érablières. On a donc attribué un degré moyen à leur résistance environnementale d'autant plus, que le cadastre orienté dans un sens nord-sud évite la création d'enclaves. Cependant, on sera sensible à la présence d'une sapinière, d'une pinède et d'une érablière au nord du secteur dans le projet d'amélioration du lien routier en question.

4.2.2.4 Les boisés du secteur 6

De nombreux peuplements du secteur 6 sont soit des érablières, soit des sapinières. On a reconnu à ces boisés un degré moyen de résistance étant donné que les érablières n'ont pas été retenues dans le zonage agricole et que les sapinières sont jeunes, de densité et de hauteur moyennes, mais aussi à cause de la valeur économique et le potentiel récréatif des boisés de ce secteur. On évitera aussi au sud-est du secteur une plantation et le boisé no 57 (dominance de feuillus tolérants dont l'érable à sucre, présence de pins blancs isolés) qui par ses essences et sa densité forte a été retenu comme intéressant par monsieur Dansereau (Dansereau, P. Chartrand N. et J.P. Beaumont, 1976). Enfin, le projet routier est susceptible de créer des enclaves en raison de son orientation plus ou moins perpendiculaire à celle du cadastre.

4.2.2.5 Les boisés au sud du secteur 5

Ces boisés coïncés entre divers espaces habités méritent une certaine attention. D'une part, ils peuvent constituer un espace récréatif ou de détente ou un écran acoustique pour le développement urbain qui semble s'intensifier dans le secteur. D'autre part, bien que n'étant pas comprises dans le zonage agricole, les érablières possèdent peut-être un potentiel économique. Les sapinières jeunes ici aussi auront peut-être à long terme un intérêt économique. Au sud du secteur, le projet routier pourrait entraîner la création d'enclaves à cause de son orientation contraire à celle du cadastre.

4.2.2.6 Les gravières

Une résistance moyenne a été attribuée au secteur des gravières en raison:

- de leur valeur économique;
- de la nécessité d'un aménagement paysagé éventuel.

4.2.3 Résistance forte

Cette catégorie de résistance environnementale comprend: la presque totalité des secteurs 1 et 4, le nord-ouest du secteur 5, les espaces de villégiature et de loisirs de plein air et la rive gauche de la rivière l'Assomption.

4.2.3.1 Le secteur 1

L'importance de ce secteur se justifie par:

- le dynamisme agricole;
- l'intégration au zonage agricole;
- le bon potentiel (classe 2) pour les grandes cultures;
- l'intensité de l'espace bâti de part et d'autre des rangs;
- le nombre important de maisons de style québécois ou d'influence américaine.

4.2.3.2 Le secteur 4

Ce secteur fait partie de la classe de résistance forte car:

- son espace bâti le long des rangs et chemins est dense;
- ses activités agricoles (fermes avicoles et érablières) sont dynamiques;
- il fait partie du zonage agricole;
- ses maisons de style québécois ou d'influence américaine ont une valeur à considérer;
- certains de ses boisés sont des sapinières et des pinèdes qui ont une valeur économique et dans le cas des pinèdes un attrait supplémentaire en raison de leur rareté.

4.2.3.3 Le nord-ouest du secteur 5

Cet espace tient sa résistance forte surtout du développement résidentiel qui semble s'étendre au nord-ouest de St-Félix-de-Valois et de la présence d'érablières et de sapinières dont l'intérêt peut être économique mais aussi récréatif.

4.2.3.4 Les espaces de villégiature, de loisirs de plein air et la rive gauche de la rivière l'Assomption

On peut présumer dans une société où le loisir et en particulier le loisir de plein air prend de plus en plus d'envergure, que ces espaces récréatifs et de détente seront de plus en plus convoités à la fois par la population locale mais aussi par celle de la région de Montréal.

De plus, même si on ne reconnaît pas de potentiel pour la faune dans le secteur de la vallée de la rivière l'Assomption (Hydro Québec, 1979) on peut espérer qu'à l'avenir, une dépollution du cours d'eau revitalisera la nature de ce milieu et que par conséquent, son attrait écologique et/ou récréatif augmentera.

4.2.4 Résistance très forte

Le secteur 3, le milieu bâti au nord de Joliette et celui du secteur 5 et exclu du village de St-Félix-de-Valois, une portion au sud-ouest du secteur 4, les cultures spécialisées et le versant abrupte de la vallée de la rivière l'Assomption ont un degré de résistance très forte.

4.2.4.1 Le secteur 3

Ce secteur a les mêmes caractéristiques et valeurs que les autres secteurs agricoles c'est-à-dire : un dynamisme agricole important, une appartenance au zonage agricole, des maisons qui ont un certain cachet en raison de leur style québécois ou d'influence américaine. Cependant, ce secteur ayant un cadastre dont l'orientation est nord-est - sud-ouest, un nouveau lien routier entraînerait la création de nombreuses enclaves.

4.2.4.2 Le milieu bâti au nord de Joliette et celui du secteur 5 à l'exclusion du village de St-Félix-de-Valois

On a reconnu une résistance environnementale très forte à ces espaces en raison essentiellement de la densité de leur habitat.

4.2.4.3 La portion sud-ouest du secteur 4

A cause d'une différence d'orientation entre le projet et le cadastre, de la fonction agricole et de la présence d'une érablière zonée agricole, il a été attribuée une résistance très forte à ce milieu.

4.2.4.4 Les cultures spécialisées du secteur 2

Cette aire a une très grande valeur économique entre autres à cause du caractère régional des espèces cultivées (tabac, asperges). Son dynamisme agricole et le cachet du point de vue architectural de ses maisons renforcent l'importance de cet espace.

4.2.4.5 Le versant est de la rivière l'Assomption

Le caractère accidenté de cette forme de relief est certainement contraignant d'un point de vue technique. Son couvert forestier presque essentiellement composé d'érablières et sa participation intégrante au paysage de la vallée de la rivière en font un site dont la résistance environnementale est très forte voire même contraignante.

5. Autres considérations

5.1 Le cas de l'élargissement de la route actuelle

Il est évident que dans le cas où l'élargissement de l'actuelle route 131 serait retenu comme solution à l'amélioration du lien routier entre Joliette et St-Félix-de-Valois, l'impact majeur sur l'environnement se fera sentir sur le milieu bâti situé aux intersections des rangs et chemins avec la route en question. Etant donné aussi que cette solution entraînerait un empiètement sur des terres agricoles, et que, selon le service des Tracés et Projets, une section urbaine en milieu rural perturberait le drainage naturel, il est demandé de considérer la faisabilité de la construction d'une route à 4 voies divisées section rurale (à l'ouest de la route) et urbaine (à l'est de la route) se rétrécissant toutefois en un 4 voies contigües au niveau des intersections (avec voie de virage à gauche facilitant ainsi ce type de mouvement). L'autre possibilité serait une section urbaine de part et d'autre.

De plus, ce réaménagement à l'exclusion des intersections avec les rangs et les chemins n'impliquerait aucun problème quant à l'imposition de non-accès à la route 131, étant donné l'orientation parallèle des lots à la route existante et du peu de développement le long de cette route, ce qui constitue un net avantage.

5.2 Le cas de la construction d'une nouvelle route

La proposition d'une nouvelle route à 2 voies dans l'axe de l'emprise de l'ancien projet d'autoroute 50 présentée dans l'étude de circulation (ministère des Transports, 1981) a suscité plusieurs interrogations auxquelles nous désirerions obtenir des réponses avant de se prononcer sur l'intensité des impacts:

- quel sera exactement l'ampleur de l'expropriation au niveau des viaducs et surtout du non-accès qui devra y être imposé?;
- afin de permettre à la population de St-Félix-de-Valois d'utiliser cette nouvelle route, prévoit-on un échangeur à l'intersection de celle-ci et de la route 131 actuelle? Qu'exigerait cet aménagement en terme d'occupation d'espace et d'expropriation?;
- faudra-t-il rectifier l'alignement de certains rangs pour assurer une bonne visibilité sous les viaducs? Il semble que ces aspects techniques qui sont des sources importantes d'impact sur l'environnement n'aient pas été considérées dans l'étude de circulation.

6. Conclusion

D'un point de vue environnemental, il est recommandé d'une part d'envisager le contournement de St-Félix-de-Valois et d'autre part, de préciser l'inventaire et l'analyse de tous les paramètres environnementaux compris dans les aires de résistance faible et moyenne identifiées par ce cadrage écologique, et ce, afin de déterminer la solution de moindre impact au projet d'amélioration du lien routier entre Joliette, St-Félix-de-Valois et son arrière-pays.

DOCUMENTS CONSULTÉS

1. Cartes

- Hydro-Québec, Direction de l'Environnement, 1979. Carte des inventaires géographiques régionaux 31 I-0, St-Gabriel, échelle 1/125 000.
- Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, Direction de la protection du territoire agricole, Québec. Zonage agricole permanent, municipalités de St-Félix-de-Valois (p), Notre-Dame-de-Lourdes, Notre-Dame-des-Prairies, Ste-Elisabeth. Zonage agricole, cinquième décret 19 juin 1981, municipalité de St-Jean-de-Matha.
- Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, direction générale de la Recherche et de l'Enseignement, service de Recherche en sols, Québec, 1969. Classement des sols selon leurs possibilités d'utilisation agricole, no 31 I-3, échelle 1/50 000.
- Ministère des Terres et Forêts, direction générale des Forêts, service de l'Inventaire forestier, Québec 1976. Carte forestière 31 I-3/NO, 31 I-3/SO, échelle 1/20 000.
- Ministère des Terres et Forêts, direction des Relevés techniques, service de la Cartographie, Québec, 1974. Carte cadastrale, 31 I-3/SO (Joliette) et 31 I-3/NO (St-Félix-de-Valois), échelle 1/20 000.
- Ministère des Transports, direction générale du Génie, direction des Sols et Matériaux, Québec, 1976. Cartographie des sols, Autoroute 50, échelle 1/20 000.
- Ministère de l'Energie, des Mines et des Ressources, direction des Relevés et de la Cartographie, Ottawa, 1979. Carte topographique 31 I-3, échelle 1/50 000, édition 5.
- Municipalité de St-Félix-de-Valois, 1981. Réseau d'aqueduc existant incluant servitudes à la paroisse, échelle 1/10 000.

2. Photographies aériennes

Ministère des Terres et Forêts, service de la Cartographie, Québec
1979. Echelle 1/15 000, noir et blanc. Q75-394 - 53 à 58, Q75 389 -
183 à 186, Q75 396 - 23 à 27, Q75 369 - 27 et 28, Q75 389 - 56 à 58,
Q75 374 - 165 à 170, Q75 375 - 25 à 30, Q75 369 - 26 et 29, Q75 389 -
98 à 103.

3. Rapports

- Dansereau P., Chartrand, N. et J.P. Beaumont, septembre 1976.
La résistance des boisés et leur aménagement en marge de l'auto-
route 50 à St-Félix-de-Valois, Montréal, 81 p., annexe 33 p.,
3 cartes.
- Hydrogéologie Canada Inc., Février 1976. Influence de l'implantation
de l'autoroute 50 sur les sources d'alimentation en eau de la
municipalité de St-Félix-de-Valois, Montréal, 19 p.
- Ministère des Transports, service des Tracés et Projets, section
Études de circulation, Québec, 1981. Étude de circulation route
131 entre Joliette et St-Félix-de-Valois, 57 p., 2 annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 102 090