

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT

cl.  
R 6-4/08

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

AUTOROUTE 13

ACCES PICA

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE AGRICOLE

469 930

GOUVERNEMENT DU QUEBEC  
MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
DIRECTION GÉNÉRALE DU GENIE  
DIRECTION DES EXPERTISES ET NORMES  
SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
~~200, RUE DORCHESTER OUD, 7e~~  
~~QUÉBEC, (QUÉBEC)~~  
G1K 5Z1

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

AUTOROUTE 13

ACCES PICA

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE AGRICOLE

1. Rapports préliminaires

a) point de vue agronomique  
29 septembre 1980

b) point de vue urbanistique  
29 septembre 1980

2. Expertise agronomique  
Tracé de l'autoroute 13  
22 octobre 1980

Chargé de projet: Claude Girard,  
économiste-urbaniste

Travail réalisé par:

Jacques Godbout, agronome

Montréal, le 22 octobre 1980

CANP  
TR  
GÉ  
EN  
573



Montréal, le 29 septembre 1980

A Service de L'Environnement

APPROUVÉ 8 OCT 1980  
 NECESSAIRE POUR TRANSMISSION  
ET COMPLETION PAR LES  
AUTORITES COMPETENTES

DE Division des Etudes d'Impacts

DANIEL WALTZ  
CHEF DU SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT

*D Waltz*

OBJET: Autoroute 13 - PICA  
Rapport préliminaire  
Point de vue agronomique

*Cependant compte tenu des échéances qui nous ont données et de problèmes techniques de génie civil, l'option "C" quoique nettement préférable du point de vue tant urbanistique qu'agricole n'est pas retenue à l'heure actuelle, sans contreordre des autorités et une étude de mitigation sur le tracé A (actuel axe de l'A.13) est demandée aux auteurs de ce rapport.*

Chargé de projet: Claude Girard, urbaniste

Travail réalisé par: Jacques Godbout, agronome

I - Classification et utilisation des sols.

Les terres situées dans le secteur que nous étudions sont en général exploitées par des producteurs laitiers. On y retrouve de plus quelques érablières et un peu de production maraîchère. Certaines superficies sont abandonnées ou cultivées peu intensivement, principalement dans l'axe du tracé C.

*date limite pour le 17 octobre 1980 au service.*

Les sols de la région sont de types variables (annexe I). On y rencontre des argiles (Ste-Rosalie et Dalhousie), des terres franches (St-Bernard et Chicot) et des sables (Upland et St-Amable). A ces principales séries s'ajoutent certaines autres de moindre importance ainsi que des zones de terre organique.

*DW*

D'après l'Inventaire des terres du Canada (ITC) en annexe II, les sols de la région sont surtout de classes 2 et 3. On y retrouve aussi une zone de classe 4 où passe le tracé C.

II - Description des tracés.

i) Tronçon G- H

L'emprise nécessaire à ce premier tronçon étant déjà expropriée, il semble que la terre y ait été passablement abandonnée.

ii) Tracé A:

Entre les points H et I (annexe III), le tracé A passe dans une zone où alternent zones cultivées et boisées dont certaines sont des érablières. A l'ouest du point I, le tracé emprunte un corridor passant sur un sol composé principalement d'argile Ste-Rosalie où les exploitations laitières sont très florissantes. A compter de la montée Lambert jusqu'au point J le sol est de moins bonne qualité mais on y retrouve tout de même de bonnes exploitations agricoles.

iii) Tracé C:

En longeant la limite des paroisses St-Eustache et Ste-Thérèse de Blainville, le tracé C traverse d'abord un boisé puis une exploitation laitière. Il passe ensuite dans une érablière au sud du Chemin de la Côte Sud. Au nord de ce chemin, il poursuit son parcours en zone boisée sans potentiel sucrier.

Lorsqu'il arrive à la voie ferrée du Canadien Pacifique, le tracé se dirige vers l'ouest en longeant du côté sud. Il passe alors sur des sols de bonne qualité jusqu'à la Petite Côte des Anges. De là, il utilise des sols de moins bonne qualité (classe 4 de l'ITC) jusqu'au point J, sur des terres déjà expropriées par le gouvernement fédéral.

iv) Tronçon J L.

Le tronçon situé entre le point J et Ste-Scholastique est dans la zone expropriée par le gouvernement fédéral. Il n'est donc pas utile d'en traiter dans cette étude.

III Comparaison des tracés

Pour la comparaison des tracés A et C, nous nous limiterons aux aires comprises entre les points H et J (annexe IV).

En ce qui a trait au potentiel agricole des terres, le tracé C est préférable au tracé A puisque, comme on peut voir à l'annexe IV, 44% de la distance parcourue par le tracé C passe sur des sols de classe 4 selon l'ITC. Le reste du tracé C se partage entre la classe 3 (29%) et la classe 2 (23%), laissant environ 5% du parcours sur terre organique.

Par contre, le tracé A, qui n'utilise pratiquement pas de terre de classe 4, neutralise des sols classés 2 et 3 pour 52% et 47% de son parcours respectivement. Seulement 1% du tracé A passe sur des terres organiques.

Au point de vue du respect des limites cadastrales, le tracé C nous semble encore le plus avantageux puisqu'environ 35% de son parcours longe la limite des paroisses de St-Augustin et Ste-Thérèse de Blainville. Le tracé A, pour sa part, respecte les limites de lots à 15%. C'est donc dire que près de 85% du tracé A sectionne des lots. Dans le cas du tracé C, ce chiffre est réduit à 65% dont les trois-quarts ( $\frac{3}{4}$ ) sont situés en zone expropriée par le fédéral.

A cela, on peut ajouter qu'une visite sur le terrain nous a permis de constater que les terres situées sur le tracé A semblent, en général, plus productives que celles qu'on rencontre sur le tracé C, bien qu'elles soient expropriées par le ministère des Transports.

#### Conclusion et recommandations

Cette étude, bien que sommaire, nous amène à la conclusion que le tracé C est plus avantageux au point de vue agricole que le tracé A. Non seulement le tracé C utilise-t-il des terres à plus faible potentiel, mais il respecte mieux les limites cadastrales et cause, par conséquent, moins de morcellement de terres. Le choix du tracé C, nous apparaît comme une utilisation judicieuse de la zone expropriée par le gouvernement fédéral, laissant à l'agriculture déjà fortement hypothéquée dans cette région, les sols qui lui conviennent le mieux.

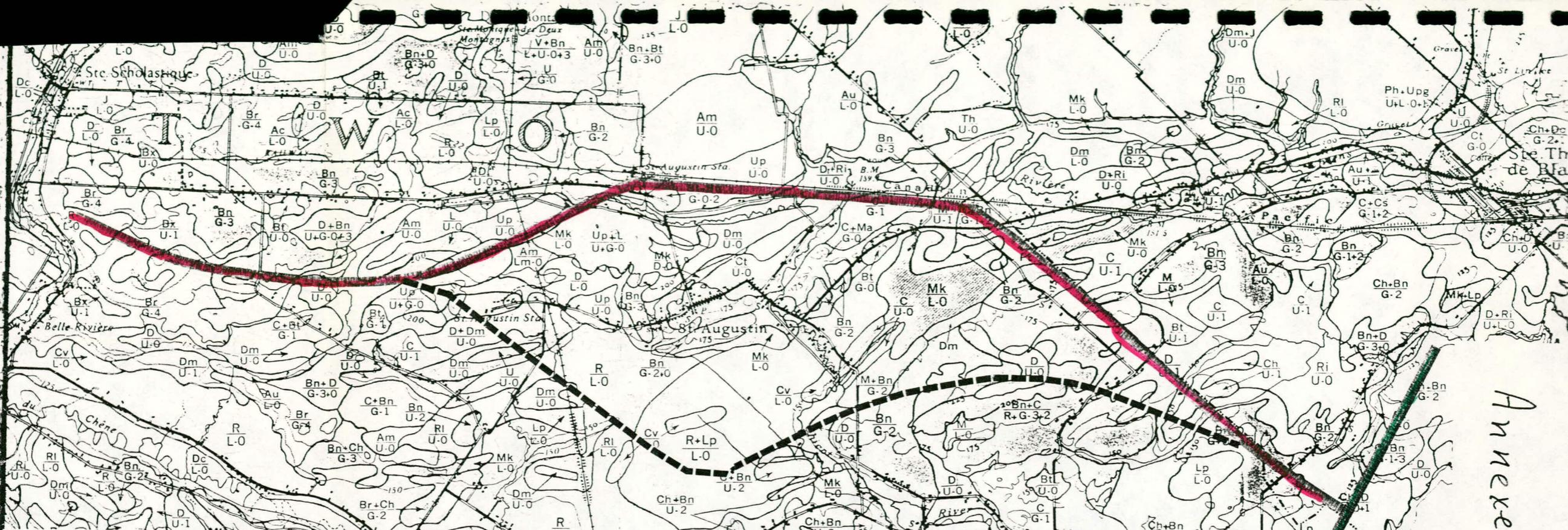
Nous recommandons de plus que le tracé C passe le plus possible à l'intérieur de la zone du PICA. En effet, le but de l'autoroute 13 étant de desservir l'aéroport et le PICA de Mirabel et non les agriculteurs de la région, nous voyons mal pourquoi ceux-ci devraient en subir les inconvénients.

*Jacques Godbout agr.*

Jacques Godbout, agronome

*Andrée Lehmann 1980-10-4-*

recommandé par: Andrée Lehmann, géomorphologue  
Responsable de la Division des  
Etudes d'impacts



Carte des Sols (Paul G. Lajoie)



Tracé A



Tracé C



Autoroute 640

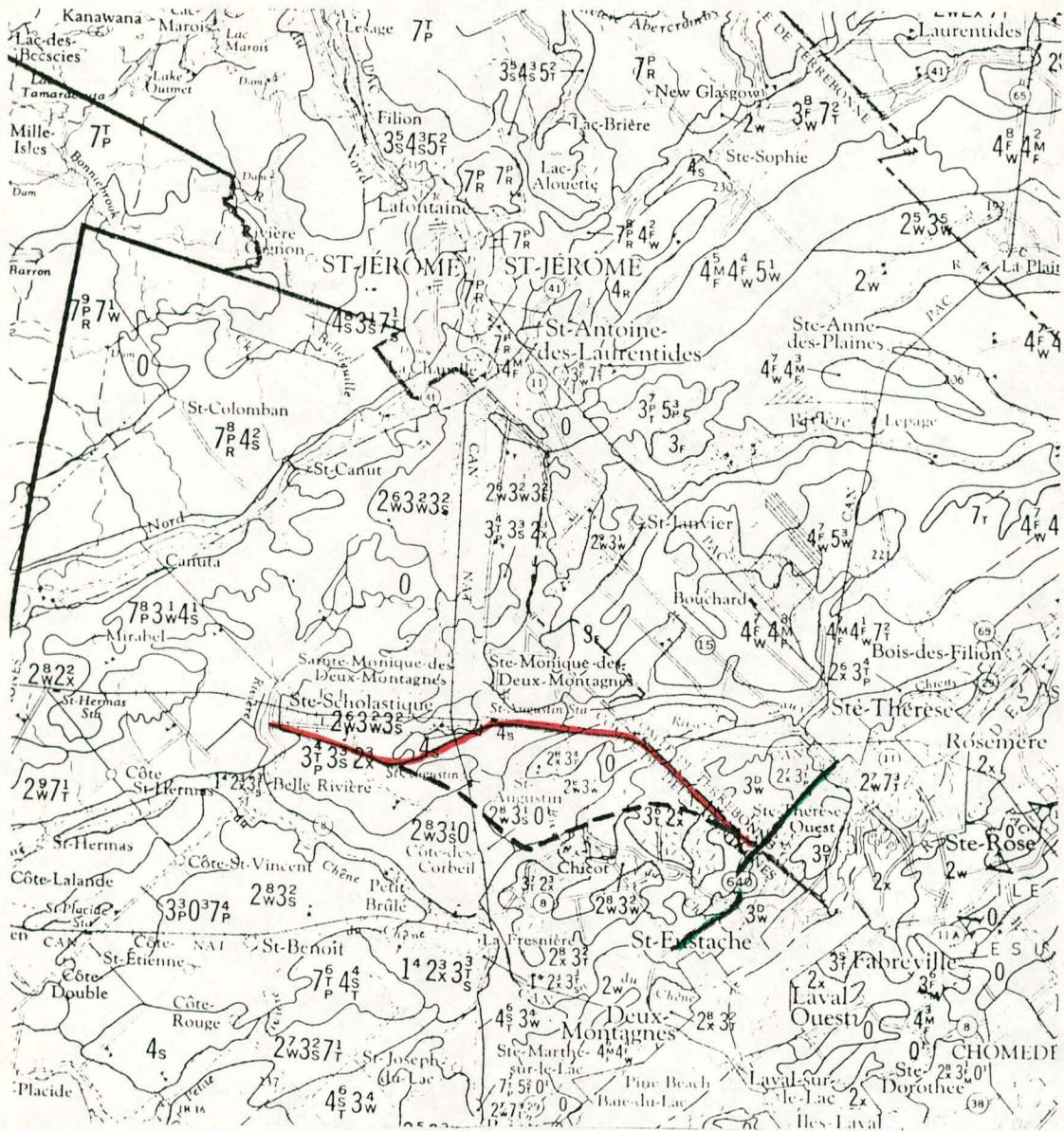
Echelle : 1 : 63,360

- Am : St-Amand
  - Bn : St-Bernard
  - C : Chicot
  - D : Dalhousie
  - Mk : Terre organique
  - R : St-Rosalie
  - U : Upland
- approx.

Anne I

# Annexe II

## INVENTAIRE DES TERRES DU CANADA POSSIBILITÉS AGRICOLES DES SOLS



- Tracé A
- Tracé C
- Autoroute 640

Echelle : 1 : 250,000 approx.

## ANNEXE IV

Tableau comparatif des tracés A et C1- Potentiel agricole:

Classe (ITC)	A		C	
	km	%	km	%
2	6,7	52	3,0	23
3	6,0	47	3,9	29
4	---	--	5,9	44
Terre organique	0,1	1	,6	5
Distance totale du tronçon H - J	12,8		13,4	

2- Limites cadastrales:

Distance sur limites cadastrales	2,0	15	4,8	35
Distance sectionnant des lots	<u>10,8</u>	<u>85</u>	<u>8,6</u>	<u>65</u>
Distance totale du tronçon H - J	12,8		13,4	



Montréal, le 29 septembre 1980

A Service de l'Environnement

DE Division des Etudes d'impacts

OBJET: Autoroute 13, PICA  
Rapport préliminaire  
Point de vue urbanistique

---

Travail réalisé par: Claude Girard, économiste-urbaniste  
Chargé de projet

1. Comparaison entre le tracé A et C de l'autoroute 13

Bien que le milieu traversé soit utilisé en grande partie pour des fins agricoles, deux zones à vocation urbaine retiennent notre attention, à savoir: le secteur de St-Augustin et celui du parc industriel, commercial et aéroportuaire de la zone de Mirabel (PICA).

En ce qui concerne le secteur de St-Augustin, nous considérons qu'au strict point de vue de l'accessibilité, les futurs développements de cette municipalité seront mieux desservis par l'alternative C que par l'alternative A et ce, étant donné la proximité du tracé C. Comme il est à prévoir que cette agglomération connaîtra un certain niveau de développement (ville de service) lorsque le PICA entrera en opération et jouera le rôle pour lequel il a été institué (voir plan de localisation), nous croyons que le tracé C doit être privilégié dans ce cas.

Pour ce qui est de la desserte du PICA, nous croyons que l'autoroute devrait emprunter un axe à l'intérieur de ce dernier, puisque le but de l'autoroute 13 proposé est de donner accès à ce parc, afin qu'il connaisse un développement assuré. Nous estimons donc que plus le tracé de l'autoroute empruntera la zone du parc, plus celle-ci jouera son rôle véritable. Par conséquent, le tracé C pourrait répondre plus facilement à cette exigence s'il continuait à longer la voie ferrée du Canadien Pacifique à l'intérieur du parc industriel.

*Claude Girard*

Claude Girard, économiste-urbaniste

*Andrée Lehmann 1980-10-01-*

Recommandé par: Andrée Lehmann, géomorphologue  
Responsable de la Division des  
Etudes d'impacts

CG /AL /fp



200...  
 1980, 10  
 GIK 521

Montréal, le 22 octobre 1980.

A: Service de l'Environnement  
 Direction Expertises et Normes

De: Division des Etudes d'impacts  
 Service de l'Environnement

Objet: Autoroute 13 (Tracé A)  
 Mesures de mitigation  
 Rapport préliminaire

22 OCT 1980  
 TRANSMISSE POUR TRANSMISSION  
 ET CONSULTATION AVEC LES  
 AUTORITES COMPETENTES

DANIEL WALTZ *DWaltz*  
 CHEF DU SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT

Chargé de projet: Claude Girard, urbaniste

Travail réalisé par: Jacques Godbout, agronome

Suite à la demande faite par le Service des Tracés et Projets au Service de l'Environnement, lors de la réunion du 3 octobre dernier, nous avons étudié les mesures de mitigation à prendre pour diminuer l'impact négatif sur le milieu agricole du tracé A de l'autoroute 13 entre l'échangeur de l'autoroute 640 et celui de l'autoroute 50 projetée.

En général, la localisation des voies de service semble répondre adéquatement au besoin de desserte des terrains enclavés par le passage de l'autoroute. Cependant, une partie des lots 107 à 113, 160-2, 408, 428 à 432 et 438 de la paroisse de St-Augustin et du lot 136 de la paroisse de Ste-Thérèse de Blainville demeure sans accès à un chemin public (voir annexe I).

Cette étude nous amène à faire les recommandations suivantes:

1. Réduction de l'emprise de l'autoroute

Les sols agricoles neutralisés par l'emprise du tracé A de l'autoroute 13 étant de très bonne qualité (voir rapport du 29 septembre 1980) et le milieu étant encore voué à une agriculture prospère, nous recommandons:

- que l'emprise de l'autoroute 13 soit réduite à 90 mètres (300 pieds) ou moins si techniquement possible, l'emprise initiale étant de 120 mètres environ (400 pieds);
- que les terrains ainsi libérés soient rétrocédés aux propriétaires riverains.

## 2. Voies de service limitées à des fins agricoles

Etant donné la vocation agricole de cette région et afin d'éviter les pressions en faveur d'un développement non-agricole des parties de lots isolées de leur ferme originale par l'emprise de l'autoroute, nous recommandons:

- que les voies de service prévues pour desservir ces parties de lots soient d'usage exclusif aux propriétaires des lots touchés en limitant l'emprise réservée à cette fin à 20 mètres (66 pieds);
- que la voie de service prévue au nord de l'autoroute, entre le rang St-Charles et la montée Leblanc, soit sectionnée aux limites du lot 471 afin d'y empêcher la libre circulation des non-propriétaires des lots adjacents;
- que le tronçon de voie de service situé entre le rang St-Charles et le lot 471 conserve une emprise plus large à l'est du lot 455 en raison de la circulation générée par la carrière sise sur ce lot.

## 3. Première phase de réalisation: construction de la chaussée sud, desserte agricole sur l'emplacement de la chaussée nord et délimitation de l'emprise

Le Ministère des Transports se proposant, dans une première étape, de construire une seule chaussée à deux voies, nous recommandons:

- que la chaussée sud soit construite en première phase étant donné la structure des fermes touchées par le passage de l'autoroute;
- que les voies de desserte agricole prévue à la limite nord de l'emprise de l'autoroute soient construites sur l'emplacement prévu pour la chaussée nord ce qui permettrait de maintenir une production agricole sur les terres neutralisées par l'emprise de l'autoroute, mais non utilisées pour la première phase;
- que les voies de service prévues à l'échangeur de la montée Leblanc suivent un tracé rectiligne plutôt que l'alignement prévu à la phase finale;
- que les clôtures délimitant l'emprise de l'autoroute soient placées de façon à laisser la partie de l'emprise non-utilisée accessible aux producteurs agricoles.

Ces mesures permettront, d'une part, aux cultivateurs, d'adapter progressivement leur exploitation aux bouleversements du milieu causés par le passage de l'autoroute et, d'autre part, au Service de l'Environnement de prévoir les mesures définitives à prendre lors de la réalisation de la phase finale.

4- Utilisation des parties de lots enclavées

Certaines parcelles de terrains n'étant pas desservies par une voie de service, nous recommandons:

- qu'une étude soit réalisée conjointement par les services de l'Environnement et de l'Expropriation afin d'évaluer les possibilités de conserver à ces terres leur vocation agricole et de les réintégrer au milieu tout en respectant l'équilibre agro-économique du territoire, tel qu'exigé par la loi de Protection du Territoire Agricole.

JG/CG/gg

*Jacques Godbout, agr.*

Jacques Godbout, agronome

*Claude Girard*

Claude Girard, urbaniste

Recommandé par:

*Andrée Lehmann*

Andrée Lehmann, géomorphologue  
Responsable de la Division  
des Etudes d'impacts

