



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN-NEWTON

VILLES DE MASCOUCHE ET DE TERREBONNE
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

CANQ
TR
GE
CA
520

559922



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, 21^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN-NEWTON**

**VILLES DE MASCOUCHE ET DE TERREBONNE
ÉTUDE D'IMPACT SUR L' ENVIRONNEMENT**

Juillet 1993

CANQ

TR

GE

CA

520

ÉQUIPE DE TRAVAIL

SCAUR - SERVICE DE CONSULTATION EN AMÉNAGEMENT URBAIN ET RÉGIONAL

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Rochon, Pierre, urbaniste, chargé de projet et rédacteur

Bélair, Yves, technicien en biologie
Dupont, Micheline, cartographe
Giroux, Michèle, architecte
Jetté, Gaétanne, traitement de texte
Landry, Guy, aménagiste
Mousseau, Pierre, biologiste
Pilon, Thérèse, traitement de texte
Schreiber, Alain, technicien en biologie
Soucy, Michèle, architecte de paysage
Verreault, Guy, agronome

AVEC LA COLLABORATION DE SNC

ÉTUDE D'IMPACT SONORE

Allard, Jean-Luc, ingénieur
Chamberland, Claude, ingénieur
Jérémie, Guy, ingénieur
Landry, Gilbert, ingénieur junior
Robillard, Myriam, ingénieure junior

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Cette étude a été supervisée par le personnel du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec.

Gagnon, Jacques, économiste-M.urb., chargé de projet

Bernard, René, architecte du paysage
Boulet, Monique, biologiste
Canuel, Guy, ingénieur
Cassetti, Mario, ingénieur
Claude, Ginette, biologiste
Dumont, Jean, archéologue
Frappier, Michèle, géographe
Gagnon, Jacques, urbaniste
LaLonde, Ginette, architecte du paysage
Lemelin, Gérard, urbaniste
Lemire, Serge, agronome

Atelier graphique

Khandjian, Hrand, responsable de l'atelier graphique
Grégoire, Jean-Paul, technicien en arts graphiques
Martin, Pierrette, technicienne en arts graphiques

Traitement de texte

Ménard, Gisèle, agente de secrétariat

Avec la collaboration du Service des projets de Montréal:

Deschaintre, Jean-Paul, ingénieur
Lavoie, Gérald, ingénieur
Thibault, Jacques, ingénieur
Venne, Jacques, géographe

TABLE DES MATIÈRES

ÉQUIPE DE TRAVAIL	ii
TABLE DES MATIÈRES	iv
LISTE DES TABLEAUX	x
LISTE DES FIGURES	xiv
LISTE DES ANNEXES	xv
LISTE DES CARTES	xvi

PARTIE I - LE CADRAGE

1.0 INTRODUCTION	2
2.0 OBJECTIFS DE L'ÉTUDE	3

	v
3.0 JUSTIFICATION DU PROJET ET SOLUTIONS PROPOSÉES	4
3.1 Les caractéristiques du réseau routier actuel	4
3.2 L'évolution des caractéristiques de la circulation	6
3.2.1 Débits journaliers moyens annuels	7
3.2.2 Débits de l'heure de base	7
3.2.3 Niveaux de service	8
3.2.4 Déplacements motorisés	9
3.3 Évolution de diverses données	15
3.3.1 Population et logis	15
3.3.2 Possession automobile	16
3.3.3 Déplacements auto-conducteur	16
3.4 L'analyse des solutions	18
3.5 La solution retenue	20
3.6 L'analyse d'impact	22
4.0 LA ZONE D'ÉTUDE	23

PARTIE II - LES INVENTAIRES DU MILIEU

LES INVENTAIRES DU MILIEU	25
5.0 MILIEU PHYSIQUE	26
5.1 L'assise rocheuse, les dépôts meubles et les zones de contraintes naturelles	26
5.1.1 La géologie	26
5.1.2 La géomorphologie et les zones de contraintes naturelles	26

5.2	L'hydrographie	28
5.3	La qualité des eaux de la rivière Mascouche	30
6.0	MILIEU BIOLOGIQUE	33
6.1	La végétation	33
6.1.1	Le cadre phytogéographique	33
6.1.2	La description de la végétation	34
6.2	La faune	39
7.0	MILIEU AGRICOLE	42
7.1	La description générale du milieu	43
7.1.1	La nature des sols	43
7.1.2	Les conditions de drainage	43
7.1.3	Le climat	44
7.1.4	Le cadastre	45
7.2	L'inventaire détaillé du milieu	45
7.2.1	Considérations générales	45
7.2.2	L'utilisation des lots	47
7.2.3	L'immobilier	47
7.2.4	La dégradation des sols	48
7.2.5	Les aspects socio-économiques et le contexte d'aménagement	48
7.2.6	Les plantations	49
8.0	MILIEU URBAIN	50
8.1	La description générale du milieu	51
8.1.1	Le cadre socio-économique régional	51
8.1.1.1	L'activité économique	51
8.1.1.2	Les caractéristiques démographiques	54
8.1.2	L'utilisation générale du sol	57
8.1.3	Le contexte d'aménagement	60

8.1.3.1 Les grandes orientations régionales	60
8.1.3.2 Les affectations régionales et locales	62
8.2 L'inventaire détaillé du milieu	63
8.2.1 L'utilisation détaillée du sol	63
8.2.2 Les caractéristiques du milieu bâti	65
8.2.2.1 L'utilisation des bâtiments	65
8.2.2.2 Le patrimoine	68
8.2.3 Le potentiel archéologique	72
8.2.3.1 Les sites archéologiques connus	73
8.2.3.2 Le potentiel archéologique dans la zone d'étude	74
8.2.4 Les infrastructures actuelles et projetées	78
8.2.5 Les normes minimales	79
8.2.6 Les projets de développement	81
8.2.7 Les intervenants	82
9.0 MILIEU VISUEL	83
9.1 La méthodologie	83
9.2 L'inventaire du milieu visuel	83
9.2.1 Le bassin visuel	83
9.2.2 Les unités de paysage	84
9.2.3 Les préférences du milieu	89
9.2.4 Les dégradations visuelles	89
9.3 L'analyse du milieu visuel	89
9.3.1 La capacité d'absorption	89
9.3.2 Les observateurs	90
9.3.3 L'intérêt visuel	90
9.3.4 La valeur attribuée	91
9.4 Les résistances	91

PARTIE III - LES IMPACTS ET LES MESURES D'ATTÉNUATION

10.0	DÉMARCHE ET MÉTHODOLOGIE	94
10.1	La démarche générale	94
10.1.1	L'établissement de scénarios	95
10.1.1.1	Les secteurs d'évaluation des impacts	95
10.1.1.2	Les scénarios	96
10.1.1.3	L'élargissement nécessaire par scénario et par secteur d'évaluation	98
10.1.2	La démarche permettant d'en arriver au choix du scénario	99
10.2	La méthodologie	100
10.2.1	L'évaluation de l'impact: Méthodologie	100
10.2.2	L'évaluation de l'intensité de l'impact: Méthodologies particulières à chacun des milieux	103
10.2.2.1	Le milieu biophysique	103
10.2.2.2	Le milieu agricole	106
10.2.2.3	Le milieu urbain	107
11.0	ANALYSE DES IMPACTS ET CHOIX D'UN SCÉNARIO DE MOINDRE IMPACT DANS LES SECTEURS 1 ET 2	110
11.1	Le milieu biophysique	110
11.2	Le milieu urbain	112
11.3	Choix du tracé	117
12.0	ANALYSE DÉTAILLÉE DES IMPACTS	118
12.1	La description des impacts par milieu, les mesures d'atténuation et les impacts résiduels	119
12.1.1	Le milieu biophysique	119
12.1.2	Le milieu agricole	124
12.1.3	Le milieu urbain	127
12.1.4	Le milieu visuel	129

12.1.4.1	Impacts globaux sur les unités de paysage	129
12.1.4.2	Les impacts ponctuels et les mesures d'atténuation	131
12.1.4.2.1	Les impacts ponctuels	131
12.1.4.2.2	Les mesures d'atténuation	132
12.1.4.2.3	Description des impacts ponctuels anticipés des mesures d'atténuation et des impacts résiduels	133
12.1.5	L'étude sonore	137
12.1.6	Archéologie	151
12.2	Mesures de surveillance et de suivi	152
13.0	CONCLUSION	153
BIBLIOGRAPHIE		154

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU I	Route 337 - DJMA et débits de l'heure de base . . .	8
TABLEAU II	Déplacements motorisés selon le mode (1982) . . .	12
TABLEAU II'	Déplacements motorisés selon le mode (1987) . . .	12
TABLEAU III	Déplacements motorisés selon les motifs (1982)	13
TABLEAU III'	Déplacements motorisés selon les motifs (1987)	13
TABLEAU IV	Principales destinations des déplacements auto-conducteur (1987)	14
TABLEAU IV'	Principales destinations des déplacements motorisés pour motif travail (1987)	14
TABLEAU V	Évolution de diverses données	17
TABLEAU VI	Régime hydrologique de la rivière Mascouche . . .	29
TABLEAU VII	Données descriptives de la qualité de l'eau de la rivière Mascouche 1979-1985 (Station 4640003)	32
TABLEAU VIII	Caractéristiques des peuplements forestiers (carte forestière 31 H 12 NE, 1984)	36
TABLEAU VIIIa	Grille densité - hauteur	36

TABLEAU IX	Accroissement démographique de 1961 à 1986 (MRC des Moulins)	54
TABLEAU X	Projections démographiques, MRC des Moulins, 1991 - 1996 - 2001	55
TABLEAU XI	Projections démographiques, 1991, 1996 Municipalités de la MRC des Moulins	56
TABLEAU XII	Évolution des fonctions résidentielles, commer- ciales et industrielles: Municipalités de Mascouche et de Saint-Louis-de-Terrebonne . . .	59
TABLEAU XIII	Utilisation des bâtiments le long de la route 337	66
TABLEAU XIV	Classification des commerces, des services et des industries	67
TABLEAU XV	Chronologie des événements postglaciaires . . .	75
TABLEAU XVI	Principaux découpages chronologiques et culturels pour le sud du Québec	77
TABLEAU XVII	Les normes minimales, route 337 Règlements d'urbanisme de Terrebonne	80
TABLEAU XVIII	Les normes minimales, route 337 Règlements d'urbanisme de Mascouche	80
TABLEAU XIX	Indice composite des résistances visuelles des unités de paysage	92

TABLEAU XX	Emprise supplémentaire nécessaire selon les secteurs d'évaluation et les scénarios . . .	98
TABLEAU XXI	Grille d'évaluation de l'intensité de l'impact	102
TABLEAU XXII	Matrice d'évaluation de la valeur écologique des groupements forestiers	104
TABLEAU XXIII	Grille d'évaluation du degré de perturbation sur le milieu bâti	108
TABLEAU XXIV	Secteur 1 Impacts créés par chacun des scénarios . . .	114
TABLEAU XXV	Secteur 2 Impacts créés par chacun des scénarios . . .	116
TABLEAU XXVI	Impacts permanents sur les lots touchés par le tracé retenu - Milieu urbain	128
TABLEAU XXVII	Grille d'évaluation de l'indice de l'impact global sur l'unité de paysage	130
TABLEAU XXVIII	Indice des impacts globaux sur les unités de paysage	131
TABLEAU XXIX	Grille d'évaluation de l'indice de l'impact ponctuel	135
TABLEAU XXX	Climat sonore actuel Résultats obtenus par simulation et mesures .	139
TABLEAU XXXI	Résultats des relevés sonores Climat sonore actuel	141

TABLEAU XXXII	Climat sonore actuel Lignes isosoniques	142
TABLEAU XXXIII	Intensité du climat sonore actuel	143
TABLEAU XXXIV	Climat sonore futur projeté - 2008 Lignes isosoniques	145
TABLEAU XXXV	Intensité du climat sonore futur projeté (année 2008)	146
TABLEAU XXXVI	Impact du climat sonore projeté (année 2008)	148
TABLEAU XXXVII	Résumé des intensités et impacts sonores . .	150

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1	Situation géographique des entités étudiées	10
FIGURE 2	Profils en travers types projetés	21
FIGURE 3	Ferme A - Activités et bâtiments agricoles	46
FIGURE 4	Les investissements industriels dans la MRC des Moulins	52
FIGURE 5	Maison de type architectural franco-québécois, quotient patrimonial fort	71
FIGURE 6	Unité stylistique et gabarit similaire des édifices à caractère patrimonial	71

LISTE DES ANNEXES

- ANNEXE 1 Le milieu biologique
- ANNEXE 2 Le milieu agricole
- ANNEXE 3 Le milieu urbain
- ANNEXE 4 Le milieu visuel
- ANNEXE 5 Le patrimoine bâti
- ANNEXE 6 Le milieu sonore
- ANNEXE 7 Cheminement d'un projet d'expropriation
- ANNEXE 8 Avis de projet et directive du Ministre
de l'Environnement
- ANNEXE 9 Personnes-ressources contactées
- ANNEXE 10 Mesures de surveillance et de suivi
- ANNEXE 11 Niveaux de service
-

LISTE DES CARTES

- CARTE 1 Localisation du projet à l'étude
- CARTE 2 Segmentation du tronçon à l'étude
- CARTE 3 Identification de la zone d'étude
- CARTE 4 Inventaires des milieux physique et biologique
- CARTE 5 Affectations et zonage
- CARTE 6 Inventaires des milieux urbain et agricole
- CARTE 7 Inventaire du milieu visuel
- CARTE 8 Milieu sonore
- CARTE 9 Impacts et mesures d'atténuation
-

PARTIE I - LE CADRAGE

1.0 INTRODUCTION

Desservant plusieurs municipalités suburbaines, rurales et récréo-touristiques entre la route 344 au nord de la rivière des Mille Îles et la route 131 à Saint-Jean-de-Matha, la route 337 doit aujourd'hui en partie être réaménagée suite au développement rapide des municipalités de la MRC Des Moulins et à l'augmentation constante de la circulation que ce développement a provoqué.

Déjà, à la fin des années soixante-dix, le ministère des Transports portait à quatre voies de circulation un tronçon de la route 337 situé au sud de l'autoroute 640.

Le territoire à l'étude se situe immédiatement au nord de cette autoroute (carte 1). Les travaux à réaliser comportent le réaménagement de la route 337 sur une longueur de 2,25 kilomètres entre l'autoroute 640 et le chemin Martin-Newton. Sur cette distance, la route sert de limites à deux municipalités: à l'est, on retrouve la ville de Mascouche tandis qu'à l'ouest s'étend la ville de Terrebonne.

La première partie du rapport, soit le cadrage de l'étude, définit les objectifs de l'étude d'impact sur l'environnement. Elle traite, en outre, de la problématique et des objectifs du projet de réaménagement, des hypothèses de solutions et elle détermine les limites de la zone d'étude.

La seconde et la troisième parties présentent respectivement la synthèse des inventaires du milieu récepteur et les résultats de l'évaluation des impacts du projet sur le milieu.

2.0 OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

Cette étude a pour objectif principal de déterminer parmi les solutions de réaménagement possibles, le projet de moindre impact environnemental.

Elle vise donc à identifier et à évaluer les répercussions environnementales anticipées consécutives au réaménagement de la route 337 entre l'autoroute 640 et le chemin Martin-Newton. Elle doit également permettre de présenter des mesures visant à réduire les impacts négatifs tout en favorisant une meilleure intégration dans le milieu.

3.0 JUSTIFICATION DU PROJET ET SOLUTIONS PROPOSÉES

3.1 LES CARACTÉRISTIQUES DU RÉSEAU ROUTIER ACTUEL

La route 337 constitue avec l'autoroute 25, la route 125 et la route 335 l'un des axes nord-sud desservant la MRC des Moulins. Traversant l'axe est-ouest le plus important de la MRC, soit l'autoroute 640 qui s'est ajoutée au réseau au cours des années soixante-dix, cette route régionale dessert directement ou via d'autres routes, plus d'une dizaine de municipalités.

Au sud, près de Montréal, la route 337 dessert les municipalités de Terrebonne, La Plaine, Sainte-Anne-des-Plaines (via la route 335) et Laurentides.

Plus au nord, elle dessert certaines municipalités reconnues pour leur vocation récréo-touristique telles que Saint-Donat (via la route 125), Saint-Gabriel (via la route 348), Saint-Michel-des-Saints (via la route 131) et Rawdon.

Dans les villes de Terrebonne et de Mascouche, sur le tronçon qui concerne plus spécifiquement cette étude, soit entre l'autoroute 640 et le chemin Martin-Newton, l'évolution de la circulation au cours des deux dernières décennies est le résultat de la modification de la vocation de la route 337 de sorte que les conditions d'opération existantes ne répondent absolument plus aux besoins actuels.

Ce tronçon de la route 337 fait aujourd'hui face à des problèmes d'ordre conjoncturel et structural.

La première source de problèmes, d'ordre conjoncturel, est reliée à un phénomène d'urbanisation qui a fait augmenter de façon marquée l'achalandage sur cette route, alors que le nombre de commerces prend de plus en plus d'importance et qu'un parc industriel se développe rapidement du côté de Terrebonne. Toute cette activité a, entre autres, contribué à augmenter la circulation de véhicules lourds et a confirmé le rôle de desserte des propriétés riveraines comme fonction importante de la 337, particulièrement entre l'autoroute 640 et le chemin Comtois-Pincourt.

Un certain nombre de problèmes sont aussi reliés de près à l'infrastructure. À cet effet, un relevé structural a démontré que le niveau de détérioration était moyen dans la section comprise entre l'autoroute 640 et le chemin Comtois-Pincourt; la situation s'aggrave par la suite, alors que le niveau de détérioration est qualifié d'avancé.

Les problèmes d'ordre structural que connaît la route 337 sont étroitement reliés à l'essor socio-économique important qui caractérise la MRC des Moulins. À l'origine, cette route était essentiellement rurale-récréationnelle. Les changements survenus dans les municipalités du secteur nord-est de la couronne de Montréal, telles que Terrebonne, Mascouche et La Plaine, ont modifié la vocation du réseau routier. C'est ainsi que des rues secondaires reliées à la route 337, comme les rues Napoléon et Pincourt (situées sur le tronçon à l'étude) qui n'étaient au départ que des chemins de rang, se sont transformées en rues collectrices à la suite de l'accroissement considérable du parc immobilier dans ces municipalités. Ce phénomène s'ajoutant à celui du développement commercial et industriel, la route 337 est devenue aujourd'hui un lien routier d'importance.

En résumé, la situation actuelle de ce tronçon de la route 337 tient à la fois du développement de son milieu suburbain, de sa proximité de l'île de Montréal et de la présence de municipalités à vocation récréo-touristique, situées plus au nord.

3.2 L'ÉVOLUTION DES CARACTÉRISTIQUES DE LA CIRCULATION

Dès 1984, les études de circulation menées au ministère des Transports du Québec concluaient à la nécessité de réaménager environ 2,3 km de la route 337 compris entre l'autoroute 640 et le chemin Martin-Newton. Depuis ce temps, l'évolution du dossier a débouché sur la préparation d'un avant-projet et sur la finalisation de l'étude d'impact sur l'environnement. Les données disponibles de 1984 concernant la circulation ont donc été rajeunies et les caractéristiques de la circulation de l'autoroute 640 au chemin Martin-Newton ont été mises à jour. L'évolution de diverses données influençant la circulation ainsi que la justification de l'aménagement envisagé et sa description, ont également été précisées.

Afin de présenter une évolution cohérente des éléments traités, par rapport au projet lui-même, la route 337 a été divisée en trois segments (carte 2)¹, à savoir:

Segment 1: de l'A-640 à la rue Napoléon (0,95 km);
Segment 2: de la rue Napoléon au chemin Comtois-Pincourt (0,6 km);
Segment 3: du ch. Comtois-Pincourt au ch. Martin-Newton (0,7 km).

Le compteur permanent qui sert de référence est le compteur 160 de la route 125, situé sur le pont de Terrebonne.

¹ Cette segmentation réfère à l'analyse des caractéristiques de la circulation et diffère légèrement des secteurs d'évaluation des impacts montrés sur la carte 9.

3.2.1 DÉBITS JOURNALIERS MOYENS ANNUELS _____

Des relevés ont été effectués en octobre 1991 aux diverses intersections de la route 337, de l'A-640 au chemin Martin-Newton. À partir de ces relevés et en tenant compte des différents facteurs correctifs (jour, mois, nombre d'heures), le débit journalier moyen annuel de chacun des segments a été calculé.

Les DJMA obtenus apparaissent sur la carte 2.

On peut ainsi voir que les DJMA des divers tronçons à l'étude ont beaucoup augmenté depuis 1983: 7,7 ou 7,9 % par année.

3.2.2 DÉBITS DE L'HEURE DE BASE _____

Le débit de l'heure de base (30^e heure) des divers tronçons a été calculé à partir de l'équation suivante:

$$D_{30}^o = 0,236 \times DJMA^{0,9177}$$

et ou D_{30}^o = débit de la 30^e heure
 DJMA = Débit journalier moyen annuel.

Cette équation a été obtenue à partir des données des compteurs permanents installés sur des routes à deux voies en milieu semi-urbain. Les relevés obtenus sont présentés au tableau suivant et sont comparés aux résultats de 1983. Ainsi le débit de l'heure de base (30^e heure) augmente depuis 1983 de plus de 7 % par année.

TABLEAU I

ROUTE 337 - DJMA ET DÉBITS DE L'HEURE DE BASE

SEGMENT	DJMA 1991	DÉBIT DE LA 30 ^{ème} HRE 1991	D ³⁰ /DJMA %	DÉBIT DE LA 30 ^{ème} HRE 1983	ACCR. 1983-1991
1	28 950	2 935	10,1	1 700	7,1 %
2	25 750	2 635	10,2	1 505	7,3 %
3	22 050	2 285	10,4	1 305	7,3 %

3.2.3 NIVEAUX DE SERVICE

Le niveau de service de chacun des trois segments a été calculé en considérant la route 337 comme une route à deux voies. La méthodologie de calcul est celle du «Highway Capacity Manual, 1985» et les caractéristiques utilisées sont les suivantes.

CARACTÉRISTIQUES	SEGMENT 1	SEGMENT 2	SEGMENT 3
Nombre de voies	2	2	2
Largeur des voies	12'	11'	11'
Accotement	5'	5'	5'
Vitesse de design	80 km/h	80 km/h	80 km/h
% de non dépassement	100 %	100 %	60 %
Profil de terrain	plat	plat	valonné
Directionnalité	60-40	60-40	65-35
% de camion	3 %	4 %	4 %
FPI	0,96	0,96	0,90
D ₃₀ (2 sens)	2 935	2 635	2 285

Les résultats obtenus (voir annexe 11) révèlent que les trois segments analysés fonctionnaient en 1991 au niveau F. La détérioration des conditions de circulation s'est donc aggravée considérablement depuis 1983, alors que les trois tronçons fonctionnaient déjà au niveau E. Les segments 1 et 2, considérés comme «artères suburbaines» sont devenus, du strict point de vue de la capacité, complètement désuets.

Le segment 3, considéré comme «route rurale», est caractérisé par la présence de deux pentes successives. Dans ce segment, le profil en pente constitue un élément majeur qui contribue à la détérioration du niveau de service.

Précisons que les échanges entre les rues secondaires et la route 337, ainsi que les mouvements d'entrée et de sortie aux nombreux points d'accès diminuent de façon marquée la fluidité de la circulation sur les segments 1 et 2. L'élément qui amenuise le plus les fonctions d'efficacité et de sécurité de la route (visibilité) sur le segment 3 est le profil en pente double sur les abords de la rivière Mascouche.

3.2.4 DÉPLACEMENTS MOTORISÉS ---

À partir des enquêtes O-D de la STCUM effectuées en 1982 et en 1987 et concernant les déplacements de jours ouvrables, excluant le camionnage et la circulation générée en dehors du territoire enquêté, il a été dressé divers tableaux révélateurs au point de vue circulation, tant pour l'ensemble de la MRC des Moulins que pour les deux zones bordant la route 337, au nord de l'A-640, à savoir la zone de La Plaine et celle de Mascouche.

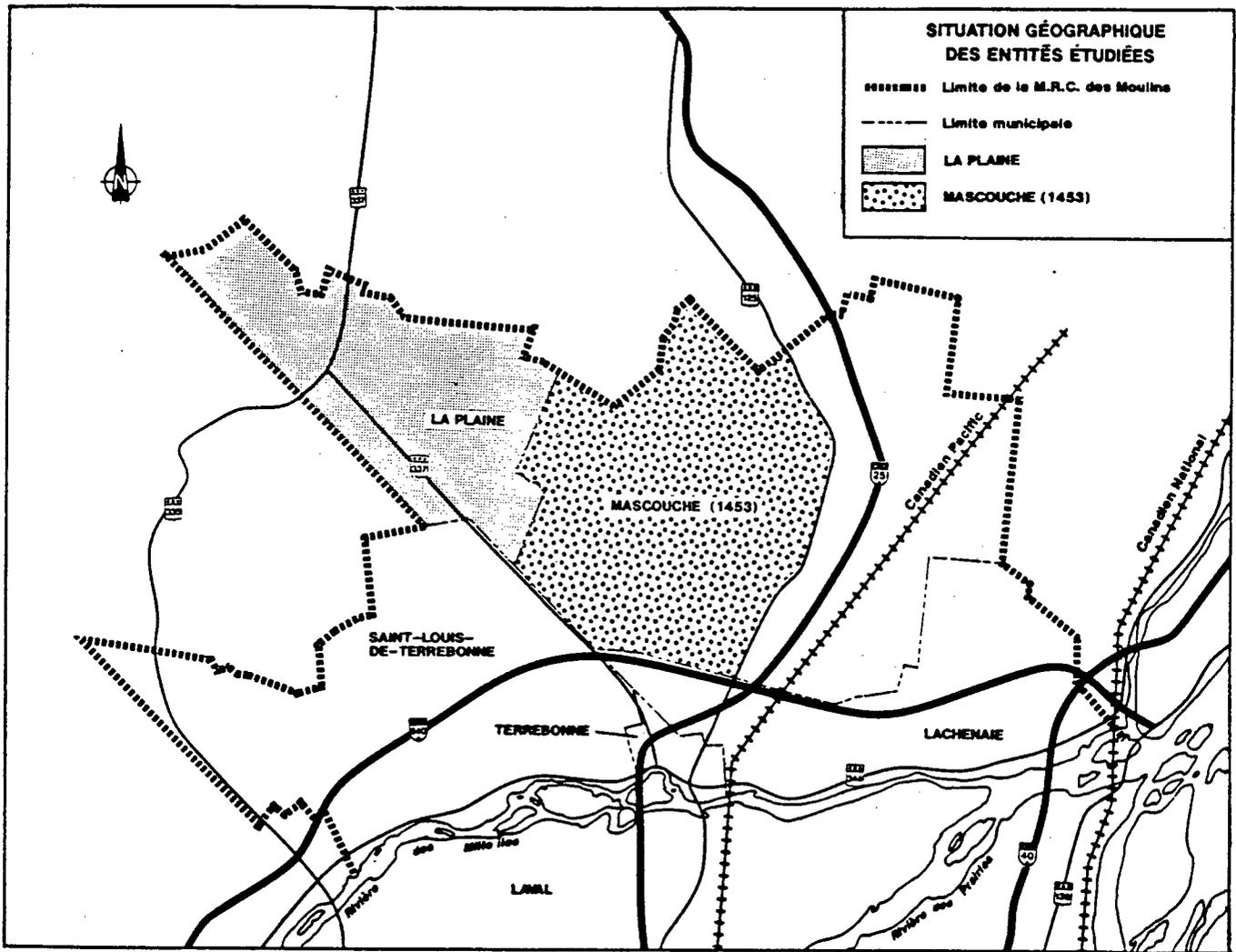


FIGURE 1

Nombre total des origines

En 1982, il y avait 49 376 déplacements motorisés qui provenaient de la MRC des Moulins. En 1987, on en retrouvait 64 927, soit une augmentation moyenne de 5,6 % par année.

En ce qui concerne les deux zones bordant la route 337, au nord de l'A-640, l'augmentation moyenne de l'ensemble de ces deux zones était de 4,5 % par année. Mais il convient de remarquer que la zone La Plaine a connu une augmentation moyenne de ses déplacements motorisés de 8 % par année.

Principaux modes utilisés (tableaux II et II')

En 1982, lorsque les gens de la MRC des Moulins se déplaçaient en véhicules, ils utilisaient dans 56 % des cas, l'auto, comme conducteur et 23 %, l'auto, comme passager.

En 1987, lorsque ces gens se déplaçaient en véhicules, ils utilisaient dans 62 % des cas l'auto, comme conducteur, et 23 %, l'auto, comme passager.

Ainsi en 1987, le mode auto servait dans 85 % des cas comme mode de transport, contre 79 % des cas en 1982. Et c'est surtout le mode «auto-conducteur» qui avait le plus progressé durant cette période (sa proportion passant de 56 % à 62 %).

Principaux motifs (tableaux III et III')

Entre 1982 et 1987, il convient de signaler la faible augmentation des déplacements motorisés pour motif «étude» (10 919 vs 12 050) et la forte augmentation des déplacements motorisés pour motif «autres» (7 156 vs 13 906).

Ainsi, les déplacements pour motifs autres représentent en 1987, 21 % de l'ensemble des déplacements motorisés.

TABLEAU II

Déplacements motorisés selon le mode
(1982)

ORIGINE	AUTO CONDUCTEUR	AUTO PASSAGER	TRANSPORT EN COMMUN	SCOLAIRE	TOTAL
La Plaine	1 902	662	73	1 185	3 822
Mascouche (1453)	6 236	2 235	419	1 750	10 640
Sous-total	8 138 56 %	2 897 20 %	492 4 %	2 935 20 %	14 462 100 %
MRC DES MOULINS	27 786 56 %	11 360 23 %	1 663 3 %	8 567 18 %	49 376 100 %

TABLEAU II'

Déplacements motorisés selon le mode
(1987)

ORIGINE	AUTO CONDUCTEUR	AUTO PASSAGER	TRANSPORT EN COMMUN	SCOLAIRE	TOTAL
La Plaine	3 263	1 286	90	972	561
Mascouche (1453)	7 619	2 668	350	1 733	12 370
Sous-total	10 882 61 %	3 953 22 %	441 2 %	2 705 15 %	17 981 100 %
MRC DES MOULINS	40 424 62 %	14 948 23 %	2 095 3 %	7 460 12 %	64 927 10 %

Source: Enquêtes O-D de la STCUM.

TABLEAU III

Déplacements motorisés selon les motifs
(1982)

ORIGINE	TRAVAIL	ÉTUDES	LOISIRS	MAGASINAGE	AUTRES	TOTAL
La Plaine	1 362	1 195	339	557	369	3 822
Mascouche (1453)	4 330	2 234	842	1 585	1 649	10 640
Sous-total	5 692 39 %	3 429 24 %	1 181 8 %	2 142 15 %	2 018 14 %	14 462 100 %
MRC DES MOULINS	19 621 40 %	10 919 22 %	4 298 9 %	7 382 15 %	7 156 14 %	49 376 100 %

TABLEAU III'

Déplacements motorisés selon les motifs
(1987)

ORIGINE	TRAVAIL	ÉTUDES	LOISIRS	MAGASINAGE	AUTRES	TOTAL
La Plaine	1 916	1 206	325	936	1 228	5 611
Mascouche (1453)	4 983	2 408	818	1 943	2 218	12 370
Sous-total	6 899 39 %	3 614 20 %	1 143 6 %	2 879 16 %	3 446 19 %	17 981 100 %
MRC DES MOULINS	24 782 38 %	12 050 19 %	3 713 6 %	10 476 16 %	13 906 21 %	64 927 100 %

Source: Enquêtes O-D de la STCUM

TABLEAU IV

Principales destinations des déplacements auto-conducteur
(1987)

	MRC DES MOULINS	MRC STE-THÉRÈSE	MRC ASSOMPTION	RESTE NORD	LAVAL	CUM	RIVE-SUD	AUTRES	TOTAL
La Plaine Mascouche (1453)	919 2 964	72 195	54 78	18 -	216 879	850 2 588	72 78	1 062 837	3 263 7 619
Sous-total	3 883 36 %	267 2 %	132 1 %	18 -	1 095 10 %	3 438 32 %	150 1 %	1 899 18 %	10 882 100 %
MRC DES MOULINS	17 672 44 %	766 2 %	943 2 %	18 -	3 933 10 %	11 698 29 %	728 2 %	4 666 11 %	40 424 100 %

TABLEAU IV'

Principales destinations des déplacements motorisés pour motif travail
(1987)

	MRC DES MOULINS	MRC STE-THÉRÈSE	MRC ASSOMPTION	RESTE NORD	LAVAL	CUM	RIVE-SUD	AUTRES	TOTAL
La Plaine Mascouche (1453)	180 662	72 156	18 39	18 -	162 642	836 2 705	72 -	558 779	1 916 4 983
Sous-total	842 12 %	228 3 %	57 1 %	18 -	804 12 %	3 541 51 %	72 1 %	1 337 19 %	6 899 100 %
MRC DES MOULINS	5 648 23 %	573 2 %	224 1 %	18 -	2 551 10 %	11 883 48 %	443 2 %	3 442 14 %	24 782 100 %

Source: Enquête O-D 1987 de la STCUM

3.3 ÉVOLUTION DE DIVERSES DONNÉES

L'évolution et les tendances de diverses données influençant la circulation sont indiquées dans le tableau V. Toutes ces données proviennent des enquêtes origines-destinations de 1982 et 1987 de la STCUM.

3.3.1 POPULATION ET LOGIS

De 1982 à 1987, la MRC des Moulins a vu passer sa population de 61 524 à 68 650 (soit une augmentation de 2,2 % par an) et son nombre de logis de 18 465 à 22 880 (soit une augmentation de 4,4 % par an).

Cependant ces augmentations ne sont pas uniformes dans toute la MRC.

Ainsi, en ce qui concerne les deux zones de la MRC bordant la route 337, au nord de l'A-640, nous avons:

- pour la zone «1453»: stagnation de la population et du nombre de logis entre 1982 et 1987;
- pour la zone La Plaine: augmentation de la population de 3,7 % par année, et du nombre de logis de 5 % par année.

Comme l'augmentation de la population est inférieure à l'augmentation du nombre de logis, le nombre de personnes par logis est à la baisse.

3.3.2 POSSESSION AUTOMOBILE

Entre 1982 et 1987, le nombre d'autos est passé de 24 895 à 32 803 sur l'ensemble de la MRC des Moulins, ce qui donne une augmentation de 5,7 % par année, soit un taux supérieur à celui du nombre de logis.

Dans la zone 1453, où la population et le nombre de logis ont stagné, on note une augmentation du nombre d'autos de 4 % par année (de 5 873 à 7 165).

L'augmentation du nombre d'autos est plus importante que celle des logis et de la population.

On constate également que la proportion de logis n'ayant pas d'auto est faible (10 % pour la MRC, 4 % pour les zones de La Plaine et 1453) et que la proportion de logis ayant deux autos ou plus ne fait que croître et atteint presque 50 % pour les deux zones bordant la route 337 au nord de l'A-640.

Ainsi, en 1987, le nombre d'autos par logis était de 1.43 pour la MRC des Moulins (vs 1.35 en 1982) et 1.62 (vs 1.37 en 1982), pour les deux zones bordant la route 337 au nord de l'A-640.

3.3.3 DÉPLACEMENTS AUTO-CONDUCTEUR

Entre 1982 et 1987, le nombre de déplacements auto-conducteur est passé de 27 786 à 40 424 pour la MRC des Moulins (soit une augmentation de 7,8 % par année).

De même pour l'ensemble des deux zones bordant la route 337 au nord de l'A-640, le nombre de déplacements auto-conducteur est passé de 8 138 à 10 882, soit une augmentation de 6 % par année.

Ainsi, comparativement à l'augmentation de la population et à la possession automobile, les gens se déplacent de plus en plus en auto.

TABLEAU V
Évolution de diverses données

DONNÉES	MRC DES MOULINS		LA PLAINE (1)		MASC «1453» (2)		(1)	+	(2)
	1982	1987	1982	1987	1982	1987	1982		1987
Population	61 524	68 650	5 028	5 886	14 047	14 349	19 075		20 235
	+ 12 %		+ 17 %		+ 2 %		+ 6 %		
0 - 18	(35 %) 21 450	(30 %) 20 619	1 839	1 926	4 716	4 634	(34 %) 6 555		(33 %) 6 560
18 - 64	(62 %) 38 103	(65 %) 44 271	3 051	3 816	8 690	9 209	(62 %) 11 741		(64 %) 13 025
65 et +	(3 %) 1 971	(5 %) 3 760	138	144	641	506	(4 %) 779		(3 %) 650
Nombre de logis	18 465	22 880	1 502	1 908	4 316	4 400	5 818		6 308
Nombre d'autos	24 895	32 803	2 126	3 024	5 873	7 165	7 999		10 189
Logis 0 auto	(6 %) 1 081	(10 %) 2 287	64	54	264	175	(6 %) 328		(4 %) 229
Logis 1 auto	(59%)10 895	(45%)10 348	834	972	2 484	2 025	(57%)3 318		(47%)2 997
Logis 2 autos et+	(35%) 6 489	(45%)10 245	604	882	1 568	2 200	(37%) 2 172		(49%)3 082
Population/logis	3,33	3,00	3,35	3,08	3,25	3,26	3,28		3,21
Auto/logis	1,35	1,43	1,42	1,58	1,36	1,63	1,37		1,62
Dépl.auto-cond.	27 786	40 424	1 902	3 263	6 236	7 619	8 138		10 882
Dépl.motorisés	49 376	64 927	3 822	5 611	10 640	12 370	14 462		17 981
	+ 32 %		+ 47 %		+ 16 %		+ 24 %		

Source: Enquête Origine-Destination, STCUM

3.4 L'ANALYSE DES SOLUTIONS

L'amélioration de l'axe routier 337, entre l'autoroute 640 et le chemin Martin-Newton, doit rencontrer les objectifs suivants:

- Assurer un corridor routier de qualité supérieure sur le plan structural et offrir une qualité de revêtement capable de recevoir un volume de circulation accru;
- Améliorer le niveau de service de ce tronçon et améliorer la visibilité et la sécurité des usagers;
- Favoriser l'utilisation des infrastructures routières actuelles.

Compte tenu des besoins liés à la circulation, des problèmes identifiés ci-dessus et des objectifs du projet, les hypothèses de solutions sont les suivantes:

- a) L'élargissement des segments 1 à 3 de la route 337 dans son axe actuel;
- b) La reconstruction sur des segments d'axe actuel et d'axe nouveau;
- c) La construction d'un nouveau tronçon dans un nouveau corridor entre l'autoroute 640 et le chemin Martin-Newton.

Compte tenu de la courte distance de 2,25 km pour l'ensemble de ce projet, de la traversée de développements résidentiels importants, de l'utilisation des terres agricoles protégées par la Loi sur la protection du territoire agricole, de la fragilité des berges de la rivière Mascouche et de la problématique décrite précédemment, la première solution est la plus logique sur les plans technique, économique et environnemental. Les deux autres solutions sont difficilement réalisables et ce, pour les raisons suivantes:

Segments 1 et 2: Entre l'autoroute 640 et le chemin Comtois-Pincourt

- À l'est comme à l'ouest, plusieurs développements résidentiels unifamiliaux sont disséminés sur le territoire; malgré les larges étendues d'espace libre entre eux, un nouveau corridor ne pourrait éviter plusieurs de ces développements d'un côté comme de l'autre; les coûts économiques et environnementaux d'un nouvel axe seraient de beaucoup plus élevés que ceux d'un élargissement dans le corridor actuel;
- À l'est, dans la ville de Mascouche, un nouveau corridor se heurterait en outre dans le segment 1 à un projet domiciliaire de 275 unités qui a débuté en 1987 et se terminera en 1992.
- À l'ouest, dans la ville de Terrebonne, un nouvel axe devrait traverser dans le segment 1 le parc industriel de Terrebonne qui, il y a quelques années, était très peu développé mais qui maintenant est en pleine phase d'expansion;

Segment 3: Entre le chemin Comtois-Pincourt et le chemin Martin-Newton

- À l'est comme à l'ouest, la présence des berges de la rivière Mascouche et leur classement par la MRC des Moulins, en tant que zone de glissement de terrain constitue des contraintes techniques, économiques et environnementales sérieuses à la construction d'un nouvel axe;
- À l'est comme à l'ouest, la construction d'un nouveau corridor empiéterait de façon sérieuse sur des terres agricoles protégées par la loi sur la protection du territoire agricole, terres dont le potentiel varie entre moyen et bon; on peut estimer de façon préliminaire que le passage d'un nouvel axe à Mascouche provoquerait une perte d'environ 2,1 hectares de terres agricoles majoritairement classées bonnes pour la culture; à Terrebonne, la perte de bonnes terres agricoles serait encore plus élevée, soit environ 3,6 hectares;

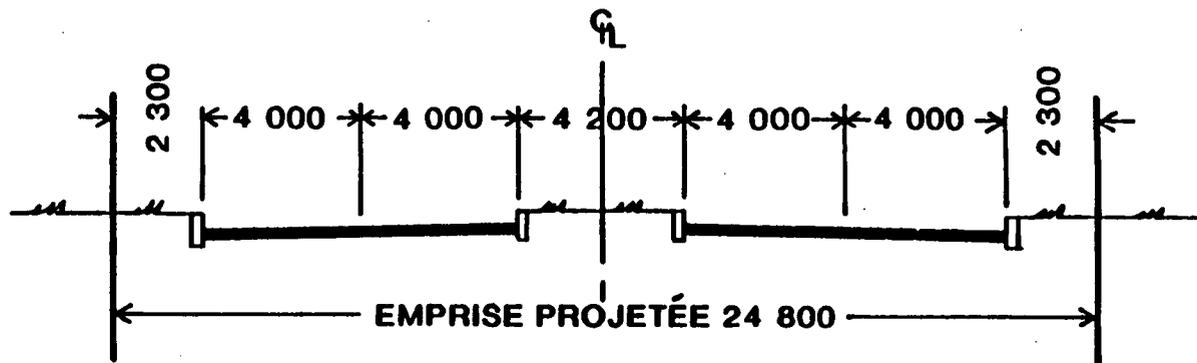
En conséquence, nous retiendrons pour fins d'analyse, la première hypothèse qui consiste à élargir la route 337 dans son axe actuel, pour la porter à quatre voies de circulation.

3.5 LA SOLUTION RETENUE

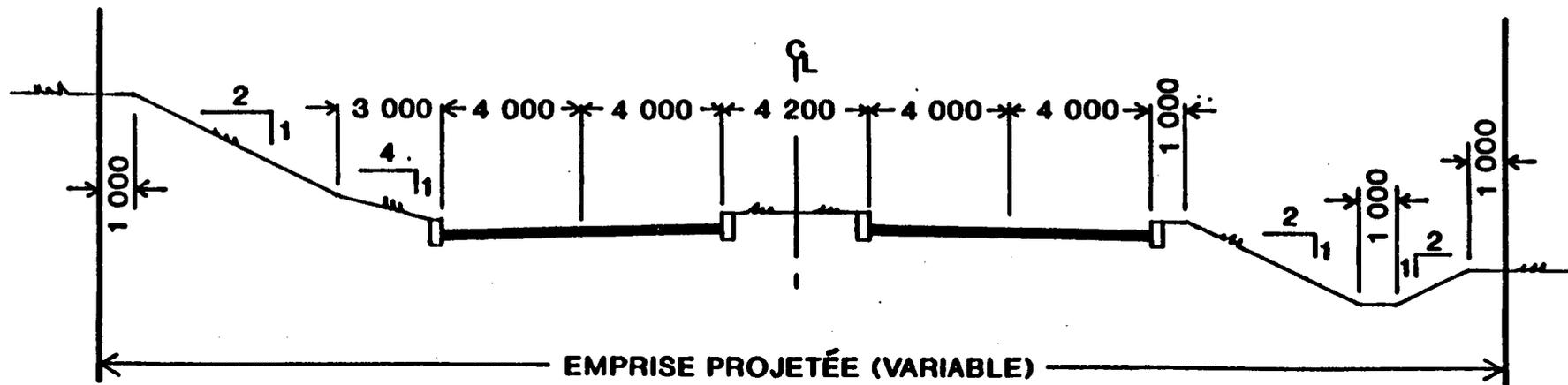
Pour des raisons essentiellement de contrôle de la circulation et de sécurité, et en accord avec les villes concernées, il a été décidé que le nouvel aménagement serait constitué par un quatre voies avec terre-plein central et drainage souterrain. La largeur de chacune des quatre voies serait de 4,00 m alors que celle du terre-plein serait de 4,20 m. Aux diverses intersections, une voie de virage à gauche serait établie. Le profil en travers du nouvel aménagement s'inscrirait (voir figure 2):

- de l'A-640 au chemin Comtois-Pincourt: dans une emprise d'une largeur de 24,8 m;
- du chemin Comtois-Pincourt au chemin Martin-Newton: dans une emprise de largeur variable puisque le niveau de la route serait rehaussé afin d'améliorer le profil en long de la route 337 au niveau de la traversée de la rivière Mascouche (en direction nord, les pentes seraient de -4,5 % et 2,8 % au lieu de -8 % et 3,5 %).

Enfin un nouveau pont ayant quatre voies et un terre-plein central serait construit au-dessus de la rivière Mascouche.



DE A-640 AU Ch. COMTOIS-PINCOURT



DU Ch. COMTOIS-PINCOURT AU Ch. MARTIN-NEWTON

PROFILS EN TRAVERS TYPES PROJÉTÉS

FIGURE 2



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service des tracés et projets

ROUTE 337
MASCOCHE - TERREBONNE
REF.: PLAN TA-87-12-2054

3.6 L'ANALYSE D'IMPACT

Dans la perspective où le réaménagement de ce tronçon de la route 337 sera fait dans le même corridor, l'analyse d'impact doit déterminer de quel côté doit se faire l'élargissement. La localisation optimale du tracé de moindre impact procède d'une analyse en plusieurs étapes:

A) Connaissance du milieu:

- Établir le cadre dans lequel se situe le projet par un inventaire général des éléments du milieu;
- Identifier de façon spécifique les éléments environnementaux directement touchés par le projet par un inventaire ponctuel des éléments du milieu situés le long de la 337.

B) Identifier et évaluer les impacts communs et particuliers à chacun des scénarios d'élargissement proposés.

C) Proposer des mesures d'atténuation pour le scénario de moindre impact.

4.0 LA ZONE D'ÉTUDE

La zone d'étude dont les dimensions sont en moyenne de 720 mètres de largeur par 2,66 km de longueur couvre une superficie d'environ 192 hectares.

Les limites ont été fixées en tenant compte des paramètres suivants:

-Pour le milieu urbain, il était impératif de considérer un territoire ne se limitant pas à la rangée de bâtiments longeant la route 337 parce que le bruit se répercute présentement au-delà de cette première rangée. De plus, il est important de tenir compte des changements d'utilisation du sol au-delà de la ligne primaire d'impact et de prendre en considération le contexte socio-économique et les caractéristiques actuelles et prospectives du développement environnant.

-Pour le milieu naturel, il était difficile de considérer la rivière Mascouche comme un tout homogène et d'en inclure une large portion dans la zone d'étude. Nous avons considéré le segment de la rivière enjambée par le pont comme étant un milieu dépendant de l'aval et de l'amont auquel il contribue. C'est donc au niveau des contributions du segment situé sous et de part et d'autre du pont que nous nous sommes plus particulièrement attardés.

Évidemment, les bois ont fait l'objet d'une attention particulière davantage comme peuplement végétal que comme habitat pour la faune, étant donné la proximité du développement résidentiel.

Finalement, pour les besoins de l'analyse du paysage, il importait de déborder du couloir immédiat de la route pour qu'il devienne possible d'y analyser les éléments qui composent la toile de fond, notamment lorsque l'observation s'effectue d'une élévation ou qu'elle déborde du couloir routier par le biais d'une percée.

PARTIE II - LES INVENTAIRES DU MILIEU

LES INVENTAIRES DU MILIEU

Les inventaires présentés dans cette seconde partie ont comme objectif premier d'identifier et de décrire les principales composantes de l'environnement.

Une connaissance détaillée des éléments du milieu récepteur est nécessaire à l'évaluation subséquente des impacts et à la mise en place de mesures d'atténuation susceptibles de minimiser les répercussions environnementales du projet.

Cette seconde partie porte plus spécifiquement sur la description des milieux physique, biologique, agricole, urbain et visuel.

5.0 MILIEU PHYSIQUE

5.1 L'ASSISE ROCHEUSE, LES DÉPÔTS MEUBLES ET LES ZONES DE CONTRAINTES NATURELLES

5.1.1 LA GÉOLOGIE

Une étude de l'assise rocheuse révèle que les terres de la région reposent sur des sédiments de la période paléozoïque formant des bandes plus ou moins larges et orientées parallèlement au fleuve. La roche-mère est généralement constituée de calcaire et de calcaire argileux; à l'est du territoire à l'étude, on retrouve un schiste argileux du groupe d'Utica.

Le relief du socle rocheux s'abaisse graduellement d'ouest en est et on n'y observe pratiquement pas d'affleurements.

5.1.2 LA GÉOMORPHOLOGIE ET LES ZONES DE CONTRAINTES NATURELLES

Le territoire à l'étude se situe entre les hautes terres des Laurentides et les basses terres de la Plaine du Saint-Laurent sur une terrasse correspondant à une ancienne berge de la mer de Champlain dont l'élévation varie entre 30 et 150 mètres.

Une partie des dépôts de surface provient de l'effet d'abrasion du glacier quaternaire mais la grande majorité de ceux que l'on retrouve dans les basses terres, provient de l'accumulation de dépôts éoliens ou fluvio-glaciaires et de la sédimentation de dépôts marins ou d'alluvions marines.

Au point de vue lithostratigraphique, on retrouve reposant sur le roc en place les dépôts meubles suivants: un till d'origine glaciaire surmonté des argiles de la mer de Champlain; ces argiles représentent les dépôts meubles les plus épais et les plus fréquemment rencontrés; puis recouvrant ces argiles par endroits, on note la présence de sables, de loam et de graviers sur les hautes et basses terrasses. L'épaisseur des dépôts meubles recouvrant le socle rocheux varie de quelques mètres à la base de la terrasse de Terrebonne, à un peu plus de 50 mètres sur cette dernière.

Le relief du terrain est relativement uniforme à l'exception des abords de la rivière Mascouche qui est en pente très forte, formant un ravin qui représente une contrainte à l'aménagement et qui est identifiée au schéma d'aménagement comme une «zone de glissement de terrain» caractérisée par des dangers d'éboulement. Ces zones «d'instabilité potentielle» sont définies comme étant tous les talus dont la hauteur est supérieure à deux mètres et dont la pente excède 25 % (15°).

Dans le cadre de l'élaboration du schéma d'aménagement, la MRC des Moulins a déterminé deux types de zones d'instabilité potentielle, soit:

1. Les zones à risque élevé où on a déjà observé des signes d'instabilité;
2. Les zones à risque moyen où on n'a pas encore détecté de tels signes mais où peut quand même se produire des mouvements de terrain.

Comme l'indique le plan des zones d'instabilité potentielle (n° 86-2-6) de la MRC, plan faisant partie intégrante du règlement de contrôle intérimaire (n° 39), aucune zone à risque élevé n'est

située à proximité immédiate de la route 337. On retrouve toutefois certaines de ces zones à l'intérieur de notre zone d'étude (carte 4).

Les zones à risque moyen identifiées par la MRC à proximité du pont existant constituent évidemment une difficulté technique à la mise en place d'un nouveau pont en raison des travaux de consolidation nécessaires au contrôle des facteurs d'instabilité potentielle.

5.2 L'HYDROGRAPHIE

Le bassin hydrographique dans lequel les eaux de la région se drainent est celui de la Rivière Ouareau. Dans le territoire d'étude, ce bassin est dominé par la Rivière Mascouche. Cette rivière qui prend sa source dans le secteur de Saint-Janvier coule du sud-ouest vers le nord-est pour rejoindre la rivière des Mille Îles à l'est de Terrebonne. Ses affluents sont essentiellement constitués de petits ruisseaux qui drainent les terres agricoles qui la bordent le long des deux rives. La rivière Mascouche traverse le territoire d'étude dans sa portion nord sur une distance d'environ 0,9 km, le long de laquelle deux ruisseaux en rive nord et trois en rive sud viennent se déverser. Ces ruisseaux sont de très petite dimension et constituent un très faible apport pour la rivière en été. De plus, en rive sud à l'est de la route 337, un égout pluvial se jette dans la rivière.

La rivière Mascouche draine un bassin versant dont la superficie est de 161 km². Les deux tiers de cette superficie ont une vocation agricole. La pente moyenne du bassin versant est inférieure à 8 %, tandis que celle du cours d'eau est d'environ 0,13 %. Le sol des rives et du lit de la rivière est fortement constitué d'argile (Lajoie, 1960).

Les débits maximaux et minimaux possibles pour différentes périodes de récurrence sont présentés au tableau VI. Ces débits ont été déterminés à partir de données hydrologiques provenant du tronçon de la rivière situé à proximité de l'autoroute 640.

TABLEAU VI

RÉGIME HYDROLOGIQUE DE LA RIVIÈRE MASCOUCHE

RÉCURRENCE (ans)	DÉBITS MAXIMAUX (m ³ /s)	DÉBITS MINIMAUX	
		1 jour (l/s)	7 jours (l/s)
2	48,1	210	228
5	62,8	156	175
10	70,9	134	155
20	77,7	119	140
50	85,4	104	125
100	90,5	94,5	117

DÉBITS MOYENS MENSUELS POSSIBLES: (m ³ /s)			
Janvier	1,09	Juillet	0,60
Février	2,14	Août	0,63
Mars	6,75	Septembre	1,09
Avril	12,40	Octobre	1,88
Mai	2,74	Novembre	2,66
Juin	1,39	Décembre	2,00

Moyenne annuelle: 2,79 m³/s

5.3 LA QUALITÉ DES EAUX DE LA RIVIÈRE MASCOUCHE

Les données de qualité de l'eau de la rivière Mascouche proviennent de la Direction de la qualité du milieu aquatique du ministère de l'Environnement. Elles correspondent à la station 4640003 située au niveau du pont enjambant la rivière Mascouche près de l'autoroute 640. La qualité de l'eau y est décrite par une quarantaine de variables dont les données ont été recueillies mensuellement entre les années 1979 et 1985. Les principales variables sont présentées au tableau VII.

Les eaux de la rivière Mascouche sont de température normale pour un plan d'eau de ce genre. Les lectures d'oxygène dissous sont acceptables (9,6 mg/l). Toutefois durant les mois d'août et septembre de certaines années, elles sont légèrement inférieures à la norme minimale du MENVIQ (4,0 mg/l). Ce facteur ne semble pas limiter le développement des organismes aquatiques.

Le pH est légèrement supérieur à la neutralité (7,68) et se trouve à l'intérieur d'une plage (6,5 - 9,5) favorisant la vie aquatique. Il demeure relativement constant au cours de l'année avec une légère baisse en février et mars lors du dégel.

Les données de conductivité sont en moyenne élevées (472,2 μ S/cm) et dépassent généralement la limite de qualité reconnue par le MENVIQ. Les valeurs de turbidité et de solides en suspension obtenues indiquent que les eaux sont fortement chargées de particules fines (limon, argile) et de matières organiques en suspension. Cette forte turbidité ne répond pas aux exigences écologiques des organismes peu tolérants et pour une bonne partie de l'année à celles des organismes tolérants. La demande chimique en oxygène (DCO) demeure généralement dans la limite acceptable (11 mg/l) pour le maintien de la vie aquatique.

Les phosphates totaux y sont supérieurs au critère de qualité, ce qui s'explique par la forte utilisation d'engrais en milieu

agricole. Enfin les métaux y sont présents en quantité acceptable et seul le cuivre dépasse sur de longues périodes la norme requise pour la qualité de la vie aquatique (5g/l).

En résumé, les eaux de la rivière Mascouche dans la zone d'étude sont bien oxygénées, légèrement alcalines, de minéralisation très élevée et fortement turbides. La turbidité et les solides en suspension sont les facteurs qui affectent grandement le maintien de la vie aquatique dans ce cours d'eau. À ces facteurs se rajoute la présence en concentrations élevées de phosphates et de cuivre.

TABLEAU VII
DONNÉES DESCRIPTIVES DE LA QUALITÉ DE
L'EAU DE LA RIVIÈRE MASCOUCHE 1979-1985
(station 4640003)

DESCRIPTEURS	MOYENNE	VALEUR MINIMALE	VALEUR MAXIMALE	CRITÈRES DE QUALITÉ
Température (°C)	9,168	0,0	29,0	
Oxygène dissous (mg/l)	9,636	3,7	13,6	4,0 ⁽²⁾
pH	7,68	7,0	8,1	6,5-9,5
Conductivité (µS/cm)	472,174	39,0	850,0	500
Turbidité (u.t.j.)	32,863	0,8	260,0	25,0 ⁽³⁾
Solide en susp. (mg/l)	53,952	4,0	328,0	25
DCO (mg/l)	9,062	5,6	74,0	11,0
P total (mg/l)	0,352	0,082	1,082	0,025
Cu (g/l)	7,916	1,0	48,0	5,0
Zn (g/l)	23,729	0,0	520,0	30,0
Pb (g/l)	10,49	1,0	81,0	30,0
Ni (g/l)	11,28	5,0	28,0	25,0
Cr (g/l)	5,6	1,0	42,7	40,0
Hg (g/l)	0,039	0,02	0,20	0,10

Les critères de qualité proviennent de la Direction des études du milieu aquatique du ministère de l'Environnement.

² Limite inférieure.

³ Limite pour organismes tolérants (0,10 est la limite pour organismes peu tolérants).

6.0 MILIEU BIOLOGIQUE

La description de la végétation se base principalement sur les cartes forestières à l'échelle 1: 20 000, sur la compilation des superficies forestières, produite et mise à jour en 1984 par le ministère de l'Énergie et des Ressources et sur une visite des différents groupements forestiers et des berges de la rivière Mascouche effectuée en juin 1988. Lors de cette visite, les essences dominantes et codominantes ont été inventoriées.

L'étude de la faune a été effectuée en consultant les documents disponibles au ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Seule, l'ichtyofaune a fait l'objet d'un inventaire dans la zone d'étude. Cet inventaire a été réalisé à l'aide d'une seine de 16m de longueur par 3m de hauteur à maille de 1 cm. Le 29 août 1988, la seine a été utilisée à trois reprises: une fois en aval du pont et deux fois en amont. Aucune nouvelle espèce n'a été capturée lors de la troisième pêche.

6.1 LA VÉGÉTATION

6.1.1 LE CADRE PHYTOGÉOGRAPHIQUE

L'ensemble du territoire étudié appartient à la section du Haut-Saint-Laurent (L.2) de la région forestière des Grands lacs et du Saint-Laurent (Rowe, 1972). Cette région est caractérisée par un

couvert forestier essentiellement composé de feuillus, principalement d'érable à sucre (Acer saccharum) et de hêtre à grandes feuilles (Fagus grandifolia), qu'accompagnent le bouleau jaune (Betula lutea), le tilleul (Tilia americana), le frêne blanc (Fraxinus americana) avec, selon les conditions édaphiques l'orme d'Amérique (Ulmus americana), l'érable rouge (Acer rubrum), le chêne rouge (Quercus rubra), le chêne à gros fruits (Quercus macrocarpa) et le caryer cordiforme (Carya cordiformis). Dans les vallées fluviales, on trouve des peuplements d'érables argentés (Acer saccharinum) alors qu'il est fréquent de rencontrer, dans les dépressions mal drainées, des marécages peuplés de feuillus où domine le frêne noir (Fraxinus nigra).

Sur les matériaux minces et acides ainsi que sur les sols de texture grossière se trouvent habituellement des conifères tels que le pin blanc (Pinus strobus) et la pruche (Tsuga canadensis). A la suite de perturbations, le tremble (Populus tremuloides) et le bouleau blanc (Betula papyrifera) jouent avec le sapin baumier (Abies balsamea) et l'épinette blanche (Picea glauca) un rôle de premier plan dans les peuplements pionniers (Rowe, 1972).

La distribution géographique des domaines climatiques du Québec méridional (Grandtner, 1966) situe le territoire d'étude à la limite nord du domaine de l'érablière à caryer. Selon la cartographie des régions écologiques du Québec méridional réalisée par Thibault et Hotte (1985), le territoire est compris dans la région écologique de la Rivière Richelieu laquelle se caractérise par la présence d'érablières rouges principalement sur les sables.

6.1.2 LA DESCRIPTION DE LA VÉGÉTATION _____

La description de la végétation portera principalement sur la végétation forestière, les groupements végétaux arbustifs et herbacés étant étroitement liés à l'utilisation agricole du territoire, laquelle traite des friches et des champs. Cependant une

brève description de la végétation des rives de la rivière Mascouche sera présentée.

Les parcelles boisées du territoire sont généralement de petites superficies (moins de 10ha). Au cours des années en effet, la forêt a graduellement fait place à l'urbanisation telle que le développement résidentiel, commercial et industriel. Ce changement de vocation est appelé à se poursuivre dans les prochaines années à cause de la proximité de grands axes routiers. Le territoire comporte des peuplements forestiers surtout jeunes qui sont encore à un stade de transition. Ce sont différents peuplements feuillus dominés par des essences intolérantes et des groupements mélangés composés surtout d'essences feuillues intolérantes en association avec du pin blanc. Seulement deux petites parcelles sont occupées par un groupement résineux; ces dernières sont d'anciennes plantations. L'ensemble des parcelles boisées sont sur des sols sablonneux avec un relief plat. La majorité des parcelles boisées ne sont pas situées en bordure de la route 337.

Les groupements dominés par des essences feuillues intolérantes sont ceux qui sont les plus représentés dans le territoire (50 % des groupements; carte 4). Ce sont principalement des peupleraies (Pe) où domine le tremble avec parfois le peuplier à grandes dents (Populus grandidentata). Ces essences sont généralement accompagnées par l'érable rouge, le bouleau à feuilles de peuplier (Populus populifolia) et le pin blanc (Tableau VIII; parcelles 303, 301, 101, 103 et 104). La parcelle 104 est actuellement fortement morcelée par un développement industriel. Comme autre peuplement feuillu il y a l'érablière rouge (Ero). Ce groupement occupant la parcelle 336 de la carte forestière, se caractérise par la présence de l'érable rouge comme espèce dominante, accompagnée par le tremble, le bouleau à feuilles de peuplier, la pruche (Tsuga canadensis) et l'ostrier de Virginie (Ostria virginiana); quelques gros pins blancs bordent le groupement à sa limite ouest. Le sapin est fortement présent en sous-strate et en régénération. Ce groupement se localise dans un territoire en voie d'urbanisation, il est actuellement traversé dans sa portion nord par des routes. Tous ces groupements sont jeunes; leur âge est d'environ 30 ans sauf celui de la parcelle 301 qui est une friche d'une dizaine d'années.

TABLEAU VIII
CARACTÉRISTIQUES DES PEUPEMENTS FORESTIERS
(CARTE FORESTIÈRE 31 H 12 NE, 1984)

NO UNITÉ	Type de peuplements (carte forest.)	Indice Hauteur	Densité- Hauteur	Age	Superficie (HA)	Type de peuplements (visite de terrain)	Type de couvert	Valeur Écologique***
336	Ero	A-3		30	13 *	Ero	Feuille	FA
337	EroR(F)	B-2		50	4 *	EroR(F)	Mélangé	MO
304	FiPb(F)	B-2		30	11 *	PePb(F)	Mélangé	FA
303	Pe	C-4		30	5 *	Pe	Feuille	T.FA
301	F	C-5		10	6 *	Pe friche	Feuille	T.FA
88	Pb(Pb)	C-2		50	8 **, **	PIB plantation (dans une portion)	Résineux	MO
89					0,13	PIB plantation	Résineux	MO
90	Fi	A-3		30	3	EroR(F)	Mélangé	FA
91	F	C-5		10	2	PePb(F)	Mélangé	T.FA
101	Pe	B-3		30	29 **, **	Pe	Feuille	T.FA
103	Fi	B-3		30	3	Pe	Feuille	T.FA
104	Pe	C-4		30	14 **	Pe (Fortement coupée)	Feuille	T.FA

* : Parcelle partiellement localisée à l'extérieur du territoire.

** : Parcelle en partie de vocation urbaine.

***: Mo-Moyenne; FA-Faible; T.FA- Très faible; (voir définition 10.2.2.1)

TABLEAU VIIIa
GRILLE DENSITÉ - HAUTEUR

DENSITÉ	HAUTEUR	HAUTEUR					
		1	2	3	4	5	6
A	80 %	A1	A2	A3	A4	A5	6
B	60 %	B1	B2	B3	B4	B5	6
C	40 %	C1	C2	C3	C4	C5	6
D	25 %	D1	D2	D3	D4	D5	6

SOURCE: Carte forestière 31 H12NE. 1984 - Ministère de l'Énergie et des Ressources.

Les groupements mélangés à prédominance d'essences feuillues intolérantes sont représentés sur le territoire par le tiers des parcelles (Tableau VIII; carte 4). Deux des groupements sont des peupleraies avec pin blanc (PePb) et les deux autres des érablières rouges résineuses (EroR). Ces groupements sont tous à tendance feuillue. Les peupleraies avec pin blanc correspondent aux parcelles 304 et 91. Elles sont dominées par le tremble, le peuplier à grandes dents et le pin blanc. Ces essences sont aussi accompagnées par l'érable rouge, le bouleau à feuilles de peuplier, le cerisier de Pennsylvanie (Prunus pensylvanica) et le mélèze (Larix laricina). Par ailleurs, l'érablière rouge résineuse est dominée par l'érable rouge et le pin blanc, accompagnés par le sapin pour la parcelle 337 et par le tremble, le bouleau à feuilles de peuplier et le mélèze pour la parcelle 90. Cette dernière parcelle est parcourue par plusieurs sentiers et envahie de déchets de toutes sortes; ce bois est donc déjà fortement utilisé.

Les groupements d'essences résineuses sont peu représentés sur le territoire. Ils occupent deux des douze parcelles forestières, soit les parcelles 88 et 89 (Tableau VIII; carte 4). Ces deux parcelles sont des plantations de pin blanc (PiB) de plus de 50 ans. En majeure partie, elles se localisent au nord du chemin Comtois (Terrebonne), soit en zone agricole protégée. La parcelle 88 comprend une section où la plantation ne comporte que des grands pins avec aucune strate arbustive ou herbacée. Par contre, la seconde section se présente plutôt comme une pinède que comme une plantation; on y dénote la présence de strates arborescente, arbustive et herbacée très développées. Les autres essences qui accompagnent le pin blanc sont le tremble, le sapin, l'érable rouge, le tilleul (Tilia americana), le bouleau à papier et le bouleau à feuilles de peuplier. Pour sa part, la parcelle 89 est fortement urbanisée. Cependant, une petite superficie de cette parcelle, localisée au nord-ouest de l'intersection du chemin Pincourt et de la route 337, est occupée par 63 gros pins blancs dont certains ont un diamètre de plus de 45 cm. Cette ancienne plantation, possiblement réduite par le développement urbain adjacent, demeure sans strate arbustive. Elle présente donc un aspect dégagé avec au sol un recouvrement d'aiguilles de pins. La seule autre espèce végétale occupant le site est celle de l'herbe à puce (Rhus radicans).

Les berges de la rivière Mascouche sont très abruptes (plus de 75 %) et sont surtout occupées par des prairies à graminées avec bosquets

d'arbres; à quelques endroits se présentent des prairies à solidago. Les espèces d'arbres rencontrées sont l'orme blanc (Ulmus americana), l'orme de Thomas (Ulmus thomasi), l'érable négundo (Acer negundo), le frêne d'Amérique (Fraxinus americana), le saule blanc (Salix alba), le tremble, le tilleul d'Amérique et l'épinette noire (Picea mariana). Les principaux arbustes sont le sumac vinaigrier (Rhus typhina), l'aubépine (Crataegus sp.), l'amélanchier sanguin (Amelanchier sanguinea) et la vigne parthénocisse à cinq folioles (Parthenocissus quinquefolia). La strate herbacée est très diversifiée à cause des différentes conditions de drainage rencontrées. Aucune des espèces recensées ne fait partie de la liste des espèces rares du Québec (Bouchard et al., 1983), si ce n'est l'orme de Thomas. Toutefois cet orme n'est pas considéré comme une espèce rare au Canada (Bouchard et al., 1985). Dans la zone d'étude, il n'a été noté qu'à une seule reprise, soit sur le haut de la berge située du côté nord-ouest du pont; l'individu était localisé à plus de 40 mètres de la route actuelle.

De façon très localisée sur les deux berges, se trouvent des groupements de plantes aquatiques de petites superficies (10 m par 3 m). Les principales espèces notées sont: le rubanier à gros fruits (Sparganium eurycarpum), la sagittaire latifoliée (Sagittaria latifolia) et la zizanie aquatique (Zizania aquatica) comme espèces émergentes; la lenticule mineure (Lemna minor) comme espèce flottante; et l'élodée du Canada (Elodea canadensis) comme espèce submergée.

Aucune de ces espèces ne fait partie de la liste des plantes rares du Québec sauf peut-être la zizanie aquatique. En effet, deux variétés de cette espèce sont tenues pour rares au Québec par Bouchard et al. (op. cit.). Il s'agit des variétés brevis et aquatica qui cependant n'auraient jamais encore été récoltées le long de la rivière Mascouche si l'on se fie aux cartes de distribution publiées par Agriculture Canada (Dore, 1969; Dore et McNeill, 1980). La première est une endémique restreinte à la zone intertidale du Saint-Laurent et la seconde ne demeure connue qu'au sud-ouest de Montréal et dans la Vallée du Richelieu. Sans doute, l'entité aperçue sur la rive nord-ouest de la rivière Mascouche correspond à la variété angustifolia aussi connue sous le nom de zizanie des marais (zizania palustris var. palustris ou, en synonymie, zizania aquatica var. angustifolia). Car, en effet, l'aire de distribution de la zizanie des marais recoupe la zone d'étude, cette

entité demeure fort répandue le long des rives du Saint-Laurent et ses affluents (incluant ici la rivière des Prairies et la rivière des Mille Îles).

6.2 LA FAUNE

Rares sont les données disponibles sur la faune du territoire à l'étude. Les seules données disponibles sont les observations recueillies lors des visites de terrain et celles du MLCP (1986) pour une section de la rivière située à plus de 20 km en amont.

L'inventaire du MLCP (1986) révèle que l'épinoche à cinq épines (Culea inconstans) est l'espèce la plus abondante, que le meunier noir (Catostomus commersoni) et le tête-de-boule (Pimephales promelas) fréquentent les fosses et que l'ombre de vase (Umbra limi) et le mulot perlé (Semotilus margarita) sont aussi présents dans la rivière. Ces espèces, tolérantes aux conditions difficiles du milieu, sont caractéristiques d'un milieu où l'eau est chaude, non saturée en oxygène dissous, peu transparent et qui s'écoule sur des fonds vaseux.

D'autres espèces sont capturées à l'occasion par la pêche de récréation dans le secteur de Sainte-Anne-des-Plaines (secteur limitrophe au territoire à l'étude); ce sont la barbotte brune (Ictalurus nebulosus), le crapet-soleil (Lepomis gibbosus), le crapet de roche (Ambloptites rupestris) et la perchaude (Perca flavescens).

La pêche à la seine, effectuée en août 1988 dans la section de rivière en amont et en aval du pont, a permis la capture de huit espèces de poissons:

1 Grand Brochet	<u>Esox lucius</u>	Esocidae
4 Chattes de l'est	<u>Notemigonus crysoleucas</u>	Cyprinidae
42 Méné à nageoires rouges	<u>Notropis cornutus</u>	Catostomidae
6 Meuniers noirs	<u>Catostomus commersoni</u>	Catostomidae
5 Barbottes brunes	<u>Ictalurus nebulosus</u>	Ictaluridae
20 Omiscos	<u>Percopsis omiscomaycus</u>	Percopsidae
4 Crapets de roche	<u>Ambloplites rupestris</u>	Centrarchidae
11 Dards à ventre jaune	<u>Etheostoma exile</u>	Percidae

Parmi les espèces capturées, seul le Grand Brochet est une espèce sportive. Considérant les tailles rencontrées, toutes les autres espèces capturées sont des proies potentielles du Grand Brochet. Le méné à nageoires rouges et l'Omisco sont deux espèces de poisson fourrage fortement représentées (2/3 des captures) dans cette section de la rivière. Selon Mongeau (1985), la rivière Mascouche ne serait pas utilisée par les pêcheurs commerciaux pour son contenu en poissons-appâts.

En somme, le débit très lent de la rivière dans ce secteur, sa faible dimension, sa forte turbidité, etc., rendent ce site peu attrayant pour les poissons sportifs. Seul un Grand Brochet y a été capturé. Toutefois les rives de la rivière dans la zone d'étude ne correspondent pas aux conditions recherchées par l'espèce pour sa reproduction.

Le territoire étant fortement urbanisé, les caractéristiques de la rivière dans ce secteur offrent peu d'habitats d'intérêt pour les oiseaux. Les espèces communes de milieu urbain et rural s'y retrouvent. La rivière est occupée par endroits par de petits herbiers de plantes émergentes de faible superficie et densité lesquels sont fréquentés par le Ououaron (Rana catesbeiana). Il est possible que des oiseaux aquatiques fréquentent le site à l'occasion. Ainsi à la mi-juin une Poule d'eau (Gallinula chloropus) a été observée sur les rives de la rivière. Le seul phénomène ornithologique d'intérêt est la présence d'une petite colonie d'hirondelle à front blanc (Hirundo pyrrhonota; 8 nids) sur la structure du pont enjambant la rivière. Il ne s'agit pas d'une espèce rare, mais plutôt d'une espèce fortement associée pour sa nidification aux grandes structures (pont, édifice) à proximité de l'eau.

La région possède un certain potentiel en habitat pour les animaux à fourrure. Le Rat musqué (Ondatra zibethicus) est probablement la seule espèce à fréquenter la rivière. Les berges (argile, pente forte, peu modifiées) sont propices à la construction de terriers et les conditions du milieu favorisent le développement de la végétation submergée laquelle sert aux fins alimentaires de l'espèce. Cependant les herbiers émergents sont de trop petite taille pour y favoriser la construction de huttes. Quant aux petits ruisseaux se déversant dans la rivière, ils sont vraiment trop petits pour permettre la construction de terriers.

Par ailleurs, une vieille coupe faite par le Castor (Castor canadensis), signe d'une occupation ancienne, a été notée sur la rive ouest au sud du pont.

Les bois supportent une faune de mammifères typique de bois à proximité de développement urbain. Les souris, campagnols, mouffettes, ratons laveurs, etc. y sont présents.

7.0 MILIEU AGRICOLE

L'inventaire des ressources agricoles est précédé d'une description générale de la nature des sols, des conditions de drainage, du climat et du cadastre. La description détaillée des exploitations et de leur milieu environnant constitue l'objet principal de la présente section.

La description générale du milieu a été réalisée à partir de données compilées dans les documents de base suivants: la carte des potentiels agricoles du sol du ministère de l'Agriculture du Québec, le rapport pédologique de P.G. Lajoie, l'atlas agrométéorologique, le schéma d'aménagement de la MRC des Moulins et les photos aériennes couvrant la zone d'étude.

Les données portant sur l'inventaire détaillé ont été recueillies sur le terrain et proviennent également d'une rencontre qui a eu lieu avec le propriétaire de l'unique exploitation agricole située dans la zone d'étude. Les données concernant cette exploitation sont regroupées sur la Fiche d'inventaire du milieu agricole (annexe 2). Les informations relatives à l'utilisation du sol en milieu agricole ainsi que les données sur le potentiel des sols ont été intégrées à la carte d'inventaire des milieux urbain et agricole (carte 6).

7.1 LA DESCRIPTION GÉNÉRALE DU MILIEU

7.1.1 LA NATURE DES SOLS

Le territoire à l'étude se situant sur la berge de ce qui fut jadis la mer Champlain, il est donc normal que l'on y retrouve de façon prépondérante des sols sablonneux surplombant une vaste plaine argileuse. Il s'agit principalement de sable fin des séries Saint-Jude et Saint-Amable auquel on confère un potentiel agricole de classe 4, c'est-à-dire moyen, d'après l'échelle de l'inventaire des terres du Canada (I.T.C.) graduée de 1 à 7. On retrouve également une bande étroite de terre franche ou loam (mélange de limon, d'argile et de sable) sur les abords de la rivière Mascouche (rive nord). Il s'agit plus précisément de loam limoneux de la série Baudette, classé 2, ou bon pour la culture.

7.1.2 LES CONDITIONS DE DRAINAGE

Les conditions d'égouttement des sols varient selon l'épaisseur du sable sur l'argile. Une proportion importante de ces sols est sous couvert forestier, en particulier ceux qui bordent l'autoroute 640, du côté nord et qui ont été épargnés par l'urbanisation. Au nord-ouest de la zone d'étude, un boisé de grande superficie forme une vaste zone de conservation protégée par le schéma d'aménagement de la MRC des Moulins.

La carte de potentiel des sols fait état de conditions d'égouttement qui sont imparfaites, indifféremment du type de sol rencontré, que ce soit du sable ou du limon. Cela s'explique par le fait que le roc est surmonté par un till d'origine glaciaire, recouvert d'argile marine imperméable sur laquelle repose le sable ou le loam. Plus au sud et plus à l'ouest, on remarque plusieurs endroits humides dans

certains creux ou dépressions du terrain. En contrepartie, le ruissellement des eaux de surface est facilité par la physiographie légèrement ondulée du relief qui entraîne un écoulement bidirectionnel des eaux vers la rivière des Mille Îles et vers la rivière Mascouche.

Cette dernière constitue donc le principal collecteur des eaux de ruissellement des terres qui la surplombent au nord et d'une petite partie de celles qui la bordent au sud.

7.1.3 LE CLIMAT

Les degrés-jours représentent une mesure-étalon du climat en agriculture et donnent un aperçu global de la situation météorologique d'une région. Il s'agit en fait du nombre de jours favorables à la croissance des végétaux. En particulier la culture du maïs-grain nécessite des conditions telles que le climat représente le principal facteur limitatif pour cette culture. La mesure des degrés-jours favorables à la culture du maïs s'exprime par les UTM (Unités-Thermiques-Maïs). La carte de distribution des UTM a été divisée en sept zones: la culture du maïs-grain ne s'effectue que dans deux de ces zones de façon marquée. Globalement, ces deux zones correspondent aux terres de la plaine de Montréal et à celles de l'Outaouais. Les terres de la zone d'étude se situent dans la zone 2, dite favorable à cette culture et par conséquent, jouissent d'un climat relativement doux comparé aux zones septentrionales du reste du Québec. Selon les données analysées, il ne semble pas exister de micro-climat dans ce secteur.

7.1.4 LE CADASTRE

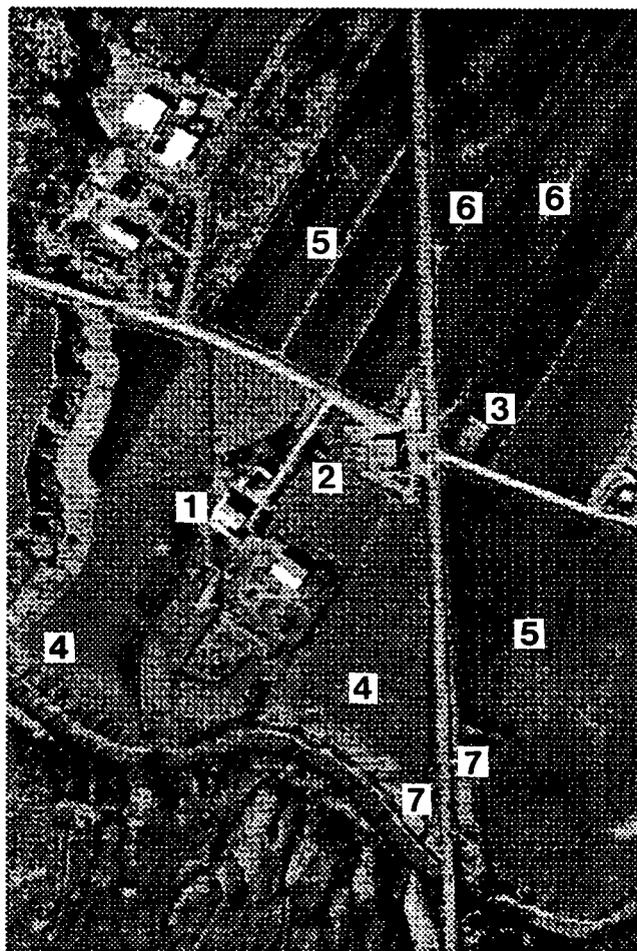
Les divisions cadastrales ont été établies selon le modèle seigneurial français, caractérisé par des divisions longues et étroites où les bâtiments s'alignent le long de chemins de rang. Les divisions cadastrales sont obliques par rapport à la rivière Mascouche, au nord et au sud-ouest de cette dernière; elles lui sont perpendiculaires, au sud-est. Les numéros d'une même division changent selon que leur appartenance soit reliée au cadastre de la Paroisse de Lachenaie (est de la route 337) ou à celui de la Paroisse de Terrebonne (ouest de la route 337).

7.2 L'INVENTAIRE DÉTAILLÉ DU MILIEU

7.2.1 CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

On compte une seule exploitation agricole située de part et d'autre de la route 337 sur les lots 1031, 1032, 1033, 1034 à Mascouche et 546, 547 et 548 à Terrebonne. Ses activités sont partagées entre la culture du gazon et l'élevage de bovins de boucherie. Il s'agit d'une entreprise familiale regroupant le père et ses fils. Sur le lot 548 à la croisée des routes 337 et Martin, il existe un garage détenant une concession d'autos dont ils se sont départis récemment. La culture de gazon constitue la principale activité agricole. Les exploitants utilisent également d'autres lots en location qui se situent le long des chemins Martin, Newton, Pincourt et Comtois à l'extérieur de la zone d'étude. Au total, ils exploitent approximativement 340 hectares de terre en culture de gazon. La figure 3 localise les activités et les bâtiments agricoles de cette exploitation (annexe 2). La fiche d'inventaire du milieu agricole rassemble les principaux aspects physico-spatial, technique et socio-économique de cette entreprise.

INVENTAIRE AGRICOLE



- | | |
|---|-------------------------------------|
| 1 | : grange-étable |
| 2 | : maison-mobile (bureau des ventes) |
| 3 | : remise à machineries |
| 4 | : foin / pâturage |
| 5 | : gazon |
| 6 | : puits |
| 7 | : espace non-agricole |

FIGURE 3 - ROUTE 337 / FERME A - ACTIVITÉS ET BÂTIMENTS AGRICOLES

7.2.2 L'UTILISATION DES LOTS

La section est de la terre, c'est-à-dire les lots situés dans la municipalité de Mascouche, est entièrement utilisée pour la culture de gazon. Une vieille grange est située au nord du chemin Newton, sur le lot 1033, à 30 mètres environ tant du chemin Newton que de la route 337. Elle sert d'abri pour la machinerie durant la période estivale. À 100 mètres approximativement en arrière de cette remise, on trouve un puits artésien utilisé durant les périodes de sécheresse, bien que la plus grande quantité d'eau d'arrosage provienne de la rivière. La culture couvre toutes les superficies défrichées, même les abords de la rivière, en dépit de leur pente assez prononcée.

Du côté ouest de la route 337, les lots situés dans la municipalité de Terrebonne sont utilisés à la fois pour la culture du gazon et comme pâturage (coupe du foin aussi). La portion de terre se trouvant au nord du chemin Martin est réservée à la culture du gazon tandis que la portion sud correspond à l'emplacement de la ferme d'élevage de quelques chevaux et de bovins; les champs sont à la fois utilisés pour la coupe de foin ou comme pâturage. Ce secteur est entièrement clôturé contrairement au reste de la terre. Les bâtiments d'élevage sont situés au sud du chemin Martin à quelque 200 mètres de la route 337 et à environ 150 mètres du chemin Martin.

7.2.3 L'IMMOBILIER

Les bâtiments d'élevage et le bâtiment reliés à l'exploitation de la gazonnière, tels que la remise et le garage d'entretien des tracteurs et des camions ainsi que la maison-mobile qui a été transformée en bureau de vente, sont groupés sur le même site.

7.2.4 LA DÉGRADATION DES SOLS

La culture du gazon serait pratiquée depuis une vingtaine d'années environ sur ces lots. Cette culture implique que chaque production ne se réalise qu'à la condition de ne prélever qu'une quantité minime de sol.

7.2.5 LES ASPECTS SOCIO-ÉCONOMIQUES ET LE CONTEXTE D'AMÉNAGEMENT

Une visite des environs a permis de découvrir la présence d'autres exploitations de même type plus à l'ouest sur le chemin Martin. Sur le chemin Newton, on a pu identifier, sur les lots voisins de la gazonnière, une ferme de grande culture. Les abords du chemin Pincourt sont plutôt orientés vers la construction résidentielle. Il en est de même des premiers cent mètres sur le chemin Comtois; plus loin, la culture marque son importance par la présence de fermes spécialisées dans l'exploitation de la fraise. Dans l'ensemble, les exploitations agricoles du secteur sont orientées vers le commerce de fraises et de gazon. L'exploitation de grande culture s'apparente bien à ce mode d'opération commercial. La limite de la zone agricole qui concerne la zone d'étude apparaît sur la carte d'inventaire des milieux urbain et agricole (carte 6) et correspond dans Mascouche à la rivière Mascouche et dans Terrebonne au chemin Comtois.

Sur la carte des grandes affectations du territoire du schéma d'aménagement on désigne «rurale 1» (où l'agriculture doit prédominer) les terres zonées agricoles de Mascouche et situées au nord de la rivière (carte 5) et «rurale 2» (où des usages non agricoles sont aussi autorisés), les terres zonées agricoles de la municipalité de Terrebonne.

7.2.6 LES PLANTATIONS

La valeur agricole de la plantation de pins blancs matures (parcelle 88), décrit au chapitre 6.0 semble très faible. L'inspection des lieux nous a permis de constater la présence de maisons réparties ici et là dans la plantation nous laissant croire que cette plantation pourrait être morcelée à des fins résidentielles; ce qui lui conférerait beaucoup plus d'importance comme aménagement paysager que comme plantation commerciale.

8. 0 MILIEU URBAIN

La description et l'analyse du milieu urbain ont été réalisées à partir des sources suivantes:

- Les informations disponibles auprès de ministères québécois: Transports, Affaires municipales, Énergie et Ressources, etc.;
- Les informations recueillies auprès de la MRC des Moulins: schéma d'aménagement, règlement de contrôle intérimaire, diverses études sectorielles;
- Les règlements d'urbanisme des municipalités de Mascouche et de Terrebonne;
- Les informations du Bureau de la Statistique du Québec et de Statistique Canada;
- Les photographies aériennes du territoire;
- Les informations recueillies sur le terrain;
- Les dimensions des lots proviennent des matrices graphiques des municipalités de Terrebonne et de Mascouche.

Les informations relatives à l'utilisation détaillée du sol sont présentées sur la carte d'inventaire des milieux urbain et agricole (carte 6).

8.1 LA DESCRIPTION GÉNÉRALE DU MILIEU

8.1.1 LE CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE RÉGIONAL

La zone d'étude touche deux municipalités, soit les villes de Mascouche et de Terrebonne⁴; la route 337 sert d'ailleurs de limites à ces deux municipalités qui font partie de la municipalité régionale de comté (MRC) des Moulins (carte 6).

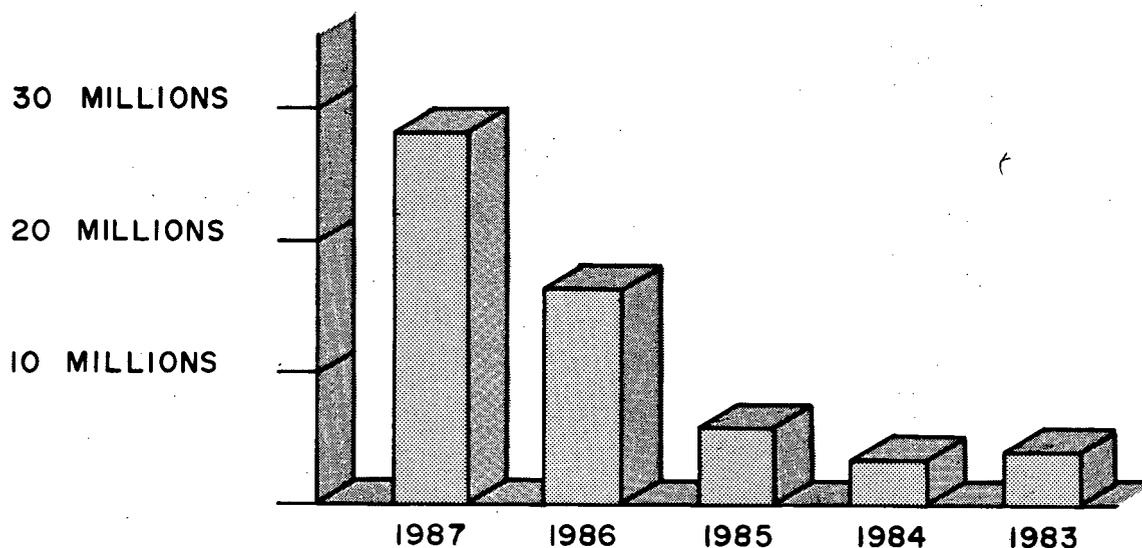
8.1.1.1 L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

Le développement économique de la MRC s'articule autour de deux pôles urbains, soit celui de Terrebonne, le plus important de la région et celui de Mascouche qui se caractérise par une forte expansion.

Bien que la vocation agricole domine le paysage de la MRC puisque 76 % du territoire est protégé par le zonage agricole permanent, l'activité économique de la région repose surtout sur les secteurs secondaire et tertiaire.

Au niveau industriel, les années 1985 à 1987 ont été marquées par une croissance des investissements de 100 % par année (figure 4). Cette croissance rapide a changé de façon marquée le visage des zones industrielles de la région.

⁴ En juin 1985, la municipalité de Saint-Louis-de-Terrebonne, qui bordait la route 337 dans le secteur qui nous intéresse a été annexée à la ville de Terrebonne.

INVESTISSEMENTS (\$)

Source: Sordem, rapport annuel 1987.

FIGURE 4 LES INVESTISSEMENTS INDUSTRIELS DANS LA MRC DES MOULINS

La MRC compte actuellement six parcs industriels dont trois sont situés à Terrebonne; les trois autres sont localisés à Mascouche, Lachenaie et La Plaine. Déjà, les parcs de Terrebonne et de Mascouche procèdent à l'agrandissement de leur superficie. Celui de Terrebonne, situé dans la zone d'étude, après avoir procédé à un agrandissement de quatre millions de pieds carrés envisage déjà de repousser encore une fois les limites de ce parc.

En 1985, la majorité des entreprises s'implantant dans les parcs industriels de la région étaient de petite taille et comptaient en moyenne quinze employés; ces industries regroupaient plus de 1200 emplois à Terrebonne et près de 210 à Mascouche. Ces emplois se rattachent surtout au secteur secondaire et sont liés en grande partie au secteur de la construction (bois, meubles, produits de métal). En 1987, les parcs de la MRC au chapitre des expansions et des nouvelles implantations répertoriaient cinquante entreprises dont 4 % à peine du secteur tertiaire.

Au niveau commercial, la région a longtemps été tributaire des pôles d'attraction que sont Laval et Montréal; cependant, l'implantation de commerces de grandes surfaces et l'arrivée d'une gamme de produits plus diversifiée a peu à peu réduit cette dépendance.

La fonction commerciale de la MRC est en grande partie concentrée à Terrebonne. Entre 1974 et 1984, le nombre de commerces s'est accru de 60 % alors que la population augmentait de 15,5 %. Aujourd'hui, Terrebonne, pôle commercial de la région, compte plus de 1000 commerces pour une population de 31,310 personnes tandis que Mascouche compte 197 commerces pour une population de 21 285 personnes.

Les axes commerciaux importants de la MRC, soit la rue des Seigneurs et le chemin Gascon (route 337) au sud de l'autoroute 25, ont pratiquement atteint leur plein potentiel de développement; déjà, le développement au nord de l'autoroute 25 s'intensifie et les terrains commerciaux y deviennent rares. On peut prévoir à brève échéance que la demande pour des terrains commerciaux se déplacera le long de la 337 pour rejoindre la zone d'étude (nord de la 640). Le mouvement est d'ailleurs déjà amorcé puisque plusieurs vieilles résidences ont été achetées récemment dans le but de construire de nouveaux centres d'achat sur le segment de la route 337 à l'étude.

8.1.1.2 LES CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES

Entre 1971 et 1986, la population totale de la MRC Des Moulins s'accroît de 154 %, passant de 27 025 à 68 768 habitants (tableau IX). La région suit alors le courant d'évolution des zones situées en périphérie de la région métropolitaine de Montréal mais avec plus de vigueur que la moyenne.

TABLEAU IX
ACCROISSEMENT DÉMOGRAPHIQUE DE 1961 À 1986 - MRC DES MOULINS

	1961	1971	1981	1986	Accroissement 1971 - 1986 %
Lachenaie	1686	3660	8631	10177	178
La Plaine	643	1045	4855	5996	473
Mascouche	3977	8810	20345	21285	142
St-Louis-de- Terrebonne	1846	4295	14172		
Terrebonne	6207	9215	11769	31310	131
TOTAL	14359	27025	59772	68768	154

Source: Statistique Canada, Recensements de 1961, 1971, 1981, 1986

Pendant cette période, la population de Terrebonne (y compris Saint-Louis) augmentait de 131 % alors que les municipalités de Mascouche, Lachenaie et La Plaine avait une croissance respective de 142 %, de 178 % et de 473 %.

Cette croissance accélérée de la population de la MRC se poursuivra, semble-t-il à un rythme moins élevé d'ici l'an 2001 selon les projections établies par le Bureau de la Statistique du Québec: elle passerait en effet à 97,363 personnes en 1996 et à 111,613 personnes en 2001, soit des augmentations respectives de 29 % et de 62 % par rapport à 1986. Toutefois, selon une étude commandée par la MRC⁵ dans le cadre de l'élaboration de son schéma, la population totale de la MRC en 1996 serait beaucoup moins élevée si on retient les scénarios faible et moyen proposés dans cette étude; l'accroissement prévu se situerait à 31 % (scénario moyen) et à 22 % (scénario faible) comme l'illustre le tableau X.

TABLEAU X

PROJECTIONS DÉMOGRAPHIQUES, MRC DES MOULINS, 1991 - 1996 - 2001

	1991	1996	2001
BSQ	84 006	97 363	111 613
Malette, Major, Martin			
Scénario fort	91 972	107 972	
Scénario moyen	81 772	89 772	
Scénario faible	77 772	83 772	

Source: Proposition préliminaire d'aménagement, MRC DES MOULINS, p.17.

⁵ Malette, Major, Martin, Potentiel et développement économique, MRC des Moulins, 1984, Annexe B, p. 8-10.

En ce qui a trait aux municipalités directement touchées par le projet, soit Terrebonne et Mascouche, la croissance prévue entre 1986 et 1996 s'établit à 7 % pour la première et à 49 % pour la seconde selon le scénario faible (tableau XI).

La croissance prévue d'ici 1996 pour la municipalité de La Plaine située au nord de la zone d'étude s'élève à 40 % si on utilise le même scénario.

TABLEAU XI
PROJECTIONS DÉMOGRAPHIQUES, 1991, 1996
MUNICIPALITÉS DE LA MRC DES MOULINS

POPULATION 1986			PROJECTION	
			1991	1996
31 310	Terrebonne *	fort	37 708	43 189
		moyen	35 526	35 909
		faible	31 836	33 509
21 285	Mascouche	fort	34 030	41 029
		moyen	30 256	34 113
		faible	28 776	31 833
10 177	Lachenaie	fort	11 956	12 957
		moyen	10 630	10 773
		faible	10 110	10 053
5 996	La Plaine	fort	8 278	10 797
		moyen	7 360	8 977
		faible	6 999	8 377

*Comprend Saint-Louis-de-Terrebonne

Source: Malette, Major, Martin, Potentiel et développement économique, MRC des Moulins, 1984, annexe B, p. 8-10.

Quelque soit le scénario choisi, la croissance prévue pour la MRC et les municipalités qui bordent la route 337, est de beaucoup supérieure à celle qui a été prévue pour le reste du Québec. En effet, entre 1986 et 1996 la croissance prévue pour le Québec serait de 6,6 % tandis que celle prévue entre 1986 et 2001 ne dépasserait pas 8,2 % selon le bureau de la Statistique du Québec.

8.1.2 L'UTILISATION GÉNÉRALE DU SOL ---

La mise en place depuis le milieu des années 60 de nouveaux axes routiers (autoroutes 25, 40, 640) a provoqué dans la MRC des Moulins des changements radicaux au chapitre de l'utilisation du sol.

Profitant du phénomène de déplacement vers les banlieues, la région a non seulement connu une croissance de sa population mais s'est aussi développée économiquement. La base de ce développement est aujourd'hui fortement liée à la construction résidentielle.

Le paysage des municipalités qui bordent la route 337 au nord de l'autoroute 640 s'est donc peu à peu transformé: en majeure partie agricole en 1960, elles ont progressivement développé une vocation résidentielle polarisée par des bandes commerciales suivant les axes routiers secondaires existants.

Les caractéristiques de ce développement accéléré que nous décrirons en détail à la section 8.2, sont représentatives de l'évolution qui a marqué le phénomène de migration vers les banlieues: augmentation du nombre de projets résidentiels en milieu rural, développement discontinu, croissance des activités commerciales.

Bien que Saint-Louis-de-Terrebonne ait été annexé par Terrebonne en 1985, il est significatif de considérer l'évolution des fonctions urbaines en se référant à des données correspondant au territoire de

cette municipalité aujourd'hui disparue. Le tableau XII retrace l'évolution des principales fonctions urbaines entre 1966 et 1979 pour les municipalités de Mascouche et de Saint-Louis-de-Terrebonne. Notons que pendant cette période, la fonction résidentielle s'est accrue de 186 % à Mascouche et de 185 % à Saint-Louis-de-Terrebonne. Dans la première de ces municipalités, l'importance relative des fonctions commerciale et industrielle par rapport à l'ensemble des fonctions urbaines passe de 6 % à 13 %. Dans la seconde, elle passe de 12 % à 28 %.

TABLEAU XII

**ÉVOLUTION DES FONCTIONS RÉSIDENTIELLES, COMMERCIALES ET INDUSTRIELLES:
MUNICIPALITÉS DE MASCOUCHE ET DE SAINT-LOUIS-DE-TERREBONNE**

Fonctions urbaines	Superficie (ha)			Accroissement %		
	1966	1976	1979	1966 1976	1976 1979	1966 1979
MASCOUCHE						
Résidentielles	272,55	641,46	777,09	135	21	185
Commerciales	14,93	26,67	46,09	79	73	209
Industrielles	5,03	60,48	90,26	1102	49	1694
Autres	26,22	88,41	96,85	237	10	269
TOTAL	318,73	817,02	1010,29	156	24	217
SAINT-LOUIS-DE-TERREBONNE						
Résidentielles	142,86	272,14	408,29	90	50	186
Commerciales	8,61	20,92	35,29	143	69	310
Industrielles	21,75	76,59	191,17	252	150	779
Autres	83,36	149,03	176,64	79	19	112
TOTAL	256,58	518,68	811,39	102	56	216

Source: Données planimétrées des fonctions urbaines des agglomérations du Québec (1966, 1976 et 1979). Gouvernement du Québec, ministère des Affaires municipales.

À Mascouche, les développements résidentiels du territoire à l'étude ne sont que l'une des extensions périphériques de la trame urbaine existante. À Terrebonne, par contre, ils constituent pour cette municipalité le principal secteur d'expansion.

La zone d'étude occupe une position importante dans la dynamique de développement de ces deux municipalités; située à la limite du monde urbain et rural, la zone est appelée à croître; l'axe de la route 337 a son importance en tant que voie de transit entre pôles de développements résidentiels mais aussi et surtout en tant que voie d'expansion des fonctions commerciales et industrielles.

8.1.3 LE CONTEXTE D'AMÉNAGEMENT _____

8.1.3.1 LES GRANDES ORIENTATIONS RÉGIONALES _____

Dans le schéma d'aménagement de la MRC des Moulins, on retrouve sept grands objectifs d'aménagement. Les cinq premiers touchent directement la zone d'étude:

- 1- «Viser la consolidation et l'extension en continuité des agglomérations existantes».

On veut par cet énoncé que cessent les développements dispersés sur le territoire et les coûts qui y sont reliés (infrastructures).

- 2- «Favoriser l'émergence d'un noyau de commerces et de services fort, tout en respectant les besoins des pôles éloignés».

On veut ainsi renforcer ce noyau principal afin d'éviter que la population effectue ses achats à l'extérieur.

- 3- «Favoriser le développement industriel de la région dans un respect de la qualité de l'environnement».

Cet objectif vise à attirer les industries non polluantes afin d'augmenter la force de la région au niveau industriel et de créer ainsi les emplois nécessaires à l'atteinte d'une autonomie.

- 4- «Confirmer la vocation agricole de la région».

Les développements de toutes sortes et les pressions spéculatives sur les territoires agricoles se manifestent par une diminution de la superficie de la zone en culture. On veut donc favoriser la remise en valeur de plusieurs terres en friche et diminuer la pression du développement sur ce territoire.

- 5- «Protéger et mettre en valeur le patrimoine naturel et architectural de la région».

Certaines zones représentent des contraintes au développement, mais elles représentent aussi un potentiel intéressant à prendre en compte.

Ces différents objectifs visent à densifier le noyau urbain de la région dont fait partie le territoire à l'étude. Cette densification se fera par la construction résidentielle mais aussi, par le développement du commerce et de l'industrie. Cette planification du territoire est logique selon la MRC puisque déjà les tendances du développement évoluent en ce sens. Ainsi, le territoire à l'étude se développe rapidement au niveau résidentiel; l'industrie s'y établit fortement et le commerce fera de même lorsque le chemin Gascon (route 337) sera saturé au sud de la 640. Alors que le développement pourrait s'accroître au sud de la rivière Mascouche, celle-ci avec le milieu agricole serait considérée comme des milieux à préserver.

8.1.3.2 LES AFFECTATIONS RÉGIONALES ET LOCALES _____

AFFECTATIONS RÉGIONALES

Le schéma d'aménagement de la MRC des Moulins a été adopté en mai 1987 et est entré en vigueur le premier septembre 1988.

Plus des deux tiers de la superficie du territoire à l'étude fait partie intégrante de l'affectation «Périmètre d'urbanisation» du schéma d'aménagement de la MRC (carte 5); cette affectation couvre le territoire situé entre l'autoroute 640 et le chemin Comtois-Pincourt. À l'intérieur de cette affectation, la MRC a privilégié deux sites, l'un pour le commerce régional, l'autre pour l'industrie: L'affectation «commerce régional» s'étend de chaque côté de la route 337; de la 640, elle s'étend pratiquement jusqu'à la rue Napoléon. Pour sa part, l'affectation industrielle se localise au carrefour de la 337 et de la 640 et s'étend vers l'ouest jusqu'aux limites du périmètre d'urbanisation de Terrebonne et vers le nord jusqu'au boulevard des Entreprises dont on vient de commencer la construction.

Le tiers restant du territoire à l'étude est affecté «rurale 2» et «rurale 1»; la première affectation est située entre le chemin Comtois-Pincourt et la rivière Mascouche et se poursuit jusqu'aux limites du territoire à l'étude à Terrebonne; la seconde affectation s'étend de la rivière Mascouche en suivant la route 337 jusqu'aux limites du territoire à l'étude à Mascouche. L'affectation «rurale 1» couvre les meilleures terres qu'il est impératif de mettre en valeur pour l'agriculture; l'affectation «rurale 2» permet des activités autres que l'agriculture telles que la conservation et la récréation sur des terres devenues improductives.

AFFECTATIONS LOCALES

Les zones prévues aux plans de zonage des villes de Mascouche et de Terrebonne s'identifient dans les grandes lignes aux affectations du schéma d'aménagement.

Notons que les deux villes ont déjà amorcé les démarches afin de se conformer au schéma (carte 5):

- À Mascouche, la zone de commerce régional (C-3) déborde légèrement dans l'affectation «rurale 2» entre le chemin Pincourt et la rivière Mascouche.
- À Terrebonne, les principaux changements de zonage sont déjà en vigueur: c'est ainsi qu'une zone industrielle couvrant en partie l'affectation «rurale 2» au nord de la rivière Mascouche a disparu pour faire place à une zone agricole (AA); outre ce changement, une zone commerciale a été créée afin que l'utilisation commerciale que constitue le concessionnaire automobiles (situé dans l'affectation rurale 2) corresponde au zonage municipal; de plus, la zone commerciale qui débute à la 640 se prolonge maintenant jusqu'au chemin Comtois. Finalement, Terrebonne a agrandi sa zone industrielle; le boulevard des Entreprises, construit récemment, servira à desservir de nouvelles industries.

8.2 L'INVENTAIRE DÉTAILLÉ DU MILIEU _____

8.2.1 L'UTILISATION DÉTAILLÉE DU SOL _____

L'utilisation du sol de la zone d'étude est caractérisée par le passage d'usages spécifiquement urbains à des usages reliés au monde rural (carte 6).

La partie sud du territoire à l'étude, c'est-à-dire de l'autoroute 640 au chemin Comtois-Pincourt regroupe les usages résidentiels, commerciaux, industriels et institutionnels.

Ce territoire est d'abord marqué par la présence d'un parc industriel en pleine expansion, celui de Terrebonne qui longe l'autoroute 640 vers l'ouest et qui couvre maintenant une superficie de 670 82².

Si on excepte le corridor constitué par la route 337 et le Parc industriel, ce sont les usages résidentiels qui dominent cette partie de la zone d'étude. Plusieurs développements résidentiels unifamiliaux reliés à la route 337 par des voies locales sont disséminés sur le territoire laissant de larges espaces libres entre eux. Ce caractère discontinu du développement est toutefois appelé à disparaître rapidement.

Sur l'axe constitué par la route 337, le développement urbain s'est orienté depuis quelques années vers des usages de type commercial. Cette évolution a largement contribué à la dégradation du milieu: on retrouve aujourd'hui sur cet axe une alternance d'usages résidentiels et commerciaux dominée par la transformation de bâtiments résidentiels en bâtiments commerciaux et par la mixité des fonctions urbaines.

La zone nord qui débute au chemin Comtois-Pincourt s'étend jusqu'à environ 800 mètres au nord du chemin Martin-Newton. Si on excepte les quelques résidences et commerces qui bordent le chemin Comtois-Pincourt et la route 337 au sud de la rivière Mascouche, cette zone est largement dominée par des usages agricoles. Notons toutefois la présence d'un usage commercial (concessionnaire automobiles) en zone agricole au coin du chemin Martin et de la route 337.

8.2.2 LES CARACTÉRISTIQUES DU MILIEU BÂTI _____

8.2.2.1 L'UTILISATION DES BÂTIMENTS _____

Les tableaux XIII et XIV présentent l'utilisation des bâtiments situés le long de la route 337 et les types de commerces, de services et d'industries qui bordent cette route.

L'axe de la 337 compte 73 bâtiments principaux. À peine 22 (30 %) servent à un usage strictement résidentiel; les commerces et services occupent le haut du pavé avec 51 détaillants de biens et services divers, soit une proportion de 70 % des bâtiments.

Notons que plusieurs bâtiments (14) ont un usage mixte (résidentiel/commercial, résidentiel/ industriel, commercial/industriel); les bâtiments ayant un usage exclusivement commercial sont au nombre de 37, soit plus de 50 % de tous les bâtiments. Soulignons que trois industries ont été identifiées dans l'inventaire; deux d'entre elles sont mixtes, l'une partageant le bâtiment avec un usage résidentiel, l'autre avec un usage commercial; la dernière étant exclusivement industrielle.

Il est important de souligner que la grande majorité des commerces qui longent l'axe de la 337 sont reliés à l'automobile. En effet, 45 % de tous les commerces sont liés à l'usage de l'automobile; on retrouve ainsi des commerces de vente d'automobiles neuves ou usagées, de pièces ou encore des stations-services.

TABLEAU XIII
UTILISATION DES BÂTIMENTS LE LONG DE LA ROUTE 337

	entre la 640 et Napoléon	entre Napoléon et Comtois- Pincourt	entre Comtois- Pincourt et la limite nord-est	TOTAL
MASCOUCHE				
Bâtiments résidentiel	10	7	6	23
rés./commercial	4	4	1	9
rés./industriel	-	-	-	0
commercial	10	6	-	16
comm./industriel	-	-	-	0
industriel	-	1	-	1
TOTAL	24	18	7	49
TERREBONNE				
Bâtiments résidentiel	1	4	1	6
rés./commercial	2	2	-	4
rés./industriel	-	1	-	1
commercial	8	3	1	12
comm./industriel	-	1	-	1
TOTAL	11	11	2	24
ZONE D'ÉTUDE				
Bâtiments résidentiel	11	11	7	29
rés./commercial	6	6	1	13
rés./industriel	-	-	1	1
commercial	18	9	1	28
comm./industriel	-	1	-	1
industriel	-	1	-	1
GRAND TOTAL	35	28	10	73

TABLEAU XIV

CLASSIFICATION DES COMMERCES, DES SERVICES ET DES INDUSTRIES

Segments de la route 337	MASCOUCHE			TERREBONNE			TOTAL
	1	2	3	1	2	3	
-Auto							
+ vente d'auto	4	3	1	5	1	1	15
+ station service	1	2					3
+ autres	3			3			6
-Alimentation	1	3					4
-Hébergement/restauration	1	2				3	6
-Promotion/construction résidentielle	1			1			2
-Ameublement, accessoires et appareils ménagers					2		2
-Transport et entreposage						1	1
-Industrie du meuble	1	1					2
-Autres	4	2	1		3		10
Total par segment	<u>15</u>	<u>13</u>	<u>3</u>	<u>9</u>	<u>6</u>	<u>5</u>	
GRAND TOTAL		31			20		51

En général, les bâtiments situés dans la zone d'étude sont en bon état. Si on considère la jeunesse relative du développement, il n'est pas surprenant de constater qu'une bonne partie des constructions est de bonne qualité. Même les plus anciens bâtiments sont pour la plupart bien entretenus. Cependant le long de la 337, il y a quelques exceptions: entre autres, quelques maisons situées dans la partie où sera, semble-t-il, construit un centre d'achat (segment 1 - Mascouche) ne sont pas dans un très bon état. Le paysage qu'offre les abords de la 337 (segments 1 et 2) est un exemple typique de milieu en voie de reconstruction. Le changement de vocation (de résidentiel à commercial) de ce secteur est en partie responsable de cet état de fait.

L'omniprésence des commerces d'autos représente un problème particulier du fait qu'ils sont de grands consommateurs d'espace d'entreposage. Ces commerces ont besoin de «salles de montre extérieures» et utilisent pour la plupart leur cour avant à pleine capacité. Certains utilisent même une partie de l'emprise actuelle de la route comme salle de montre. C'est donc dire que l'élargissement de la route affectera ces commerces. Il en est de même pour tous les commerces dont l'espace de stationnement est restreint. Cela est particulièrement vrai au sud de la rue Comtois-Pincourt où les marges de recul avant sont très faibles (de 1 à 6 mètres) et ce, des deux côtés de la route.

8.2.2.2 LE PATRIMOINE

Le patrimoine par sa diversité, sa qualité et son intérêt architectural est un élément du milieu humain des plus importants. Terrebonne, par exemple, avec ses îles, son manoir et ses maisons du 19e siècle recrée l'ambiance de notre passé. D'ailleurs, l'île et certaines maisons sont classées monument historique.

Mascouche est l'exemple type des organisations villageoises propre à notre histoire. Ses rues et ses maisons témoignent d'un village autrefois agricole. Le coeur du village et le manoir Legardeur,

reconnu comme un des plus beaux au Québec sont toujours en bon état. Cependant, Mascouche n'a aucun bâtiment recensé au sens de la loi sur les biens culturels.

Bien que la documentation du ministère des Affaires culturelles et celle de la MRC des Moulins n'identifient aucun bâtiment ou site patrimonial le long de la route 337, quelques bâtiments témoignent du passé de la région et nécessitent à ce titre, un examen de leur valeur patrimoniale.

La méthode utilisée, celle du ministère des Affaires culturelles, permet de définir le quotient patrimonial d'un bâtiment, c'est-à-dire son intérêt culturel (valeur intrinsèque), son importance dans un ensemble immobilier (valeur extrinsèque), son degré de conservation (état physique) et son authenticité architecturale (état didactique). Le quotient patrimonial résultant de l'évaluation de ces critères peut être «très fort», «fort», «moyen» ou «faible».

Cette méthode explicitée à l'annexe V du présent document a permis dans la zone d'étude d'évaluer la valeur patrimoniale de cinq bâtiments localisés de part et d'autre de la route 337 au sud du chemin Comtois-Pincourt. Soulignons que seuls les bâtiments à caractère patrimonial dont la mise en valeur risque d'être compromise par l'élargissement de la route 337 ont été retenus pour fins d'analyse.

Parmi ces cinq bâtiments, un seul possède un fort quotient patrimonial comme le démontre le tableau d'évaluation des bâtiments patrimoniaux et les fiches d'inventaire placées à l'annexe III. Cette maison située à Mascouche et représentée à la figure 5 est d'inspiration franco-québécoise. Construite entre 1830 et 1900, elle se caractérise par un plan de base rectangulaire et un toit à pignons latéraux revêtu de tôle embossée.

Les deux autres bâtiments évalués à Mascouche sont répartis de part et d'autre de cette maison. L'entrepôt situé à l'intersection des chemins Gascon (route 337) et Pincourt a un faible quotient patrimonial tandis que l'autre maison évaluée a un quotient moyen.

À Terrebonne, l'analyse attribue aux deux maisons évaluées un quotient patrimonial moyen. Situées en face des maisons identifiées ci-dessus à Mascouche, elles ont toutes deux été partiellement rénovées et ont une valeur patrimoniale moins élevée que les maisons patrimoniales localisées à Mascouche.

La figure 6 présente une photographie d'ensemble prise dans la perspective du chemin Gascon qui confirme l'unité stylistique et le gabarit similaire des édifices évalués à l'intersection des chemins Gascon et Comtois-Pincourt.

Figure 5 - Maison de type architectural franco-québécoise.
Quotient patrimonial fort.

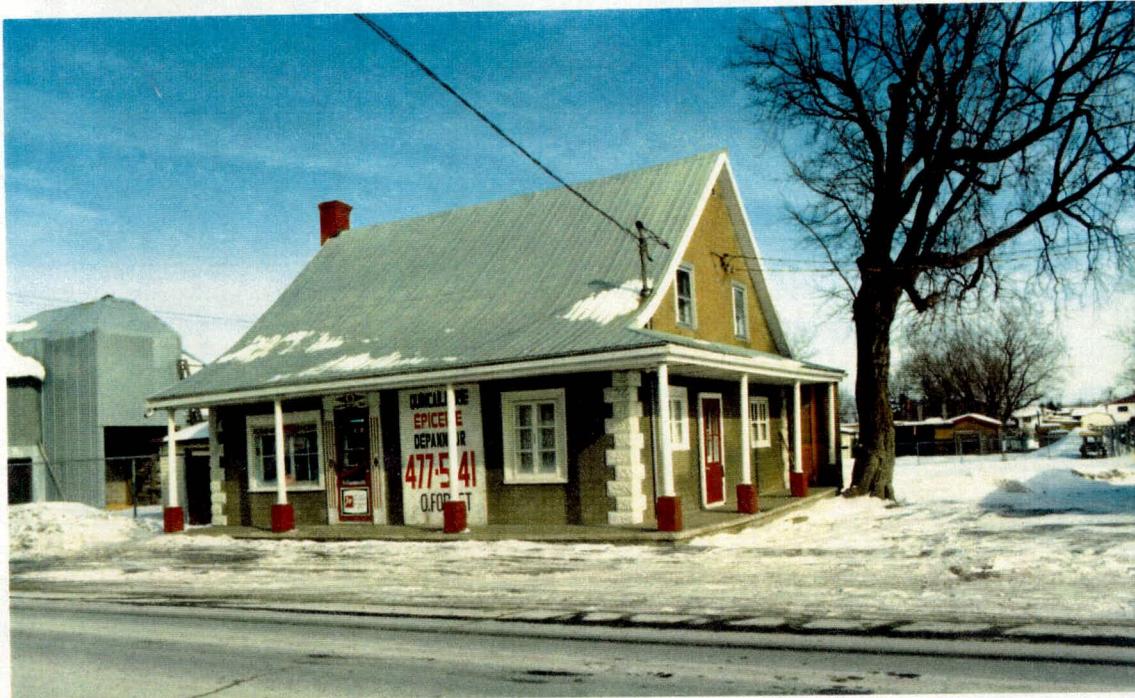


Figure 6 - Unité stylistique et gabarit similaire des édifices à caractère patrimonial.



8.2.3 LE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE

L'étude du potentiel archéologique vise à évaluer les répercussions des travaux prévus pour le réaménagement de la route 337 entre l'autoroute 640 et le chemin Martin-Newton sur des sites archéologiques connus ou éventuels. Plusieurs démarches ont été entreprises dans ce but.

L'étude du milieu physique a été réalisée à l'aide de la documentation disponible concernant la géologie, la géomorphologie et la pédologie de la région concernée. Outre ces renseignements, l'analyse des photographies aériennes à l'échelle 1: 20 000 (Q 83320-212 et 213) fut effectuée de même que l'étude de la carte topographique (31H/12) à l'échelle 1: 50 000.

La documentation archéologique pertinente a également été consultée (rapports archéologiques, fichier I.S.A.Q. - M.A.C.) de façon à caractériser l'environnement biophysique des sites archéologiques connus dans et autour de l'aire d'étude retenue.

Les schèmes de subsistance développés par les populations préhistoriques ont nécessité une étroite relation de celles-ci avec le milieu naturel duquel elles ont exploité les ressources fauniques, végétales et minérales requises à leur survie.

Dans ce processus adaptatif, les caractéristiques de l'environnement biophysique (faune, flore, relief, hydrographie, etc.) conditionnent, de façon générale, l'établissement des groupes humains. Ainsi, dans une étude du potentiel archéologique, les caractéristiques biophysiques et humaines particulières aux sites archéologiques connus permettent, sur une base de récurrence, de déterminer des critères de sélection de zones à potentiel archéologique. Ces critères spécifiques sont représentatifs des schèmes d'établissement développés par les populations préhistoriques.

L'utilisation de ces critères discriminants, auxquels peuvent s'ajouter des critères dits «intuitifs» qui ont pour but la

couverture de toute la variabilité environnementale à laquelle les groupes humains ont eu à s'adapter, permet de déterminer théoriquement le potentiel archéologique de l'emprise du projet et de ses abords. Sur la base de l'importance relative des critères retenus, le potentiel archéologique sera qualifié de fort, moyen ou faible. L'analyse vise à déterminer le degré de probabilité de localiser des vestiges d'occupation humaine ancienne à l'intérieur des zones à potentiel circonscrites.

8.2.3.1 LES SITES ARCHÉOLOGIQUES CONNUS _____

La consultation de la documentation archéologique au ministère des Affaires culturelles indique qu'aucun site préhistorique ou historique n'est actuellement connu à l'intérieur des limites d'emprise des travaux prévus, ni à proximité de celles-ci. Seuls quelques inventaires liés à l'établissement du gazoduc entre Montréal et Québec ont été réalisés. Ces inventaires ont donné des résultats négatifs dans la portion sud du secteur qui nous intéresse.

À l'exception d'un seul, les sites préhistoriques régionaux connus sur l'île de Montréal et les environs (îles Jésus et Sainte-Thérèse) possèdent une localisation riveraine, à peu de distance des plages actuelles et à des altitudes inférieures à 15 mètres.

Les sites de la période euroquébécoise sont localisés de façon particulière dans le Vieux-Montréal, sur l'île Sainte-Thérèse, sur la pointe est de l'île Jésus et près de Terrebonne.

Étant donné la localisation du projet, les données archéologiques ont été peu utiles dans la détermination du potentiel archéologique. Aussi ce sont principalement les caractéristiques géomorphologiques qui ont prévalu pour l'analyse.

8.2.3.2 LE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE DANS LA ZONE D'ÉTUDE _____

L'INCIDENCE DU MILIEU PHYSIQUE SUR LE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE

Le projet est localisé à l'intérieur de l'unité physiographique des Basses-Terres du Saint-Laurent et fait partie de la province géologique du même nom dont les roches les plus communes sont les calcaires et les schistes.

Le tableau XV illustre la séquence chronologique des événements postglaciaires (invasion marine, relèvement isostatique) et des différentes phases de la conquête par la végétation de ce milieu suite au dégagement des glaces.

L'aire d'étude s'est trouvée libérée des glaces vers 12 000 ans avant aujourd'hui et fut alors submergée par les eaux salines de la mer de Champlain qui atteignit la cote altitudinale approximative de 170 m au-dessus du niveau de la mer. Suite au relèvement isostatique, le retrait de celle-ci s'est effectué en formant avec les dépôts meubles des terrasses qui marquent différentes étapes de l'exondation de la plaine laurentienne.

Les sédiments meubles de la région ont des origines diverses (glaciaire, marine et fluviatile). Les plus importants dépôts sont ceux laissés par les glaciers (dépôts morainiques - till et par la mer de Champlain (argile-limon).

La topographie présente un faciès généralement plat, à l'exception des abords de la rivière Mascouche qui présentent des pentes assez fortes qui coupent des dépôts argileux. Outre cette exception, le projet est localisé à une altitude moyenne de 55 mètres.

TABLEAU XV
CHRONOLOGIE DES ÉVÉNEMENTS POSTGLACIAIRES

CHRONOLOGIE (A.A.)	ÉVÉNEMENTS POSTGLACIAIRES	VOLUTION DE LA VÉGÉTATION DANS LA RÉGION DE L'AIRE D'ÉTUDE	AIRE D'ÉTUDE
13 000	Région recouverte par l'inlandsis laurentien	Désert glaciaire	Englacée
12 500	Déglaciation de la région à l'étude et début du relèvement isostatique	Paysage désertique	Submergée
12 000	Invasion marine (mer de Champlain). Région submergée sous la cote topo- graphique de 170 m		
11 500			
11 000	Régression marine progressive		
10 500		Toundra herbeuse	
10 000	----- Phase lacustre, stade de Rigaud (64 m) Établissement du système fluvial	Pessière à cladines	
9 500		Peupliers, mélèzes, épinettes éparses, bouleau glanduleux	
9 000	-----		
8 500	Stade de Montréal (30 m)		Afforestation
8 000	Stade de Saint-Barthélemy (15 m) Mise en place graduelle du système fluvial actuel	Érablière Bouleau jaune	

Au niveau hydrographique, seule la rivière Mascouche se démarque dans l'aire d'étude; les quelques petits ruisseaux présents ont une fonction de drainage et s'écoulent dans des cicatrices argileuses.

La région immédiate au projet s'est trouvée exondée vers 9 500 ans avant aujourd'hui.

L'OCCUPATION HUMAINE ANCIENNE

L'état actuel de nos connaissances en préhistoire permet de tirer les grandes lignes de l'occupation humaine ancienne des Basses-Terres du Saint-Laurent.

Le continuum temporel de la préhistoire québécoise, soit près de huit millénaires, est découpé en plusieurs séquences culturelles correspondant à des changements sociotechnologiques. Ces séquences sont présentées au tableau XVI.

TABLEAU XVI
PRINCIPAUX DÉCOUPAGES CHRONOLOGIQUES ET
CULTURELS POUR LE SUD DU QUÉBEC

TRADITION	PÉRIODE CHRONOLOGIQUE	TRAITS CULTURELS DIAGNOSTIQUES	
Paléo-indien	9 000 ans A.A. ⁶ -6 000 ans A.A.	Chasse au gros gibier	Pointes de projectiles marquées de retouches parallèles
Archaïque - Laurentien	±6 000 ans A.A. -3 000	Chasse pêche, collecte Nomadisme cyclique	Outils en pierre polie poids de filets outils en cuivre natif outillage sur os, etc.
Sylvicole initial	3 000 ans A.A. 1 000 anse	Idem. Augmentation significative de la population.	Apparition de la poterie.
Sylvicole terminal	1000 ans A.A. période de contact (16 ^e et 17 ^e siècles)	Poussée démographique et début des pratiques agricoles dans la plaine du Saint-Laurent.	Sédentarisation de certains groupes et composés de plusieurs maisons longues.

⁶ A.A.: Avant aujourd'hui.

L'IDENTIFICATION DU POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE

Les données colligées permettent de croire que certaines sections de l'aire d'étude ont pu présenter un intérêt certain pour les populations préhistoriques. Leurs schèmes d'établissement étant basés sur une forme de nomadisme saisonnier (total ou partiel), les cours d'eau sont considérés en tant que voie de circulation naturelle et source privilégiée de nourriture (ichtyofaune, faune terrestre et avienne.)

Aussi, les rives actuelles et anciennes de la rivière Mascouche dans l'aire d'étude sont considérées comme présentant un potentiel archéologique moyen sur la base des données géomorphologiques, écologiques et culturelles (archéologie, ethnohistoire et histoire) disponibles.

8.2.4 LES INFRASTRUCTURES ACTUELLES ET PROJETÉES _____

SERVICES D'EAU ET D'ÉGOUT SANITAIRE

Le secteur de la 337 situé entre la 640 et le chemin Martin-Newton, est desservi par les services d'eau et d'égout sanitaire. Les services d'eau potable offerts à Mascouche et Terrebonne prennent leur source à la station de pompage de Terrebonne située le long de la rivière des Mille Îles.

Le service d'égout sanitaire desservant les résidences, les commerces et les industries situées de part et d'autre de la 337 débute à la hauteur de l'autoroute 640 par une conduite de 10 pouces qui passe progressivement à 18 pouces et se rend jusqu'à la rivière Mascouche; une station de pompage est d'ailleurs située dans l'emprise actuelle de la route entre les rues Chayer et Napoléon.

ÉGOUT PLUVIAL

Par contre, il n'y a pas d'égout pluvial le long de la 337 au nord de la 640. Un fossé de chaque côté de la voie fait office de drain pour la pluie. Ces eaux de pluie se déversent dans la rivière Mascouche.

PUITS ARTÉSIEN

On ne retrouve pas de puits artésiens le long de la 337 sinon en milieu agricole. Par contre, de tels puits sont courants à l'ouest de la route 337 sur certaines rues transversales. Comme ces développements n'ont pas de services d'égout, on y retrouve aussi des fosses septiques.

8.2.5 LES NORMES MINIMALES _____

Les tableaux XVII et XVIII résument les normes minimales des règlements d'urbanisme de Terrebonne et de Mascouche applicables le long de la route 337 en zone urbaine.

Dans le cadre d'un projet d'élargissement, tel que celui de la route 337, il est nécessaire de prendre en considération non seulement les dispositions réglementaires régissant les marges de recul mais aussi de tenir compte de la dimension des lots.

TABLEAU XVII

LES NORMES MINIMALES, ROUTE 337
RÈGLEMENTS D'URBANISME DE TERREBONNE

Zone	superficie minim. terrain	superficie minimum implantation	largeur minimum	profondeur minimum	marge- avant	marge arrière	marge latérale
CC	1 395m ²	55m ²	30m	30m	12m	6m	6m
IA, IB	2 323m ²	278,7m ²	30m	60 m	9m	9m	4,5m

TABLEAU XVIII

LES NORMES MINIMALES, ROUTE 337
RÈGLEMENTS D'URBANISME DE MASCOUCHE

Zone	superficie minimum terrain	largeur minimum	profondeur minimum	marge avant	marge arrière	marge latérale
C3	1500m ²	25m	30m	6m	8m	7m
C3/mixte Rés/Comm.	350m ²	13m	28m	6m	8m	3,5m

8.2.6 LES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT

La zone d'étude a connu un développement résidentiel rapide; il reste tout de même encore une superficie importante à construire.

De mai 1985 à mai 1987, soixante-huit maisons unifamiliales ont été mises en chantier dans les secteurs avoisinants dont quarante-six à Terrebonne et vingt-deux à Mascouche. Bien que ces maisons n'aient pas été construites le long de la route 337, cette dernière sert d'artère collectrice pour les voies locales qui conduisent à ces développements. Notons que pendant la même période, trois cent trente-neuf unifamiliales étaient construites à La Plaine; ici encore, la route 337 sert d'artère collectrice.

Parmi les projets de développement résidentiel connus pour la période de 1987 à 1991, citons ceux de Mascouche et de La Plaine. À Mascouche, un projet domiciliaire comptant deux cent soixante-quinze unités doit être finalisé pour 1992; ce projet, qui est déjà en marche, se situe à la hauteur du segment 1 de la route 337. En ce qui a trait au projet annoncé à La Plaine, on compte mettre en chantier, pendant cette période, cinq cent soixante-quinze unités.

À Terrebonne, c'est le projet d'expansion du parc industriel qui retient l'attention. En 1985, ce parc avait une superficie de 298,470 m²; dernièrement, on a réalisé un projet d'agrandissement qui porte maintenant son étendue à 670,082 m².

Les projets de rues liés à ce parc vont restructurer cette partie de la zone d'étude: déjà, on a effectué le déboisement en bordure de la route 337 pour permettre la construction du boulevard des Entreprises qui sera relié à la rue Georges-Corbeil et à la rue Napoléon.

8.2.7 LES INTERVENANTS

L'expérience d'une route à cinq voies avec voie de virage à gauche dans les 2 sens (vvg2s) à Terrebonne ne semble pas avoir été concluante. La ville a d'ailleurs construit un terre-plein sur une partie du segment de la 337 qui avait été aménagé en cinq voies au sud de la 640.

Ainsi on insiste, tant au niveau local (Terrebonne) que régional (MRC), sur le danger potentiel d'un tel équipement. Pour les milieux local et régional, une route à 4 voies avec terre-plein central apparaît comme étant beaucoup plus sécuritaire même si le coût d'un tel équipement est légèrement plus élevé.

Par contre la desserte des résidences, des commerces et du parc industriel serait plus compliquée. C'est la raison pour laquelle la Société régionale de développement économique des Moulins (Sordem) préférerait une route à 5 voies avec voie de virage à gauche. À la Sordem, on compte compléter l'agrandissement du parc industriel dès cette année afin qu'il s'identifie au territoire prévu par le schéma d'aménagement. Il leur apparaît de plus important qu'une sortie sur la 640 soit construite pour desservir le parc. Cet axe permettrait aussi de rejoindre la rue des Seigneurs et l'autoroute 25.

La ville de Mascouche préfère elle aussi une route à quatre voies avec terre-plein central malgré les inconvénients qu'un tel aménagement pourra causer en terme d'accessibilité aux propriétés riveraines.

9.0 MILIEU VISUEL

9.1 LA MÉTHODOLOGIE

La méthodologie employée ici commence par l'inventaire du milieu et la délimitation cartographique du bassin visuel et des unités de paysage. L'inventaire visuel est suivi par des travaux d'analyse et d'évaluation des unités de paysage.

9.2 L'INVENTAIRE DU MILIEU VISUEL

Chacune des unités de paysage a fait l'objet d'un inventaire détaillé afin de permettre la comparaison la plus objective possible des diverses unités. L'inventaire a touché les caractéristiques du relief, de l'hydrographie, de la végétation, de l'utilisation du sol, des types de vue, des éléments d'orientation et des dégradations visuelles.

9.2.1 LE BASSIN VISUEL

Le bassin visuel délimité par le projet est défini comme étant l'ensemble du paysage théoriquement observable à l'intérieur du corridor de la route 337.

9.2.2 LES UNITÉS DE PAYSAGE

Les unités de paysage, à l'intérieur du bassin visuel de l'étude, sont dominées par les deux types de paysage suivants: un paysage agricole et un paysage urbain. Chacune des cinq unités de paysage étudiées se définit en raison des transitions observables du relief, de l'hydrographie, de la végétation, des éléments d'orientation, des points d'intérêts des dégradations visuelles, de l'utilisation du sol et des types de vue.

Les unités de paysage sont les unités fondamentales de l'évaluation du paysage et sont présentées sur la carte 7.

UNITÉ A



Cette unité est caractérisée par un relief relativement plat et par une utilisation du sol presque exclusivement agricole.

Le boisé situé à la lisière des terrains cultivés constitue la limite du champ visuel. Cette dernière caractéristique, jumelée à l'inexistence d'écran végétal permet d'offrir à

l'observateur mobile des vues panoramiques en tout point de la route.

UNITÉ B

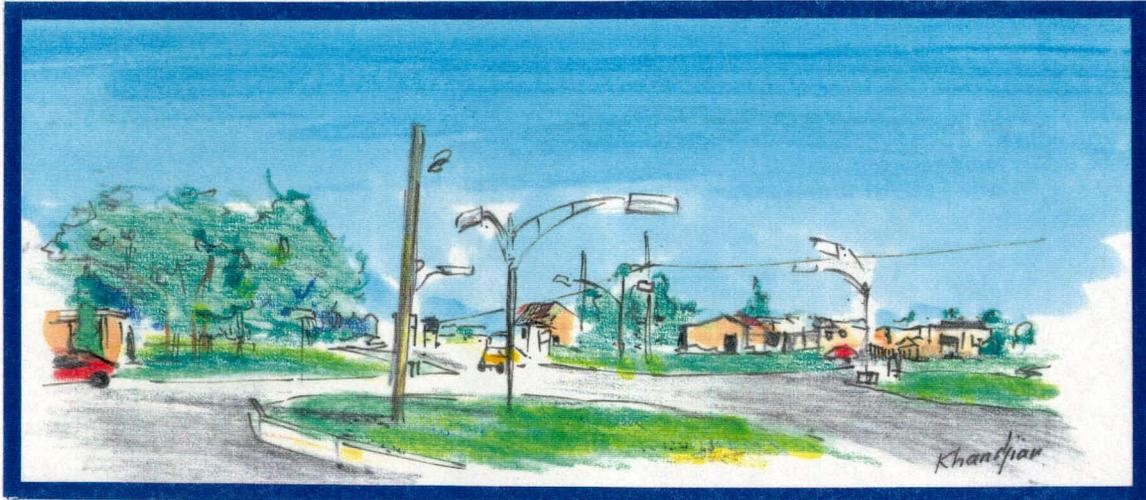


Cette unité est caractérisée par une topographie ondulée, due à l'encaissement de la rivière Mascouche et par une exploitation agricole.

La lisière du boisé et les quelques massifs de végétaux en bordure de la route et de la rivière constituent la limite du champ visuel et permettent, non plus des panoramas, mais plutôt des vues ouvertes.

Le nombre d'observateurs fixes est peu élevé et se concentre près de la rivière Mascouche.

UNITÉ C



Cette unité au relief naturel plat est caractérisée par une utilisation du sol constituée de résidences et de commerces de part et d'autre de la route.

On peut constater que plusieurs anciennes résidences ont été converties en commerce, que les marges de recul diffèrent d'un lot à l'autre et qu'une bonne superficie de l'unité est réservée aux automobiles.

Cette unité compte quelques regroupements architecturaux présentant une valeur patrimoniale pour le milieu.

L'unité compte en plus un élément d'orientation important, la plantation de pins matures sur la petite butte située au coin du chemin Comtois.

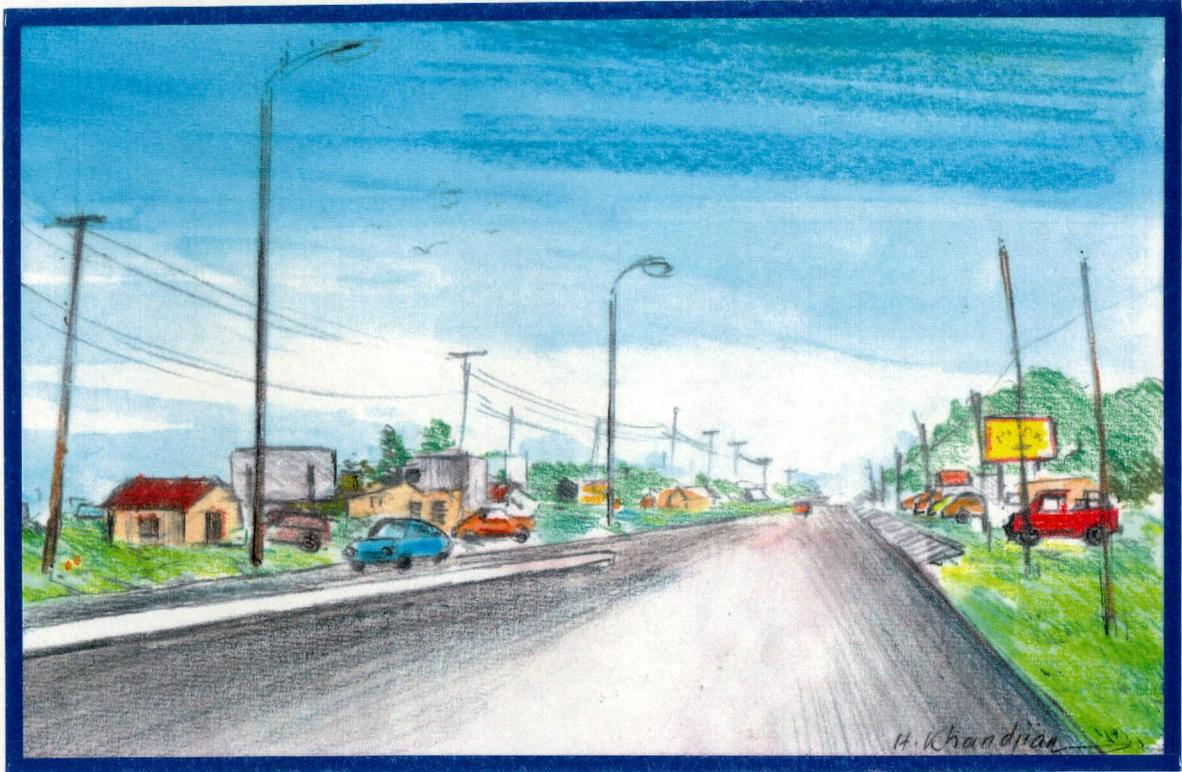
UNITÉ D



Cette unité est caractérisée par une utilisation du sol à prédominance résidentielle et par la présence de nombreux massifs d'arbres matures constituant des écrans entre la route et les résidences.

Les bâtiments étant en général loin de la route, la limite du champ visuel fluctue et permet une plus grande variété de vues.

UNITÉ E



Cette unité est caractérisée par une utilisation du sol presque exclusivement commerciale qui présente un aspect discordant en raison de l'agencement des éléments qui la composent.

En plus des marges de recul les plus diverses, des enseignes de tous formats, le secteur couvert de véhicules en montre, revêt l'allure d'un immense stationnement.

Comme dans l'unité C, la limite du champ visuel est tributaire de l'alignement des bâtiments le long de la route; cette unité n'offre donc que des vues fermées à ses observateurs, qu'ils soient fixes ou mobiles.

9.2.3 LES PRÉFÉRENCES DU MILIEU _____

Le territoire à l'étude contient plusieurs éléments du paysage qui sont jugés très favorablement par des observateurs. Les préférences du milieu concernent donc principalement la rivière Mascouche et le patrimoine bâti.

9.2.4 LES DÉGRADATIONS VISUELLES _____

Les dégradations visuelles diminuent la qualité des paysages traversés par la route et constituent un impact visuel à chaque fois qu'elles sont visibles des observateurs. Les dégradations visuelles sont liées aux espaces réservés à l'automobile, aux enseignes commerciales, etc. (carte 7).

9.3 L'ANALYSE DU MILIEU VISUEL _____

9.3.1 LA CAPACITÉ D'ABSORPTION _____

La capacité d'absorption du paysage est un des deux facteurs de l'accessibilité visuelle. Calculée pour chaque unité de paysage, elle donne un indice de la capacité de l'unité à intégrer l'infrastructure de la route sans perdre son caractère original. La capacité d'absorption est forte lorsque la route projetée sera complètement absorbée par l'unité de paysage. La capacité d'absorption est faible lorsque la route projetée sera facilement perceptible sur de grandes étendues.

9.3.2 LES OBSERVATEURS

Les caractéristiques des observateurs constituent le deuxième facteur de l'accessibilité visuelle. Les observateurs sont de deux types: les usagers (observateurs mobiles) et les riverains (observateurs fixes) qui ont des vues sur les paysages traversés par la route.

Les observateurs fixes des unités de paysage sont principalement des résidents qui ont établi leur résidence sur les abords de la route. Les résidents qui travaillent à l'intérieur de la zone à l'étude ne sont pas concentrés en des lieux précis. On observe les plus grandes concentrations de riverains entre la rue Napoléon et le chemin Comtois et entre le chemin Napoléon et l'autoroute 640.

La route 337 supporte également un important débit de circulation (camions et usager de passage), bien que la densité des riverains soit relativement faible en raison des nombreux commerces qui sont massés le long de la route.

9.3.3 L'INTÉRÊT VISUEL

L'inventaire visuel et les visites sur les lieux ont permis l'identification des points de vue intéressants et l'appréciation de l'ambiance du paysage.

L'évaluation du niveau de l'harmonie de l'infrastructure et du paysage environnant sont les deux composantes permettant d'établir l'indice d'harmonie qui est une des caractéristiques de l'intérêt visuel.

Les séquences constituent la deuxième caractéristique de l'intérêt visuel. Une séquence dynamique et continue avec une bonne orientation sont des éléments qui contribuent à un indice de séquence forte et à un paysage de grand intérêt pour les usagers.

De façon générale, le paysage de la route 337 à l'intérieur de la zone d'étude présente un intérêt visuel faible.

9.3.4 LA VALEUR ATTRIBUÉE

L'indice de la valeur attribuée est lié à des qualités de mise en scène qu'offrent les paysages: le caractère historique, le symbolisme et la vocation. À ce chapitre, les unités de paysage du bassin visuel à l'étude possèdent des caractères assez homogènes.

Exemple: mise en scène: La rivière Mascouche.
histoire: Patrimoine bâti

Le milieu rural confère une valeur moyenne à la pondération de la vocation des unités des paysages. Les unités de paysage où les éléments bâtis dominant ont une valeur attribuée faible.

9.4 LES RÉSISTANCES

La résistance visuelle est une importante mesure du degré de perturbation, et en conséquence de l'intensité de l'impact sur l'unité de paysage.

La résistance est fonction de trois critères: l'accessibilité visuelle, l'intérêt ainsi que la valeur attribuée aux éléments de l'environnement visuel. Les unités de paysage furent toutes évaluées afin de déterminer leur niveau de compatibilité avec le réaménagement d'une infrastructure de transport. Plus la résistance visuelle est forte, plus le réaménagement aura des effets négatifs sur l'unité de paysage évaluée. Le tableau XIX présente la grille d'analyse des résistances visuelles pour les unités de paysage du projet.

TABLEAU XIX
INDICE COMPOSITE DES RÉSISTANCES VISUELLES
DES UNITÉS DE PAYSAGE

UNITÉ*	ACCESSIBILITÉ	HARMONIE	SÉQUENCES	VALEUR ATTRIBUÉE	RÉSISTANCE
A	FAIBLE	MOYENNE	MOYENNE	FAIBLE	MOYENNE
B	FAIBLE	MOYENNE	MOYENNE	MOYENNE	MOYENNE
C	FAIBLE	FAIBLE	FAIBLE	MOYENNE	FAIBLE
D	MOYENNE	FAIBLE	FAIBLE	FAIBLE	FAIBLE
E	MOYENNE	FAIBLE	FAIBLE	FAIBLE	FAIBLE

* Définition des unités de paysage:

A- AGRICOLE

B- RIVIÈRE

C- BÂTI (résidences et commerces)

D- BÂTI (résidentiel et terrains vacants)

E- BÂTI (commercial)

PARTIE III

LES IMPACTS ET LES MESURES D'ATTÉNUATION

10.0 DÉMARCHE ET MÉTHODOLOGIE

10.1 LA DÉMARCHE GÉNÉRALE

L'objectif de cette partie de l'étude est de localiser dans le corridor existant le tracé de moindre impact possible sur les composantes de l'environnement. Il s'agit donc de déterminer de quel côté du tracé actuel un élargissement de l'emprise présenterait le moins de conséquences environnementales et ce, tout en tenant compte des contraintes d'ordre technique générées par ce type de projet: Faisabilité technique et économique, sécurité, efficacité, etc..

L'évaluation des résistances environnementales qui permet habituellement de choisir un tracé préférentiel peut difficilement dans le cas présent permettre de déterminer un élargissement de moindre impact: l'évaluation de la résistance d'un élément du milieu urbain (une propriété par exemple) n'équivaut pas nécessairement à l'évaluation des impacts de l'élargissement sur ce même élément.

Puisque l'évaluation des résistances environnementales permet difficilement dans un cas d'élargissement en milieu urbanisé, d'en arriver à établir avec assez de précision et de justesse de quel côté cet élargissement causerait un moindre impact, nous devons, pour proposer un choix éclairé, procéder immédiatement à l'analyse des impacts.

Cette analyse doit tenir compte des caractéristiques générales et ponctuelles du milieu et de l'aspect technique des travaux prévus.

Dans le cadre de ce projet de réaménagement, l'identification et l'évaluation systématique des impacts se feront après établissement de secteurs d'évaluation des impacts et de scénarios de réaménagement. La sous-section suivante (10.1.1) présente ces secteurs et

ces scénarios. La démarche permettant d'en arriver au choix d'un scénario de moindre impact est précisée à la sous-section 10.1.2.

Par la suite, la section 10.2 traite de la méthodologie qui a permis d'identifier et d'évaluer les impacts consécutifs à ce projet d'élargissement.

Le chapitre 11.0 regroupe pour sa part l'analyse détaillée des impacts particuliers à chacun des scénarios dans les secteurs 1 et 2. Les résultats de l'évaluation permettent de déterminer un tracé de moindre impact. Le chapitre 12.0 fait la synthèse des impacts, des mesures d'atténuation et des impacts résiduels pour chacun des trois secteurs d'évaluation.

10.1.1 L'ÉTABLISSEMENT DE SCÉNARIOS _____

10.1.1.1 LES SECTEURS D'ÉVALUATION DES IMPACTS _____

Suite à l'analyse des fiches d'inventaire et à l'examen en parallèle des sections-type du projet, trois secteurs d'évaluation des impacts ont été établis. La carte 9 identifie chacun de ces trois secteurs. Les deux premiers sont situés en milieu urbain tandis que le troisième traverse un milieu rural.

Secteur d'évaluation n° 1 (carte 9)

Le premier secteur s'étend de l'autoroute 640 au chaînage 2+450. Ses principales caractéristiques sont les suivantes:

- .Emprise actuelle: 20,116 mètres
- .Emprise projetée: 24,8 mètres

- .Marge de recul moyenne actuelle: 17,9 mètres
- .Marge de recul avant la plus faible: 6 mètres

Secteur d'évaluation n° 2 (carte 9)

Le second secteur se localise entre les chaînages 2+450 et 2+640.

Ce secteur se caractérise par la présence de bâtiments très rapprochés de la route et ce, des deux côtés.

- .Emprise actuelle: De 16 mètres à 20,116 mètres
- .Emprise projetée: 24,8 mètres
- .Marge de recul moyenne actuelle: 6,5 mètres
- .Marge de recul avant la plus faible: 0,57 mètres

Secteur d'évaluation n° 3 (carte 9)

Le troisième secteur s'étend du chaînage 2+640 au chaînage 3+735. Ce secteur se caractérise à la hauteur du pont par une section-type urbaine comparable à celle des secteurs précédents (24,8 m) mais sous une emprise variable à cause du profil du terrain et du rehaussement considérable de la route au niveau de la rivière Mascouche.

- .Emprise actuelle: De 20 à 39 mètres
- .Emprise projetée - Section-type de 24,8 m dans une emprise variable
- .Marge de recul moyenne actuelle: 22,8 mètres

10.1.1.2 LES SCÉNARIOS _____

Afin de déterminer le tracé de moindre impact, trois scénarios d'élargissement sont évalués:

Scénario A

- Élargissement de l'emprise du côté est seulement, soit du côté de Mascouche
- La limite de l'emprise du côté de Terrebonne demeure la même.

Scénario B

- Élargissement de l'emprise du côté ouest seulement, soit du côté de Terrebonne
- La limite de l'emprise du côté de Mascouche demeure la même.

Scénario C

Ce troisième scénario répartit l'emprise supplémentaire nécessaire au réaménagement de la route 337 de la façon suivante:

- Élargissement de l'emprise moitié du côté est, moitié du côté ouest, soit moitié à Mascouche, moitié à Terrebonne.

Il aurait été possible de multiplier ce dernier scénario pratiquement à l'infini par exemple en procédant à l'évaluation des impacts avec un élargissement d'emprise de 1/3 d'un côté et de 2/3 de l'autre ou encore de 1/4 d'un côté et de 3/4 de l'autre, etc. Cependant, l'examen des marges de recul fait dans le cadre de l'analyse des inventaires nous démontre que les bâtiments sont à certains endroits si rapprochés de l'emprise existante des deux côtés de la route que, quelque soit la répartition de l'élargissement proposé, les impacts appréhendés sont similaires. L'élargissement de l'emprise, moitié d'un côté moitié de l'autre, est la répartition la plus représentative nous permettant de procéder à une comparaison de ce scénario avec les scénarios A et B.

10.1.1.3 L'ÉLARGISSEMENT NÉCESSAIRE PAR SCÉNARIO ET PAR SECTEUR D'ÉVALUATION

Le tableau XX représente les élargissements prévus de l'emprise actuelle dans chacun des secteurs selon les trois scénarios considérés.

TABLEAU XX
EMPRISE SUPPLÉMENTAIRE NÉCESSAIRE SELON LES
SECTEURS D'ÉVALUATION ET LES SCÉNARIOS

Secteurs d'évaluation	Élargissement nécessaire à Mascouche			Élargissement nécessaire à Terrebonne		
	1	2	3	1	2	3
Scénario A	4,8 m	4,8 à 8,8 m	12 à 30 m	0	0	0
Scénario B	0	0 à 3,0 m	0	4,8 m	4,8 m	12 à 30 m
Scénario C	2,4 m	2,4 à 5,4 m	6 à 15 m	2,4 m	2,4 m	6 à 15 m

Dans les secteurs numéros 2 et 3, l'emprise actuelle est très variable et devra être régularisée par la réalisation du projet.

Dans le secteur numéro 3, secteur qui comprend le passage de la rivière et le milieu rural, l'emprise supplémentaire nécessaire moyenne s'élève à environ 20 mètres. Techniquement, l'ampleur de cet élargissement rend difficile sinon impossible pour ce secteur particulier la réalisation des scénarios A (élargissement strictement à Mascouche) et B (élargissement strictement à Terrebonne). En effet, quel que soit le scénario choisi dans les secteurs 1 et 2,

un décrochage de 20 mètres d'un côté ou de l'autre s'avère difficilement réalisable. L'élargissement de ce secteur devra se faire à partir du centre-ligne correspondant au scénario choisi pour le secteur 2 et se rapprochera de l'élargissement proposé dans le scénario C, soit moitié d'un côté et moitié de l'autre.

10.1.2 LA DÉMARCHE PERMETTANT D'EN ARRIVER AU CHOIX DU SCÉNARIO DE MOINDRE IMPACT

Afin de déterminer lequel des trois scénarios engendre le moins d'impact résiduel sur le milieu, une évaluation des impacts de chacun des scénarios sera faite pour deux des trois secteurs d'évaluation identifiés à la section précédente. Les impacts générés par le projet dans le secteur 3 seront évalués en fonction du scénario C.

Le choix du scénario de moindre impact pour les secteurs d'évaluation 1 et 2 se fera à partir de l'autoroute 640. Le choix de scénario dans le secteur d'évaluation 2 devra tenir compte des contraintes techniques découlant du choix de scénario fait dans le secteur d'évaluation 1.

Le choix du scénario de moindre impact est fait après avoir déterminé les impacts résiduels particuliers à chacun des scénarios; donc, après avoir déterminé, s'il y a lieu, des mesures d'atténuation de l'impact. L'appréciation de l'impact résiduel de chacun des éléments des différents milieux a été faite en cinq classes: très fort, fort, moyen, faible, négligeable.

La sommation des impacts résiduels particuliers à chacun des scénarios et propre à chacun des milieux permet de déterminer le scénario de moindre impact.

Le projet d'élargissement de la route 337 engendre des impacts particuliers à chacun des scénarios mais aussi des impacts communs à chacun des scénarios. En effet, quel que soit le scénario considéré, le réaménagement de la route génère une série de répercussions qu'il faut évaluer et qu'il est possible dans plusieurs cas d'atténuer. Le chapitre 12 présente donc l'évaluation des impacts communs aux trois scénarios, suggère des mesures d'atténuation et fait la synthèse des impacts résiduels particuliers du scénario retenu pour la réalisation du projet dans chacun des secteurs d'évaluation.

10.2 LA MÉTHODOLOGIE _____

10.2.1 L'ÉVALUATION DE L'IMPACT: MÉTHODOLOGIE _____

L'évaluation de l'impact a été faite à l'aide de trois indicateurs, soit la durée, l'étendue et l'intensité.

- Durée de l'impact: portée temporelle des conséquences du projet:
 - .court terme (0)*: lorsque les effets sont ressentis durant la période de construction et les deux premières années;
 - .moyen terme (1)*: lorsque les effets sont ressentis entre deux et vingt ans après la construction;
 - .long terme (2)* : lorsque les effets sont ressentis plus de vingt ans après la construction;
 - .permanente (2)* : lorsque les effets sont irréversibles.

* Valeur numérique de l'indicateur

- Étendue de l'impact: portée spatiale des conséquences du projet:
- .ponctuelle (0)*: l'impact n'affecte que les éléments environnementaux situés à proximité de l'emprise (première ligne de propriétés des deux côtés de la route 337);
 - .locale (1)*: l'impact s'étend jusqu'aux éléments du milieu situés dans la zone d'étude;
 - .régionale (2)*: l'impact s'étend jusqu'aux éléments du milieu situés à l'extérieur de la zone d'étude.

* Valeur numérique de l'indicateur.

- Intensité de l'impact:

Afin d'apprécier le degré d'intensité d'un impact sur les milieux biophysique et humain ou leurs composantes, deux principaux critères ont été retenus, ce sont:

- la valeur environnementale de l'élément ou du milieu et,
- l'ampleur des modifications physiques ou degré de perturbation.

Ces critères intègrent déjà au départ plusieurs variables s'y rapportant. Ainsi, le premier critère à savoir la valeur environnementale exprime l'intérêt scientifique et du public. Il tient compte, entre autres, des rôles et du dynamisme de l'élément ou du milieu, de leur qualité, des potentiels et de la valorisation sociale. Une échelle de cinq degrés variant de très forte à très faible est utilisée pour l'évaluation environnementale.

Le second critère, le degré de perturbation exprime l'ampleur des modifications des caractéristiques propres à l'élément ou au milieu affecté.

Ce paramètre intègre donc la notion de fragilité soit la capacité de l'élément ou du milieu à s'adapter ou à récupérer. Le degré de perturbation peut être:

- . fort lorsque les modifications sont telles que l'élément ou le milieu perdront l'ensemble ou la majorité de leurs caractéristiques propres de sorte que leur identité sera compromise;
- . moyen lorsque les modifications sont telles que l'élément ou le milieu perdront certaines de leurs caractéristiques propres, donc leur qualité sans pour autant compromettre leur identité;
- . faible lorsque les modifications sont telles que l'élément ou le milieu conserveront la majorité de leurs caractéristiques propres, donc leur identité.

L'évaluation de l'intensité de l'impact résultant de la synthèse de ces deux critères est illustrée au tableau XXI.

TABLEAU XXI
GRILLE D'ÉVALUATION DE L'INTENSITÉ DE L'IMPACT

VALEUR ENVIRONNEMENTALE

DEGRÉ DE PERTURBATION	TRÈS FORTE	FORTE	MOYENNE	FAIBLE	TRÈS FAIBLE
Fort	Très forte (6)*	Très forte (6)	Forte (5)	Moyenne (3)	Faible (1)
Moyen	Très forte (6)	Forte (5)	Moyenne (3)	Faible (1)	Très faible (0)
Faible	Forte (5)	Moyenne (3)	Faible (1)	Très faible	Très faible (0)

* Valeur numérique de l'indicateur

- Impact global

Une appréciation de l'impact global est obtenue en totalisant la valeur assignée aux trois indicateurs composant l'impact;

- . Impact très fort: 9-10
- . Impact fort: 8
- . Impact moyen: 6-7
- . Impact faible: 3-4-5
- . Impact négligeable: 0-1-2

10.2.2 L'ÉVALUATION DE L'INTENSITÉ DE L'IMPACT:
MÉTHODOLOGIES PARTICULIÈRES À CHACUN DES MILIEUX _____

10.2.2.1 LE MILIEU BIOPHYSIQUE _____

VÉGÉTATION FORESTIÈRE

Un important critère entrant dans la définition de la valeur environnementale des groupements forestiers (réf.: tableau VIII) est leur valeur écologique.

Afin d'apprécier cette dernière, différentes variables dont le stade d'évolution des peuplements dans la succession végétale (stade terminal, de transition ou pionnier) et leur qualité, tenant alors compte de la maturité (âge ou indice densité-hauteur) et des perturbations (coupes partielles, par exemple), sont mis en relation, essentiellement, suivant la matrice présentée au tableau XXII.

TABLEAU XXII

**MATRICE D'ÉVALUATION DE LA VALEUR ÉCOLOGIQUE
DES GROUPEMENTS FORESTIERS**

Indice densité-hauteur	STADE D'ÉVOLUTION		
	Terminal	De transition avancé	pionnier ou de transition jeune
B ₂		EroR (F)	PePb (F)
	FORTE	MOYENNE	FAIBLE
A ₃ , B ₃ , C ₂	PiB	Ero, EroR (F)	Pe
	MOYENNE	FAIBLE	TRÈS FAIBLE
C ₄ , C ₅			Pe, PePb (F)
	FAIBLE	TRÈS FAIBLE	TRÈS FAIBLE

La valeur environnementale correspondra alors à la valeur écologique modifiée par le type de zonage municipal (intérêt social). Ainsi, la valeur écologique à moins d'être déjà à son maximum sera augmentée d'une classe lorsque le zonage municipal est de type parc ou espace vert et diminuée d'une classe lorsqu'il est de type industriel, commercial ou résidentiel. De plus, cette valeur sera aussi augmentée pour tout groupement renfermant au moins une espèce floristique particulière (d'après Bouchard et al., *opus cit.*).

Afin d'apprécier le degré d'intensité d'un impact, la valeur environnementale est alors mise en relation avec le degré de

perturbation (tableau XXI). Ce dernier sera fonction bien sûr de l'importance de la superficie relative touchée par le projet, mais encore, de la sensibilité ou capacité du peuplement forestier à s'adapter aux nouvelles conditions de l'environnement.

Par exemple, si moins de 10 % de la superficie du peuplement est touchée par le projet et qu'en plus, comme c'est le cas en général des peuplements de transition de la zone d'étude, la végétation s'avère peu sensible aux perturbations entraînées par le projet, l'intensité de l'impact correspondra à la valeur environnementale du peuplement diminuée d'une classe (puisqu'alors le degré de perturbation serait faible).

PLANTATION

Dans le cas de plantations, leur valeur écologique mais surtout leur intérêt socio-économique (entre autres démontré par leur localisation ou non en zone agricole protégée) détermineront la valeur environnementale.

AUTRES ÉLÉMENTS DU MILIEU BIOPHYSIQUE

Les autres éléments du milieu biophysique soit la végétation aquatique et riveraine, la faune et la qualité des eaux sont traités globalement, le biotope⁷ servant d'unité d'analyse. Alors que la valeur de ce dernier dépendra surtout du type d'espèces résidentes (faune, flore) et de la capacité du milieu à répondre aux besoins vitaux de la faune, trois critères ont été utilisés pour l'évaluation environnementale:

1. sensibilité des espèces et du milieu;
2. qualité;
3. valorisation sociale.

⁷ Milieu biologique déterminé offrant à une population animale et végétale bien déterminée des conditions d'habitat relativement stables.

10.2.2.2 LE MILIEU AGRICOLE

Le degré d'intensité d'un impact sur une exploitation agricole est évalué en fonction du degré de perturbation (pourcentage de réduction de la superficie) et de la valeur environnementale (niveau d'utilisation de la superficie touchée, valeur des aménagements: drainage, clôture, remise, autres).

Ainsi, une perte de superficie suffisante pour compromettre l'existence de l'exploitation ou pour amputer de façon substantielle la marge de manoeuvre de l'exploitant (tant sur les plans physique qu'économique), ce qui nécessiterait la location ou l'achat de superficies équivalentes pour assurer la poursuite des activités à un niveau comparable, représentent un degré de perturbation fort.

Un degré de perturbation moyen serait la conséquence d'une diminution de superficie dont les effets seraient absorbés par la marge de manoeuvre sans nécessiter d'intervention à court terme.

La perte de superficie qui n'entraînerait qu'une perte économique immédiate sans conséquences sur le fonctionnement de l'exploitation, représenterait un degré de perturbation faible.

Finalement, tous les dérangements mineurs susceptibles de découler du projet lors de sa phase de construction ou d'exploitation représentent également un degré de perturbation faible.

Le projet d'élargissement de la route 337 n'affecte qu'une seule exploitation agricole spécialisée dans la culture du gazon ainsi que l'élevage de bovins de boucherie. Cette exploitation, étant active et localisée en zone agricole, représente une valeur environnementale forte.

10.2.2.3 LE MILIEU URBAIN

L'intensité de l'impact sur ce milieu dominé par les commerces est évalué en fonction du degré de perturbation et de la valeur environnementale.

DEGRÉ DE PERTURBATION - LOTS BÂTIS

Le degré de perturbation est évalué selon 2 paramètres:

- . possibilité que les activités normales puissent se poursuivre sur les lots résidentiels, commerciaux et autres après empiétement;
- . ampleur de l'empiétement sur les marges de recul.

- Résidences

Un lot résidentiel requiert une marge de recul avant minimale souhaitable de 5,0 mètres qui permet le stationnement d'une automobile et la mise en place d'un aménagement paysager.

- Autres usages urbains

Pour les autres usages urbains, tels commerces et industries, qui font un usage intensif du terrain en façade pour du stationnement ou de l'exposition de véhicules automobiles, une marge de recul de 9,75 mètres serait nécessaire pour assurer la continuité de ces pratiques. En effet, cette marge permettrait d'utiliser une partie de la façade pour le stationnement (angle 45° par rapport au bâtiment) et elle laisserait les espaces nécessaires aux manoeuvres de stationnement.

Cette marge est justifiée par la mise en place de bordures qui limiteraient les accès aux seules entrées aménagées à cette fin, soit 11 mètres de largeur sur le chemin public.

Quand la marge avant est égale ou supérieure à 12 mètres, il est alors possible d'utiliser toute la façade pour le stationnement (angle 90° par rapport au bâtiment) et il reste des espaces suffisants pour les manoeuvres de stationnement.

- Usage mixte: commerce-résidence

Pour cet usage, la marge résiduelle sera examinée selon que le terrain est utilisé intensivement de façon commerciale ou non intensivement de façon résidentielle.

Par la suite, le degré de perturbation est évalué en combinant l'utilité de la marge résiduelle et le pourcentage de réduction de la marge de recul ce qui permet de déterminer l'importance des modifications apportées aux marges de recul.

TABLEAU XXIII

GRILLE D'ÉVALUATION DU DEGRÉ DE PERTURBATION SUR LE MILIEU BÂTI

Résidence	M < 5,0 m	5,0 ≤ M < 8,5 m	8,5 m ≤ M	Degré de perturbation
Autres usages	M < 9,75 m	9,75 ≤ M < 12,0 m	12,0 ≤ M	
	40 % ≤ R R < 40 %	60 % ≤ R 40 % ≤ R < 60 % R < 40 %	40 % ≤ R R < 40 %	FORT MOYEN FAIBLE

R: pourcentage de réduction de la marge de recul
M: marge résiduelle

DEGRÉ DE PERTURBATION - LOTS VACANTS

Le degré de perturbation est évalué en fonction de la conformité des lots quant aux normes minimales de profondeur et de superficie établies par les municipalités de Mascouche et Terrebonne.

Le degré de perturbation est fort lorsqu'un lot devient dérogatoire suite à l'empiétement. À l'opposé, le degré de perturbation est faible lorsque le lot est déjà dérogatoire dans son état actuel ou lorsqu'il demeure réglementaire après réduction de la profondeur et de la superficie.

VALEUR ENVIRONNEMENTALE

Une valeur environnementale forte est attribuée à tous les lots bâtis car ils représentent une utilisation intensive de l'espace urbain via les activités résidentielles, les activités commerciales et les activités de travail. De plus, une valeur environnementale très forte est assignée aux bâtiments pour lesquels un quotient patrimonial fort ou moyen a été identifié.

Une valeur faible est attribuée aux terrains vacants car n'étant pas utilisés activement, l'élargissement de la route ne modifierait pas l'organisation sociale du milieu.

11.0 ANALYSE DES IMPACTS ET CHOIX D'UN SCÉNARIO DE MOINDRE IMPACT DANS LES SECTEURS 1 ET 2

Le scénario préférentiel est établi en comparant les impacts produits par chaque scénario sur le milieu biophysique et le milieu bâti car ces impacts sont les seuls discriminants pour ces secteurs. En effet, les secteurs 1 et 2 offrent une résistance visuelle faible (unités de paysage C-D-E) et les impacts visuels ponctuels peuvent être résorbés par les mesures d'atténuation; les impacts sur le milieu visuel sont décrits au chapitre 12.

11.1 LE MILIEU BIOPHYSIQUE

Le projet d'élargissement ne crée aucun impact sur le milieu physique de ces secteurs étant donné que le relief est uniforme et pratiquement plat.

Le milieu biologique comporte quant à lui quelques impacts particuliers à la mise en oeuvre de l'un des trois scénarios d'élargissement de la route. Dans les secteurs d'évaluation 1 et 2, l'analyse des impacts du milieu biologique révèle que seulement deux sites seront touchés par le projet. Ces deux impacts sont de même type en ce sens qu'ils affectent des peuplements forestiers, que la durée de l'impact sera permanente, que l'étendue sera ponctuelle et que l'intensité y sera très faible ou nulle suivant le scénario étudié. Les parcelles forestières touchées sont toutes deux situées à la

limite ouest de la route actuelle; il s'agit des parcelles 103 et 90 dans le secteur 1 (carte 4). Seul le scénario A n'affecterait aucunement ces deux parcelles car l'élargissement se ferait du côté est de la route, soit à Mascouche.

La parcelle 103 est occupée par une peupleraie, soit un peuplement dont le stade évolutif est pionnier ou de transition (jeune). De façon générale, il est jugé peu sensible aux perturbations éventuelles. Avec un indice densité-hauteur A3, sa valeur écologique est très faible (tableau XXII). Il se produit actuellement un morcellement du peuplement suite au déboisement qu'a nécessité le développement industriel du secteur; sa valeur environnementale s'en trouve donc très faible. La réalisation des scénarios B ou C causera un impact de très faible intensité à ce peuplement car sa valeur écologique est très faible et sa localisation dans une zone industrielle ne lui assure aucune protection; en outre, le degré de perturbation est faible étant donné que la superficie perdue (environ 40 ou 80 m² selon le scénario) représente moins de 1 % de la superficie du peuplement.

La parcelle 90 est occupée par un peuplement de type mélangé mais à prédominance d'essences feuillues intolérantes. Ce peuplement de stade de transition avancée comporte un indice densité-hauteur A3; sa valeur écologique est donc faible (tableau XXII). Les scénarios B et C l'affecteront avec une très faible intensité car en plus de sa faible valeur écologique, ce peuplement est situé dans une zone commerciale (valeur environnementale très faible) et à peine 150 ou 300 m² soit au maximum 1 % de sa superficie sera perdue.

Enfin comme l'intensité des impacts est très faible ou nulle, quel que soit le scénario, aucune mesure d'atténuation n'est recommandée. L'impact résiduel demeure donc très faible sur ces deux parcelles forestières (103, 90) situées à Terrebonne.

11.2 LE MILIEU URBAIN

Dans un premier temps on a évalué pour chaque terrain l'importance de l'impact global, puis de l'impact résiduel après atténuation. Dans un deuxième temps, on a totalisé, selon leur importance (fort à négligeable), le nombre d'impact global et d'impact résiduel pour chaque scénario à savoir:

- A) Empiètement du côté de Mascouche,
- B) Empiètement du côté de Terrebonne,
- C) Empiètement des deux côtés.

C'est le scénario comprenant le moins d'impacts résiduels forts et moyens qui sera retenu.

SECTEUR 1 (chaînage 1+100 à 2+450, fiches U-1 à U-21)

- A) L'élargissement du côté de Mascouche causerait onze impacts forts qui menaceraient la viabilité des usages en place. Pour dix de ces bâtiments (ch. 1+350, 1+370, 1+400, 1+970, 2+080, 2+240, 2+270, 2+405, 2+425, 2+450) l'expropriation ou la relocalisation sur le même lot pourrait conduire à un impact résiduel plus faible. Pour le onzième (ch. 1+860), la relocalisation est impossible mais des espaces de stationnement pourraient éventuellement être aménagés dans la marge latérale ce qui résulterait en un impact résiduel moyen.

Les lots résidentiels sis aux chaînages 2+110 et 2+320 subissent un impact moyen mais la viabilité est assurée. Pour tous les autres lots bâtis, l'impact est faible alors que pour les terrains vacants, l'impact est négligeable puisque leur statut est inchangé vis-à-vis les normes minimales établies par la municipalité de Mascouche dans son règlement de zonage; ces lots

vacants s'étendent au total sur environ 190 mètres le long de la route 337 soit 14 % de la longueur du secteur 1.

- B) Un élargissement du côté de Terrebonne cause un seul impact fort (ch. 2+005) (fiche U-15) qui pourrait éventuellement être atténué par l'aménagement d'espaces de stationnement dans la marge latérale; l'impact résiduel est moyen. Sur les quatorze autres lots bâtis, on compte 13 impacts faibles en raison de l'ampleur des marges de recul actuelles, et un impact moyen.

En outre, l'impact est négligeable sur les six lots vacants, car leur statut, vis-à-vis les normes minimales fixées dans les règlements de zonage de Terrebonne, n'est pas modifié par la diminution de la profondeur et de la superficie; ces terrains vacants longent sur près de 420 mètres la route 337 ce qui représente 31 % de la longueur du secteur 1.

- C) Un élargissement réparti des deux côtés de l'emprise actuelle crée plus d'impacts résiduels moyens et faibles que les scénarios précédents car tous les lots doivent être touchés.

TABLEAU XXIV
SECTEUR 1 - IMPACTS CRÉÉS PAR CHACUN DES SCÉNARIOS

	SCÉNARIO «A» CÔTÉ MASCOUCHE	SCÉNARIO «B» CÔTÉ TERREBONNE	SCÉNARIO «C» MIXTE MASCOUCHE-TERREBONNE
• Impact global (nombre)			
fort	11	1	2
moyen	2	1	6
faible	15	13	34
négligeable	8	6	14
• Impact résiduel (nombre)			
fort	0	0	0
moyen	3	2	7
faible	25	13	35
négligeable	8	6	14
• Nombre de lots bâtis	28	15	43
• Nombre de lots vacants	8	6	14
	—	—	—
Total des lots touchés	36	21	56

Pour le secteur 1, le tracé préférentiel doit empiéter uniquement du côté de Terrebonne en raison du faible nombre de lots touchés, des impacts résiduels moyens créés par ce tracé et en raison de l'importance de l'espace occupé par les terrains vacants le long de la route.

SECTEUR 2 (chaînages 2+450 à 2+640, fiches U-36 à U-49)

L'évaluation du tracé de moindre impact dans le secteur 2 doit considérer:

- qu'un élargissement du côté de Mascouche nécessite un changement progressif de côté qui doit débiter dans le secteur 1 autour du chaînage 2+320; l'impact sur ces terrains du secteur 1 est inséré dans l'analyse du présent secteur;
- qu'un élargissement du côté de Terrebonne cause quand même des impacts du côté de Mascouche puisque sur ce côté l'emprise actuelle n'est pas uniforme et doit être régularisée pour permettre l'élargissement de la route; l'impact sur ces terrains situés à Mascouche est compris dans l'analyse du scénario B - Terrebonne.

A) L'élargissement du côté de Mascouche affecte 11 lots bâtis dont 7 subissent des impacts initialement forts et très forts qui pourraient être atténués par:

- l'expropriation ou la relocalisation sur le même lot du bâtiment principal et, le cas échéant, du bâtiment secondaire;
- la relocalisation des pompes à essence (ch. 2+420);

Parmi ces bâtiments deux sont de valeur patrimoniale, soit les résidences sises aux chaînages 2+552 (U-37) et 2+581 (U-38).

Enfin, pour trois terrains vacants, l'impact est négligeable puisque leur statut demeure le même vis-à-vis des normes municipales.

B) Un tracé qui se poursuit, à partir du secteur 1, du côté de Terrebonne affecterait dix lots bâtis répartis des deux côtés de la route actuelle, dont huit subiraient des impacts forts.

Certains impacts pourraient être atténués, cependant deux résidences situées à Terrebonne qui présentent une valeur patrimoniale (ch. 2+550, 2+570) ne peuvent être relocalisées sur le même lot car tout l'espace arrière est utilisé à des fins commerciales. Pour ces résidences, l'impact demeure fort.

- C) Le scénario qui empiète des deux côtés de la route actuelle, cause lui aussi un impact fort non atténuable sur les deux résidences à valeur patrimoniale sises à Terrebonne (ch. 2+550 et 2+570).

TABLEAU XXV
SECTEUR 2 - IMPACTS CRÉÉS PAR CHACUN DES SCÉNARIOS

	SCÉNARIO «A» CÔTÉ MASCOUCHE	SCÉNARIO «B» CÔTÉ TERREBONNE	SCÉNARIO «C» MIXTE MASCOUCHE-TERREBONNE
• Impact global (nombre)			
fort et très fort	7	8	5
moyen	1	1	0
faible	3	1	5
négligeable	3	1	1
• Impact résiduel (nombre)			
fort	3	4	2
moyen	4	4	0
faible	4	2	8
négligeable	3	1	1
• Nombre de lots bâtis	11	10	10
• Nombre de lots vacants	3	1	1
Total des lots touchés	14	11	11

Compte tenu du fait que les scénarios B et C causent, du côté de Terrebonne, deux impacts forts qui ne peuvent être atténués, il est alors préférable d'opter pour le scénario A - côté Mascouche - qui ne génère aucun impact résiduel fort.

11.3 CHOIX DU TRACÉ

Pour le secteur 1, le tracé de moindre impact passe du côté de Terrebonne (scénario B) puisqu'il n'y affecte que 15 lots bâtis dont deux subissent un impact résiduel moyen et 13, un impact résiduel faible. De plus, ce tracé empiète sur une longueur d'environ 420 mètres sur des terrains vacants équivalant ainsi à 31 % de la longueur du secteur 1.

Par ailleurs, l'impact causé sur les boisés occupant ces terrains vacants est négligeable compte tenu de la faible valeur écologique qu'ils représentent.

Dans le secteur 2, le tracé doit être déplacé du côté de Mascouche (scénario A) étant donné que l'ensemble des impacts est plus faible que pour les deux autres scénarios.

Dans le secteur 3, l'élargissement sera réparti de part et d'autre de l'axe actuel en s'adaptant aux conditions du terrain. Les marges de recul dans ce secteur sont élevées et l'emprise actuelle varie entre 20 et 40 mètres. Dans l'ensemble, les impacts dans ce secteur devraient être négligeables.

12.0 ANALYSE DÉTAILLÉE DES IMPACTS

L'analyse détaillée des impacts sera effectuée sur le tracé suivant:

SECTEUR n° 1:

- Scénario B: Élargissement moyen de 4,8 mètres du côté de Terrebonne de l'autoroute 640 au chaînage 2+320.
- Passage d'un élargissement de 4,8 mètres à Terrebonne à un élargissement similaire à Mascouche entre le chaînage 2+320 et le chaînage 2+480.

SECTEUR n° 2:

- Scénario A: Élargissement moyen de 4,8 à 8,8 mètres du côté de Mascouche du chaînage 2+480 au chaînage 2+640.

SECTEUR n° 3:

- Scénario C: Élargissement progressif depuis l'intersection de la route 337 avec le chemin Comtois-Pincourt jusqu'à un élargissement moyen de 10 à 12 mètres de chaque côté de la route.

Le passage du secteur 1 au secteur 2, soit d'un élargissement à Terrebonne à un élargissement à Mascouche, se fait dans le secteur 1 entre les chaînages 2+320 et 2+480; entre ces chaînages, les terrains du côté de Terrebonne voient l'empiètement diminuer de 4,8 mètres à 0 et ceux du côté de Mascouche subissent un empiètement progressif de 0 à 4,8 mètres.

Le passage du secteur 2 au secteur 3, soit d'un élargissement à Mascouche à un élargissement des deux côtés s'effectue au chaînage 2+640. Le centre-ligne de la nouvelle route est décalé de 1,8 mètres vers Mascouche par rapport au centre-ligne de la route actuelle; ce décalage se réduit progressivement pour rejoindre le centre-ligne de la route actuelle à la hauteur du pont. L'évaluation des impacts dans le secteur 3 a donc été faite en tenant compte de ce décalage. Le tracé de moindre impact est illustré sur la carte 9.

12.1 LA DESCRIPTION DES IMPACTS PAR MILIEU, LES MESURES D'ATTÉNUATION ET LES IMPACTS RÉSIDUELS _____

Cette section regroupe les impacts communs à tous les scénarios et les impacts ponctuels du projet dans chacun des secteurs ainsi que les mesures d'atténuation proposées.

12.1.1 LE MILIEU BIOPHYSIQUE _____

ÉLARGISSEMENT DE L'EMPRISE ET TRAVAUX DE CONSTRUCTION

Étant situé sur l'emplacement d'une route déjà existante et dans un milieu fortement urbanisé où aucune espèce faunique et aucun habitat faunique d'intérêt n'a été répertorié, le projet n'entraînera aucun impact significatif sur la faune terrestre.

Quant à la végétation, quelques impacts ponctuels sont appréhendés et sont traités à la section 11.1.1. Notons que seules les parcelles 103 et 90 situées dans le secteur d'évaluation 1 seront affectées par le projet d'élargissement à Terrebonne. Ces deux peuplements n'auront à subir qu'un impact résiduel négligeable (fiches B-1 et B-2).

CONSTRUCTION ET AMÉNAGEMENT D'UN NOUVEAU PONT ET CONSTRUCTION POSSIBLE D'UN PONT TEMPORAIRE

- Traversée des zones à risques de glissement de terrain

La présence de zones à risques de glissement sur les berges de la rivière Mascouche rend plus compliquée techniquement la construction d'un nouveau pont ou l'installation possible d'un pont temporaire. Ces travaux pourraient occasionner quelques effets environnementaux sur le milieu physique.

En effet, des opérations telles que le déboisement des rives (si nécessaire) et la circulation de machinerie lourde, parce qu'elles déstabilisent les pentes et déstructurent le sol, pourraient occasionner l'érosion de talus et représenter une augmentation des risques de glissement de terrain dans les zones à risques s'il devait aussi y avoir ravinement, voire décrochement. L'impact (B-4) est fort dans les zones à risques moyens et élevés. Cependant, il s'agit ici d'un impact temporaire devant se résorber complètement à moyen terme, c'est-à-dire, dès que les talus se seront de nouveau stabilisés de façon naturelle. Afin de limiter à la période de construction la durée de l'impact et pour éviter que ne se produise après construction une augmentation des risques de glissement, plusieurs mesures d'atténuation ont été retenues:

- toute circulation de machinerie ou utilisation de machinerie lourde sera soit prohibée soit réduite au strict nécessaire dans les zones sensibles (pentes excédant 25 %, i.e. 15°);

- en conséquence, le déboisement s'il s'avère nécessaire sera exécuté de façon manuelle dans ces zones; de plus, la possibilité de le réduire au minimum sera étudiée suivant les caractéristiques de la végétation, des sols et de la topographie. En effet, une destruction du couvert végétal à l'aide de machinerie pourrait, par exemple, provoquer des mouvements superficiels du sol telle la reptation qui combinée à une érosion possible provoquerait le déplacement d'importantes quantités de sol;
- partout où il y aura eu du déboisement, on s'assurera donc de la stabilité du milieu avant de poursuivre les travaux;
- de façon générale, les berges devront être consolidées pour contrôler tous les facteurs d'instabilité potentielle;
- les risques d'érosion seront, entre autres, minimisés en réduisant le plus possible la déclivité des talus;
- toutes les mesures de renaturalisation ou de stabilisation prévues seront prises le plus tôt possible;
- le sol devra être fixé au moyen de plantes herbacées et d'arbustes typiques du milieu;
- dans la mesure du possible, on devra éviter toute construction à proximité ou dans les zones à risques élevés (pont temporaire).

• Traversée de la rivière Mascouche

Durant la période de construction, le bouleversement des berges et celui du lit de la rivière Mascouche créera un apport supplémentaire de sédiments et de particules en suspension dans le cours d'eau. En outre il y a risque que le cours d'eau soit partiellement remblayé, selon la localisation des piliers du pont et les méthodes de construction utilisées. A toutes fins pratiques cependant, ces interventions ne sauraient tout au plus qu'induire une perte de superficie sur le milieu aquatique, cette perte ne modifiant pas la nature du milieu ni n'affectant la qualité de l'habitat dans son ensemble (fiche B-3).

En effet, les eaux de la rivière Mascouche sont déjà de faible qualité - la turbidité et les solides en suspension sont élevés et les phosphates et cuivre sont en concentration supérieure aux normes. D'ailleurs, ces eaux ne sont que très peu utilisées par une faune d'intérêt; les rives de la rivière ne correspondent pas aux conditions de fraie recherchées par la seule espèce sportive recensée (Grand brochet, 1 seul spécimen). L'ensemble de la végétation riveraine est typique de celle des prairies en milieu agricole tandis que la végétation aquatique est peu développée. Elle ne comporte aucun élément d'intérêt pour les poissons - seules les espèces fourrages ont un certain intérêt pour ce type de végétation - et la probabilité d'y retrouver une espèce d'intérêt floristique demeure très faible. Les petits herbiers d'émergentes concernés par cette probabilité s'avèrent suffisamment éloignés du pont pour ne subir aucun préjudice des travaux; aucune modification des niveaux d'eau n'est d'ailleurs appréhendée dans leurs parages. L'orme de Thomas faisant partie du cortège des plantes riveraines ne sera pas non plus affecté par la construction du nouveau pont puisqu'il se trouve localisé sur le haut de la berge de la rivière, du côté nord-ouest du pont, soit, en dehors des limites de l'emprise projetée. Enfin, les espèces d'oiseaux sont typiques des milieux agricoles et urbanisés. Quant à la rivière, elle ne constitue pas un site d'alimentation pour les oiseaux. Le rat musqué ne sera touché par le projet. Globalement, le degré de perturbation est évalué à faible. Ce faible degré ne saurait créer sur le milieu de valeur environnementale moyenne ou faible (s'il y a présence ou non d'une plante rare), qu'un impact de faible ou de très faible intensité. D'étendue locale et de durée permanente, l'impact global est alors qualifié de faible.

Afin de protéger adéquatement l'habitat aquatique et afin de s'assurer qu'aucune espèce floristique rare ne puisse être touchée, diverses mesures d'atténuation sont proposées lesquelles s'appliquent aussi, s'il y a lieu, pour la construction d'un pont temporaire. Ainsi, tant pour la démolition de l'ancien pont que pour la construction du nouveau pont, les travaux devront être exécutés de manière à ne jamais entraver la libre circulation des poissons, ni modifier les niveaux d'eau non plus que la section humide de la rivière; un nettoyage complet des berges et du lit devra être effectué en respect bien sûr de la zizanie aquatique à moins que ne soit confirmé hors de tout doute, avant la construction, un statut de plante commune à cette espèce. Les piliers du pont devront être localisés hors du lit et de la berge et aucun remblaiement ne sera

toléré dans le cours d'eau. On évitera ainsi tout empiétement dans la rivière, on limitera au minimum l'empiétement sur les berges et on devra éviter tout empiétement à l'extérieur de l'emprise. Si nécessaire, les activités de déboisement devront être effectuées immédiatement avant la construction qui ne devra pas coïncider avec les périodes de crue et de fortes pluies. Le sol remanié en bordure de la rivière et sur les berges devra être stabilisé aussitôt que possible. Enfin, il faudra appliquer, si nécessaire, l'article 7.13 du Cahier des charges et devis généraux du Ministère des Transports et disposer des matériaux inutilisables selon les stipulations de l'article 25.04.9.

En tenant compte de l'application de ces mesures lesquelles, rappelons-le, s'appliquent aussi, pour la construction d'un pont temporaire, la faible superficie des berges alors touchée par le projet et la faible ou moyenne qualité du milieu ayant globalement trait à la nature des berges, à la qualité des eaux, à la végétation aquatique et riveraine et à la faune (poissons, oiseaux et mammifères semi-aquatiques), aucune modification significative du milieu n'est appréhendée suite à la réalisation de ce projet.

Seul un apport supplémentaire de sédiments et de particules en suspension sera drainé dans le cours d'eau pendant la construction. Mais, considérant le niveau déjà élevé de la turbidité et des solides en suspension, cet apport ne saurait changer grand chose à la qualité déjà faible du milieu.

RÉSULTATS DE L'ANALYSE

En définitive, du point de vue biophysique, l'élargissement de la route 337 n'engendrera que deux impacts permanents très faibles sur la végétation (peuplements n° 103 et n° 90). Compte tenu des importantes mesures d'atténuation proposées dans les zones à risques de glissement de terrain ainsi que dans la rivière et à ses abords, la réalisation du projet ne produira que deux impacts résiduels temporaires, l'un qualifié de moyen (augmentation possible des risques de glissements), l'autre qualifié de très faible (apport sédimentaire plus élevé dans la rivière).

12.1.2 LE MILIEU AGRICOLE

Soulignons, en premier lieu, que le milieu agricole est restreint au territoire couvert par le secteur d'évaluation 3. L'élargissement de la route d'environ 11 mètres de chaque côté n'aura qu'un faible impact sur la plantation et sur la seule exploitation agricole que traverse la route 337.

IMPACTS PERMANENTS

La parcelle 89 est située dans le secteur 3 du côté nord-ouest de l'intersection de la route 337 et du chemin Comtois-Pincourt. Cette parcelle est occupée partiellement par une plantation de pins blancs matures associée à un stade d'évolution terminal, ce qui lui confère une valeur écologique moyenne (tableau XXII). Comme il s'agit ici d'un peuplement aménagé (efforts investis) qui plus est, localisé en zone agricole protégée et qu'aucune demande de dézonage n'est déposée pour le secteur, la valeur environnementale est jugée forte. L'élargissement de l'emprise routière entraînera la perte de 46 m² de cette parcelle. Seulement un ou deux grands pins blancs localisés en bordure de la nouvelle emprise risqueraient de disparaître si des dommages sérieux étaient occasionnés aux racines, surtout par les travaux d'excavation.

Le degré de perturbation est donc jugé faible. Ce faible degré entraînera un impact d'intensité faible sur le milieu de forte valeur environnementale. Mais, d'étendue ponctuelle et de durée permanente, l'impact global demeure faible (fiche U-22).

Cependant, il demeure possible de prévenir la disparition appréhendée des quelques pins localisés en bordure de la nouvelle emprise en limitant par exemple l'étendue des travaux d'excavation à 60cm maximum au-delà de la bordure de béton (drainage fermé), ceci, afin de minimiser les pertes de racines. L'érection d'une clôture devant protéger les arbres et leurs racines de tout rapprochement de machinerie lourde durant la construction sera également appliquée lorsque requise.

Ces mesures, en raison de leur efficacité, devraient permettre de conserver tous pins en bordure de la nouvelle emprise; cependant, comme elles n'agissent pas sur la perte de superficies, l'impact résiduel demeure faible.

Pour l'exploitation agricole, les impacts liés à ce type de réaménagement se résument d'abord aux conséquences directes qu'une perte de superficie peut entraîner sur les performances économiques de l'exploitation.

L'élargissement de l'emprise entraînera une perte de superficies en culture de 4455 m² (0.45 ha) du chaînage 2+925 au chaînage 3+510 soit, 2750 m² (0.28 ha) de superficie en culture de gazon à Mascouche et 1705 m² (0.17 ha) de superficie en pâturage à Terrebonne. L'impact résiduel sur l'exploitation est jugé faible puisque la perte de superficie constitue moins de 1/5 de 1 % (0,14) de la superficie totale (340 ha) de l'exploitation (fiche A-2).

Le réaménagement de l'intersection Martin-Newton/Route 337 incluant la perte de superficie consécutive à l'aménagement de triangles de visibilité entraînerait une perte de superficie globale de 5 500 m² (0,55 ha) soit ici encore moins de 1 % de la superficie de l'exploitation. La scarification et le réaménagement de l'ancienne emprise du chemin Newton sauront réduire la perte de superficies à 2 100 m² (0,21 ha) (fiche A-7).

Outre la perte de superficies, l'élargissement de la route entraînera les trois autres impacts permanents suivants:

- Il y a possibilité de contamination d'un puits situé à Mascouche par les agents déglaçants épandus sur la chaussée en hiver. Étant donné que ce puits n'est utilisé que pour l'irrigation sporadique de la gazonnière, l'impact résiduel est jugé faible (fiche A-5).
- Le reprofilage des fossés n'entraînera qu'un impact résiduel faible puisqu'il n'y a pas de drains souterrains débouchant dans le fossé de la route (fiche A-1).

- En ce qui a trait à la traverse de machineries agricoles à l'intersection Martin-Newton/Route 337, l'impact sera **moyen**: l'intersection sera plus difficile à traverser pour les machines agricoles lentes (fiche A-4).
- Le réaménagement du chemin Newton oblige l'expropriation de la grange à cet endroit; l'impact est **fort** (fiche A-6).

IMPACTS TEMPORAIRES

Les impacts temporaires sont liés aux activités du chantier de construction. L'éloignement des bâtiments de ferme et de la résidence les empêchera d'être incommodés par la poussière. En outre, bien que l'achalandage des camions et la réalisation des travaux de réaménagement puissent causer certaines entraves à la circulation, il n'est prévu aucun préjudice sérieux à l'exploitation agricole.

Un seul impact temporaire significatif peut être relevé: Il s'agit de l'enlèvement des clôtures de ferme sur une distance de 180 mètres du côté de Terrebonne. Toutefois cet impact dont l'intensité est forte et dont l'impact global est faible peut être atténué. En effet, la présence de sites alternatifs sur la ferme ou encore l'installation de clôtures temporaires permettraient le maintien de la paissance des animaux. L'impact résiduel est donc jugé **négligeable** (fiche A-3).

RÉSULTATS DE L'ANALYSE

Les impacts résiduels sur le milieu agricole sont donc peu importants à l'exception de l'expropriation de la grange pour le réaménagement du chemin Newton.

12.1.3 LE MILIEU URBAIN

IMPACTS PERMANENTS

Les impacts permanents sur le milieu bâti (actuel ou potentiel), dans le cadre d'un tel projet d'élargissement, réfèrent essentiellement aux conséquences sur l'usage de la propriété (résidentiel, commercial, industriel, institutionnel) occasionnées par la réduction de la marge de recul et le rapprochement de l'emprise vis-à-vis du bâtiment.

Sur plusieurs lots (16), le tracé retenu cause un impact initial fort. L'application de mesures d'atténuation permet cependant de résorber une bonne partie de ces impacts et laisse:

- trois impacts forts imputables à des expropriations absolument nécessaires;
- treize impacts moyens découlant pour la plupart d'empiétements moyens dans les marges réglementaires. Dans certains cas (7), des mesures comme le réaménagement de la propriété, le paiement de certains dommages ou toute autre solution acceptable pour le propriétaire pourraient être envisagées.

Le tableau XXVI résume les impacts permanents dans chacun des secteurs.

TABLEAU XXVI
IMPACTS PERMANENTS SUR LES LOTS TOUCHÉS PAR LE TRACÉ RETENU
MILIEU URBAIN

	SECTEUR 1		SECTEUR 2		SECTEUR 3		TOTAL	
	Côté Terrebonne	Résiduel	Côté Mascouche	Résiduel	Terrebonne-Mascouche	Résiduel	Global	Résiduel
Fort	1	0	7	3	9	0	17	3
Moyen	1	2	1	4	1	9	3	15
Faible	13	13	3	4	2	2	18	19
Négligeable	6	6	3	3	2	3	11	12
TOTAL	21	21	14	14	14	14	49	49

Pour les automobilistes, la construction d'un terre-plein central va causer un impact global moyen en réduisant l'accessibilité aux résidences, commerces et autres. En contrepartie, les automobilistes jouiront d'une accessibilité plus sécuritaire puisque le terre-plein central permet de contrôler les sites de virage à gauche et puisque l'ajout d'une deuxième voie sert plutôt de voie d'accès aux terrains privés.

IMPACTS TEMPORAIRES

Pendant la période de construction, quelques impacts de durée temporaire causeront un préjudice aux résidents habitant le long de la route ainsi qu'aux propriétaires de commerces et d'industries bordant la 337. Les activités de construction telles que la circulation de machineries lourdes, le terrassement, etc., ainsi que les entraves à la circulation produiront les impacts suivants:

- Possibilité d'incommodation par la poussière
- Augmentation du niveau de bruit et du niveau des vibrations
- Accessibilité aux entreprises rendue plus difficile.

Ces inconvénients peuvent être assez forts et l'application de mesures d'atténuation tels l'utilisation d'abat-poussière, la réalisation des travaux pendant les heures ouvrables, le maintien de l'accès aux terrains privés, permet de les réduire.

12.1.4 LE MILIEU VISUEL _____

12.1.4.1 IMPACTS GLOBAUX SUR LES UNITÉS DE PAYSAGE _____

L'indice de l'impact global est déterminé en fonction de la résistance visuelle de l'unité de paysage, de la durée et de l'étendue de l'impact, attribuable au tracé proposé. Cet indice fut déterminé à l'aide du tableau XXVII - Grille d'évaluation de l'indice de l'impact global sur l'unité de paysage. La résistance visuelle calculée pour les unités de paysage lors de l'analyse du milieu visuel est une importante mesure du degré de perturbation et en conséquence de l'intensité de l'impact. La résistance visuelle est alors très influente lors du calcul de l'impact global. Les indices des impacts globaux sont présentés au tableau XXVIII.

TABLEAU XXVII

GRILLE D'ÉVALUATION DE L'INDICE DE L'IMPACT GLOBAL
SUR L'UNITÉ DE PAYSAGE

DURÉE	INTENSITÉ*	ÉTENDUE**	INDICE DE L'IMPACT GLOBAL
Permanent	Forte	Forte	Fort
		Moyenne	Fort
		Faible	Fort
	Moyenne	Forte	Fort
		Moyenne	Moyen
		Faible	Moyen
	Faible	Forte	Fort
		Moyenne	Moyen
		Faible	Faible
Moyen-terme	Forte	Forte	Fort
		Moyenne	Moyen
		Faible	Moyen
	Moyenne	Forte	Moyen
		Moyenne	Moyen
		Faible	Faible
	Faible	Forte	Moyen
		Moyenne	Faible
		Faible	Faible
Temporaire	Forte	Forte	Moyen
		Moyenne	Moyen
		Faible	Faible
	Moyenne	Forte	Moyen
		Moyenne	Faible
		Faible	Faible
	Faible	Forte	Faible
		Moyenne	Faible
		Faible	Faible

TABLEAU XXVIII
INDICE DES IMPACTS GLOBAUX SUR LES UNITÉS DE PAYSAGE

UNITÉ	DURÉE	INTENSITÉ*	ÉTENDUE GLOBALE	INDICE DE L'IMPACT**
A	Permanent	Moyenne	Moyenne	Moyen
B	Permanent	Moyenne	Moyenne	Moyen
C	Permanent	Faible	Faible	Faible
D	Permanent	Faible	Faible	Faible
E	Permanent	Faible	Faible	Faible

*: Référence au tableau XIX - Indice composite des résistances

** : Référence au tableau XXVII - Grille d'évaluation de l'indice de l'impact global sur l'unité de paysage

12.1.4.2 LES IMPACTS PONCTUELS ET LES MESURES D'ATTÉNUATION _____

12.1.4.2.1 LES IMPACTS PONCTUELS _____

Les impacts ponctuels sont les perturbations ou dégradations visuelles engendrées par les activités et les infrastructures de transport proposées.

L'impact ponctuel est fort, moyen ou faible selon l'évaluation de sa durée, son intensité et son étendue. Les impacts ponctuels de la route sont de quatre types généraux:

- A- Perturbation visuelle due à la construction d'un pont sur un cours d'eau et l'abandon d'un tronçon de route.
- B- Déboisement ponctuel ou partiel.
- C- Déplacement de la route vers un riverain.
- D- Perte de plantations constituant un écran et/ou un encadrement visuel.

Seules les transformations visuelles indiquées ci-dessus, qui sont visibles des observateurs, sont retenues pour fins de description et d'évaluation.

L'intensité des impacts est un reflet du degré de perturbation, de discordance, de confusion visuelle et de contraste avec le paysage environnant. Plus l'intensité est forte, plus important est le contraste, la confusion, la discordance et le niveau de perturbation visuel attribuable à l'impact ponctuel étudié.

12.1.4.2.2 LES MESURES D'ATTÉNUATION _____

Les mesures d'atténuation sont des interventions destinées à diminuer l'importance visuelle des impacts ponctuels négatifs identifiés au tableau XXVIII - Indices des impacts ponctuels.

L'importance ou l'efficacité des mesures d'atténuation est évaluée comme étant faible, partielle ou importante selon les critères suivants:

FAIBLE: Impact trop important pour que la mesure d'atténuation indiquée diminue sa visibilité à l'intérieur de l'unité de paysage, son intensité ou son étendue. L'intervention cependant, peut être importante pour diminuer le niveau de contraste avec le milieu avoisinant.

PARTIELLE: Mesure d'atténuation qui peut diminuer, au moins de façon partielle, le niveau de l'impact visuel initialement établi. L'impact ponctuel sera toujours évident mais son intensité et son étendue seront diminués.

IMPORTANTE: L'indice d'atténuation est jugé important lorsqu'il diminue de façon substantielle l'accès visuel sur la dégradation et/ou l'intensité et l'étendue de l'impact ponctuel à l'étude.

Selon l'efficacité de la mesure d'atténuation, l'impact ponctuel résiduel sera moyen, faible ou nul.

12.1.4.3 DESCRIPTION DES IMPACTS PONCTUELS ANTICIPÉS, DES MESURES D'ATTÉNUATION ET DES IMPACTS PONCTUELS RÉSIDUELS _____

L'évaluation des impacts ponctuels se fait selon le tableau XXIX - Grilles d'évaluation de l'indice de l'impact ponctuel. La description et l'évaluation des impacts ponctuels anticipés, des mesures d'atténuation et des impacts ponctuels résiduels sont décrites dans les pages suivantes.

Les impacts ponctuels sont classés selon les quatre types identifiés précédemment.

A- PERTURBATIONS VISUELLES DU PAYSAGE DUES À L'ACCÈS À DES ÉLÉMENTS DISCORDANTS

Les éléments discordants se retrouvant dans la zone d'accès visuel sont les suivants:

- un tronçon de route dont l'abandon est prévu;
- les talus projetés et la construction d'un pont sur la rivière Mascouche.

Un tronçon de route dont l'abandon est prévu (fiche V-1)

L'évaluation des impacts reliés à la perturbation visuelle tient compte de l'étendue du tronçon abandonné et du contexte paysager. Localisé à l'intérieur de l'unité A, l'impact causé est de valeur moyenne.

Suite au terrassement brut, la scarification, le nivellement final et l'ensemencement du tronçon abandonné constituent des mesures d'atténuation importantes.

TABLEAU XXIX
GRILLE D'ÉVALUATION DE L'INDICE DE L'IMPACT PONCTUEL

DURÉE	INTENSITÉ*	ÉTENDUE**	INDICE DE L'IMPACT GLOBAL
Permanent	Forte	Forte	Fort
		Moyenne	Fort
		Faible	Fort
	Moyenne	Forte	Fort
		Moyenne	Moyen
		Faible	Moyen
	Faible	Forte	Fort
		Moyenne	Moyen
		Faible	Faible
Moyen-terme	Forte	Forte	Fort
		Moyenne	Moyen
		Faible	Moyen
	Moyenne	Forte	Moyen
		Moyenne	Moyen
		Faible	Faible
	Faible	Forte	Moyen
		Moyenne	Faible
		Faible	Faible
Temporaire	Forte	Forte	Moyen
		Moyenne	Moyen
		Faible	Faible
	Moyenne	Forte	Moyen
		Moyenne	Faible
		Faible	Faible
	Faible	Forte	Faible
		Moyenne	Faible
		Faible	Faible

*: Permanent (plus de 15 ans suivant la construction), moyen terme (0 à 15 ans), temporaire (pendant la construction seulement).

** : L'intensité des impacts est un reflet du degré de perturbation, de discordance, de confusion visuelle et de contraste avec le paysage environnant. Plus l'intensité est forte, plus important est le contraste, la confusion, la discordance et le niveau de perturbation visuel attribuable à l'impact ponctuel étudié.

Les talus projetés et la construction d'un pont sur la rivière Mascouche.

Les modifications du profil vertical de la route entraînent la construction de talus de 4 à 6 mètres de hauteur aux abords du nouveau pont sur la rivière Mascouche et d'un talus de 2 mètres près d'un groupe de six habitations entre la rivière et l'intersection du chemin Comtois. Ces talus constituent des dégradations visuelles pour les riverains à proximité ainsi que pour les usagers. Les impacts ainsi causés sont de valeur moyenne.

Des mesures telles que l'ensemencement et la plantation d'arbustes dans les talus sont recommandées afin de diminuer la dégradation visuelle.

B- DÉBOISEMENT PONCTUEL OU PARTIEL

Le déboisement prévu à l'intérieur des unités C et D entraînera un impact moyen et faible. À l'intérieur de l'unité C, le déboisement consistera à l'élimination d'une partie d'une plantation de pins matures en bordure de la route 337.

À l'intérieur des unités C et D, le déboisement consiste à l'élimination d'une végétation en friche en bordure de la route 337. L'impact de ce déboisement (fiche V-2) est faible étant donné la qualité de la végétation et l'état d'abandon des terrains vacants qui longent la route 337.

C- DÉPLACEMENT DE LA ROUTE VERS UN RIVERAIN

Le réaménagement de la route implique des expropriations ou des relocalisations de bâtiments patrimoniaux à l'intérieur de l'unité C. L'accès visuel à ces zones abandonnées cause un impact en raison de la valeur symbolique et historique attribuée par le milieu.

D- PERTE DE PLANTATION CONSTITUANT UN ÉCRAN ET/OU UN ENCADREMENT VISUEL

L'élargissement de la route et les modifications au profil latéral occasionnent la perte de végétaux jouant un rôle particulier dans le paysage; ils constituent des écrans visuels et/ou un encadrement visuel de qualité pour les observateurs.

Entre le chemin Napoléon et le chemin Comtois-Pincourt, soit dans l'unité C, on retrouve des aménagements paysagers en bordure des terrains adjacents à la route. Les travaux de réaménagement de la route pourraient affecter une partie de ces aménagements, entre autres, des conifères de 3 à 5 mètres de hauteur (fiche V-3).

Ces végétaux constituent des écrans visuels limitant l'accès visuel sur la route pour les riverains et une composante importante de l'encadrement visuel de tous les observateurs.

Cependant, si on limite l'étendue des travaux sur une largeur minimale de chaque côté de la bordure, soit 60cm, on permet la conservation d'une bonne partie de ces aménagements et l'impact pourrait être considérablement réduit.

12.1.5 L'ÉTUDE SONORE _____

L'évaluation des impacts sonores a été effectuée selon la méthode expliquée à l'annexe VI. Notons seulement que l'évaluation de l'importance des impacts sonores a été faite selon les étapes suivantes:

- 1) Analyse du climat sonore actuel à l'aide de relevés sonores et par simulation;

- 2) Évaluation du climat sonore projeté par simulation de la circulation routière anticipée en tenant compte des modifications apportées aux infrastructures routières.

L'analyse du climat sonore ne s'est pas limitée à la première ligne de résidences et de commerces longeant la 337. Les perturbations liées au bruit couvrent une partie importante de la zone d'étude et peuvent s'étendre à plus de 120 mètres de chaque côté de la route. Si on se réfère à l'inventaire du milieu bâti, plus de 50 % des bâtiments bordant la 337 ont un usage exclusivement commercial ou industriel; la concentration des résidences dans la zone d'étude se situe presque entièrement entre:

- la rue Napoléon et le chemin Comtois pour la municipalité de Terrebonne;
- l'autoroute 640 et la rivière Mascouche pour la municipalité de Mascouche.

CLIMAT SONORE ACTUEL

A) IDENTIFICATION DU CLIMAT SONORE

La principale source de bruit, dans la zone d'étude, provient actuellement de la circulation routière sur la route 337.

L'intensité du bruit dans ce secteur est directement fonction du nombre de véhicules, de leur vitesse, du pourcentage de véhicules lourds, de la texture du revêtement de la chaussée et, de façon inversement proportionnelle, de la distance qui sépare les voies de circulation des récepteurs (résidences).

Des simulations du bruit routier, basées sur les volumes de circulation estimés ont permis de localiser les lignes isophoniques Leq 24 heures le long de la route 337. Afin d'évaluer le plus précisément possible le climat sonore actuel, une campagne de

mesures a été effectuée afin de recueillir les niveaux sonores et les comptages de circulation actuels.

Ces données ont permis la validation des simulations précédentes et sont présentées au tableau XXX. On constate un écart d'environ 2 dBA entre les simulations obtenues avec les données disponibles et celles obtenues de la campagne de mesures.

TABLEAU XXX
CLIMAT SONORE ACTUEL
RÉSULTATS OBTENUS PAR SIMULATION ET MESURES

Leq (24 hres) en dBA	Distance (mètre) Récepteur - Centre de la route		
	15	19	30
SIMULATION: Volumes de circulation estimés			
Segment 1	69,8	68,2	65,2
Segment 2	68,9	67,3	64,3
Segment 3	69,7	68,2	65,2
SIMULATION: Volumes de circulation (juillet 88)			
Segment 1	69,2	67,6	64,6
Segment 2	67,9	66,3	63,3
Segment 3	69,1	67,6	64,6
RELEVÉS SONORES MESURÉS (juillet 88)			
Segment 1	68,4		
Segment 2		64,7	
Segment 3	68,3		

L'influence de l'autoroute 640 n'a pas été prise en compte dans les simulations puisque celle-ci aurait masqué l'influence qu'ont les changements d'infrastructure sur le niveau sonore généré par la route 337. Bien que les données de circulation, pour l'autoroute 640, n'aient pas été incluses dans les calculs, il faut s'attendre à ce que son influence soit significative jusqu'à environ 300 mètres de part et d'autre de son emprise.

Afin d'identifier le climat sonore qui existe actuellement dans la zone d'étude, trois relevés sonores sur une base de 24 heures et trois relevés sonores sur une base de 3 heures ont été effectués entre le 13 juillet et le 2 août 1988. Les relevés de 24 heures de la route 337 sont situés à:

- 1) 430 mètres au-delà de l'intersection de l'autoroute 640 et de la route 337;
- 2) 85 mètres au-delà de l'intersection de la rue Napoléon et de la route 337;
- 3) 60 mètres au-delà de l'intersection du chemin Comtois-Pincourt et de la route 337.

Le relevé de 9 heures est situé près de l'intersection de la route 337 et des chemins Martin/Newton.

De plus, les débits (véh/h) de circulation pour chaque type de véhicules (automobiles, camions, légers, camions lourds) ont été déterminés sur la route 337, les chemins Comtois-Pincourt, les chemins Martin-Newton et la rue Napoléon. Ceci afin de préciser les valeurs du débit jour moyen estival (DJME) dans la zone d'étude et de mettre en évidence le pourcentage des camions légers et lourds.

Le tableau XXXI fournit la liste des relevés sonores réalisés dans la zone d'étude ainsi que les informations pertinentes qui s'y rattachent.

TABLEAU XXXI
RÉSULTATS DES RELEVÉS SONORES
CLIMAT SONORE ACTUEL

N° de relevé	1	2	3	4
DESCRIPTION				
- Chainage:	1+518	2+111	2+690	3+310
- Adresse :	face au #2900 Route 337	n° 1215-1207 Route 337	n° 1015 Route 337	près de l'in- tersection Martin-Newton
- Distance:	15 mètres	19 mètres	15 mètres	15 mètres
- Durée :	24 heures	24 heures	24 heures	3 x 3 heures
- Date :	13, 18 juillet	18, 28 juillet	28, 29 juillet	13 juillet, 2 août
DÉBIT DE CIRCULATION				
-Autos :	26 281 (94,8%)	21 114 (95,5%)	18 917 (96,2%)	
-Camions légers:	811 (2.9%)	564 (2.6%)	373 (1.9%)	
-Camions lourds:	629 (2.3%)	423 (1.9%)	368 (1.9%)	
NIVEAUX SONORES ÉQUIVALENT				
MESURES - dBA	68.4 dBA	64.7 dBA	68.3 dBA	68.9 dBA
VITESSES AFFICHÉES (km/hre)				
	70	70	80	80

B) DESCRIPTION DU CLIMAT SONORE ACTUEL

Le tableau XXXII indique la distance des lignes isosoniques (Leq 24 heures) à partir du centre de la route en fonction des données du ministère des Transports et des données de circulation de juillet 1988.

TABLEAU XXXII
CLIMAT SONORE ACTUEL
LIGNES ISOSONIQUES

SECTEURS	LIGNES ISOSONIQUES DISTANCE EN MÈTRES DU CENTRE DE LA ROUTE		
	65 dBA	60 dBA	55 dBA
<u>Volumes de circulation estimés</u>			
- Segment 1 (A-640 à rue Napoléon)	30,9	65,3	133,4
- Segment 2 (rue Napoléon au chemin Comtois-Pincourt)	27,0	56,5	116,3
- Segment 3 (chemin Comtois-Pincourt au chemin Martin-Newton)	30,9	64,4	131,7
<u>Volumes de circulation (juillet 1988)</u>			
- Segment 1 (A-640 à rue Napoléon)	28,3	60,0	123,0
- Segment 2 (rue Napoléon au chemin Comtois-Pincourt)	23,2	49,3	102,4
- Segment 3 (chemin Comtois-Pincourt au chemin Martin-Newton)	28,3	59,1	121,3

Le tableau XXXIII présente l'intensité du climat sonore actuel affectant les habitations situées le long de la route 337. Actuellement, pour les vitesses affichées respectivement dans chaque secteur (soit 70 km/h pour les secteurs 1 et 2, 80 km/h pour le secteur 3), 23 % des résidences sont soumises à un niveau de perturbation fort en raison de leur proximité de la route 337 (soit à une distance inférieure de 30 m du centre de la route).

De plus, on remarque que 57 % des résidences sont situées dans une zone où l'intensité est faible.

TABLEAU XXXIII
INTENSITÉ DU CLIMAT SONORE ACTUEL

NOMBRE D'HABITATIONS AFFECTÉES			
SEGMENTS	Forte	Moyenne	Faible
	Résidences	Résidences	Résidences
1	8	14	25
2	14	8	43
3	9	4	8
TOTAL	31	26	76
NIVEAU DE PERTURBATION (% HABITATIONS AFFECTÉES			
	Fort (%)	Moyen (%)	Faible (%)
Résidences	23	20	57

CLIMAT SONORE PROJETÉ

Le climat sonore projeté le long de la route 337 a été simulé pour le cas suivant:

Climat futur projeté

Projection des données de circulation pour l'an 2008 en assumant un taux d'accroissement de 2 % sur une base annuelle pendant 20 ans et l'élargissement de la chaussée de deux à quatre voies avec terre-plein central pour les secteurs 1 et 2. Le secteur 3 est élargi de deux à quatre voies. Les données utilisées pour la simulation sont les suivantes:

Segments	Vitesse affichée (km/h)	Véhicules (DJME 2008) MTQ	Automobiles (%)	Camions moyens (%)	Camions lourds (%)
1	50	37595	92	5	3
2	50	30339	92	5	3
3	70	24518	92	5	3

Le tableau XXXIV présente la distance des lignes isosoniques obtenues après simulation pour le climat sonore futur projeté (débits 2008).

Pour la simulation, il a été considéré que l'élargissement de la route a été effectué en conservant le centre actuel de la route. Une variation de quelques mètres du centre-ligne n'affecterait toutefois pas significativement ces données.

TABLEAU XXXIV
CLIMAT SONORE FUTUR PROJETÉ - 2008
LIGNES ISOSONIQUES

SECTEURS	LIGNES ISOSONIQUES		
	DISTANCE EN MÈTRES DU CENTRE DE LA ROUTE		
	65dBA	60 dBA	55 dBA
Segment 1	27,2	54,4	110,0
Segment 2	24,6	48,0	98,1
Segment 3	34,6	71,0	143,7

A) Évaluation du niveau de perturbation du climat sonore futur projeté

Le niveau de perturbation du climat sonore futur projeté est présenté au tableau XXXV.

On remarque que le niveau de perturbation illustré dans le scénario futur marque une faible amélioration par rapport au scénario actuel. En effet, on constate que 43 % des résidences conserveront un degré de perturbation variant de fort à moyen. Tandis que 43 % des résidences seront affectées faiblement et que 14 % le seront selon un degré acceptable, comparativement à 57 % des résidences actuelles perturbées faiblement.

Ceci est attribuable à la réduction des vitesses affichées qui contrebalance en pratique l'augmentation des débits de circulation et l'élargissement de la voie.

TABLEAU XXXV
INTENSITÉ DU CLIMAT SONORE FUTUR PROJETÉ (ANNÉE 2008)

NOMBRE D'HABITATIONS AFFECTÉES				
SEGMENTS	Fort	Moyen	Faible	Acceptable
1	8	14	23	2
2	12	10	26	17
3	9	4	8	0
TOTAL	29	28	57	19

NIVEAU DE PERTURBATION (% des habitations affectées)				
	Fort (%)	Moyen (%)	Faible (%)	Acceptable (%)
Résidences	22	21	43	14
TOTAL:	133			

Sources: Carte 6 - Inventaire des milieux urbains et agricoles

**B) Évaluation de l'impact sonore
Climat sonore futur (2008) projeté**

Le tableau XXXVI présente l'impact sonore du climat futur projeté relativement au climat sonore actuel.

Dans les segments 2 et 3, 2 % des habitations subiront un impact sonore fort. Ceci est attribuable à la proximité de trois résidences de la route 337 et également à l'augmentation du débit journalier moyen.

On constate aussi que près des trois quarts (72 %) des habitations affectées subiront un impact sonore positif; cependant, cette diminution n'est significative que pour 6 % des habitations. Ces 96 résidences qui constituent 72 % des habitations sont situées dans les segments 1 et 2 de la zone d'étude.

En ce qui concerne le segment 3, on remarque qu'il y aura un impact sonore négatif pour 17 % des habitations, soit 22 résidences; cette augmentation est forte pour 1,5 % des habitations et faible pour 4,5 % des habitations.

TABLEAU XXXVI
IMPACT DU CLIMAT SONORE PROJETÉ
(ANNÉE 2008)

NOMBRE D'HABITATIONS AFFECTÉES						
SEGMENTS	Augmentation			Diminution		
	Forte	Faible	Non-signi- ficative	Aucune	Non-signi- ficative	Signi- ficative
1	0	0	0	2	44	1
2	1	0	0	13	40	11
3	2	6	13	0	0	0
TOTAL	3	6	13	15	84	12
POURCENTAGE		17 %		11 %		72 %

RÉSULTATS DE L'ANALYSE

Le tableau XXXVII résume les intensités du climat sonore et les impacts. La carte 8 illustre ces résultats. Les analyses du climat sonore actuel pour la zone d'étude indiquent que généralement les secteurs résidentiels ont un climat faible sauf pour les résidences contiguës à la route qui ont un climat actuel moyen à fort.

L'analyse du climat sonore projeté (2008) permet de constater que des habitations subiront un impact faible (4,5 %) à fort (1,5 %). Ceci est attribuable à l'augmentation des débits journaliers moyens estivaux estimés pour l'an 2008. Toutefois, ces impacts sont ressentis presque uniquement au segment 3. Seulement une habitation

du segment 2 subira un impact fort qui s'explique par la proximité de cette résidence de la route. Les habitations des segments 1 et 2 constituent 72 % des habitations qui feront l'objet d'une diminution (non-significative pour 63 % des cas) de l'impact sonore.

Il faut souligner que les résultats obtenus ne tiennent pas compte de l'influence du bruit routier de l'autoroute 640.

Il faut aussi noter que les résultats obtenus par simulation pour déterminer les climats sonores font référence aux vitesses affichées et projetées telles que prévues. Cependant, en pratique, toutes les conditions seront favorables à un accroissement significatif des vitesses de croisière, soit supérieur à 50 km/h pour les segments 1 et 2 et à 70 km/h pour le segment 3. En effet, la route relativement plane et rectiligne et l'élargissement de la chaussée vont inciter les automobilistes à dépasser ces limites.

TABLEAU XXXVII
RÉSUMÉ DES INTENSITÉS ET IMPACTS SONORES

INTENSITÉ DU CLIMAT SONORE (% HABITATIONS AFFECTÉES)				
CLIMAT SONORE	Forte	Moyenne	Faible	Acceptable
ACTUEL	23	20	57	*
FUTUR PROJETÉ	22	21	43	14

* L'intensité acceptable (Leq 24, 55 dBA) du climat sonore actuel permet de déterminer un total de 133 habitations affectées par le bruit.

Dans le cas où la vitesse affichée ne sera pas respectée, l'augmentation du climat sonore entraînera facilement des impacts forts compte tenu de la proximité des résidences et du niveau sonore actuel.

Afin de remédier à ce problème, il sera important de retenir certaines mesures d'atténuation pouvant minimiser l'impact sonore associé au projet.

Mesures d'atténuation:

- 1- La première mesure vise à éviter le dépassement des vitesses affichées en implantant des feux de circulation synchronisés à une vitesse maximale de 50 km/h pour les segments 1 et 2. Un affichage adéquat pourrait également favoriser le respect des limites de vitesses.

2- Dans le cas des trois résidences suivantes:

<u>Numéro civique</u>	Marge actuelle (m)
1059 Montée Gascon (Route 337)	0,57 m
1015 Montée Gascon (Route 337)	5,03 m
Intersection chemin Pincourt et route 337, coin Nord-Est,	9,40 m

elles subiront à moyen terme un **impact fort**.

Les mesures d'atténuation recommandées dans l'analyse du milieu urbain (fiches U-34, U-35, U-41) pourraient cependant s'avérer positives dans la réduction des impacts sonores anticipés.

12.1.6 ARCHÉOLOGIE ---

Le secteur de la traversée de la rivière Mascouche présente un potentiel archéologique moyen. Il est recommandé de procéder à une inspection visuelle de la zone retenue afin de préciser le potentiel théoriquement déterminé et de s'assurer de l'intégrité du secteur.

Le cas échéant, des mesures pouvant prendre la forme de sondages archéologiques exploratoires (inventaire) et, même la forme d'une fouille systématique, seront entreprises préalablement au début de la construction routière.

12.2 MESURES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI _____

L'annexe 10 fait état de toutes mesures de surveillance des travaux contenues au Cahier des charges et devis généraux suivant la dernière version corrigée (1986).

13. 0 CONCLUSION

Le projet de réaménagement de la route 337 entre l'autoroute 640 et le chemin Martin-Newton répond à un besoin du milieu. L'augmentation substantielle de la circulation supportée par des aménagements physiques ne répondant plus aux besoins, bref la déficience d'un niveau de service au seuil de la pleine capacité rend la réalisation de ce projet nécessaire.

Les aménagements proposés ainsi que les mesures d'atténuation préconisées permettent de minimiser les impacts du projet sur le milieu tout en garantissant à la clientèle l'amélioration du niveau de service, de la visibilité et de la sécurité.

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

- ARCHÉOTEC INC., Gazoduc Boisbriand/Trois-Rivières, Inventaire archéologique, rapport final, Consortium Canest.
- BOUCHARD, A., D. BARABÉ, M. DUMAIS ET S. HUAY, Les plantes vasculaires rares du Québec, Musées nationaux du Canada, Syllogeus no 40, 1983, 79 pages
- BOUCHARD, A., D. BARABÉ, Y. BERGERON, M. DUMAIS et S. HUAY, La phytogéographie des plantes vasculaires rares du Québec, Nat. Can. (Rev. Ecol. Syst.), 112: 283-300 (1985).
- Carte matrice graphique - Terrebonne
- Mascouche
- Carte forestière, MER, 1: 20 000.
- Carte de potentiel du sol, Inventaire des Terres du Canada, 1: 20 000.
- DORE, W.G., Wild Rice, Canada Department of Agriculture, Plant Research Institute, Publication 1393, 1969, 84 pages.
- DORE, W.G. and J. McNEIL, Grasses of Ontario, Agriculture Canada, Research Branch, Biosystematics Research Institute Ottawa, Monograph 26, 1980, 566 pages.
- Gouvernement du Québec, secrétariat à la décentralisation, Orientations et projet du gouvernement en matière d'aménagement du territoire, août 1983.
- Gouvernement du Québec, Ministère des Affaires culturelles, Fichier I.S.A.Q.
- GRANDTNER, M.M., La végétation forestière du Québec méridional, Les Presses de l'Université Laval, 1966, 216 pages.
- LAJOIE, P., Les sols des comtés d'Argenteuil, Deux-Montagnes et Terrebonne, Ministère de l'Agriculture, Ottawa, 1960, 148 pages.

- McNELLY, R.M., U.P. NEIMANIS et L. DWYER, Référence sur la qualité des eaux. Guide des paramètres de la qualité des eaux. Direction générale des eaux intérieures, Ottawa, 1980, 100 pages.
- MALLETTE, MAJOR, MARTIN, Potentiel et développement économique. décembre 1984, 51 pages.
- Ministère de l'Énergie et des Ressources, Service de la géotechnique, Zone d'instabilité. Mascouche, novembre 1982, 15 pages.
- Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, La protection des habitats fauniques au Québec. Groupe de travail pour la protection des habitats, avril 1983, 255 p. et annexes.
- MONGEAU, J.R., 1985, L'exploitation commerciale des poissons-appâts (ménés) dans la région de Montréal. MLCP, Service Aménagement et exploitation de la faune, Rapport technique 06-37, 144 p.
- MRC des Moulins, Comportements et attitudes de la population. février 1985, 48 p.
- MRC des Moulins, Configuration spatiale du développement urbain dans la MRC des Moulins (1985-1992). septembre 1987, 25 p.
- MRC des Moulins, Document d'accompagnement du schéma d'aménagement.
- MRC des Moulins, Dossier agricole. mars 1985, 42 p.
- MRC des Moulins, Fonction: équipements et services publics (version préliminaire), mars 1985, 27 p.
- MRC des Moulins, La fonction commerciale (version préliminaire), mars 1985, 30 p.
- MRC des Moulins, La fonction industrielle (version préliminaire) mars 1985, 40 p.
- MRC des Moulins, Patrimoine et sites naturels. mars 1985, 43 p.
- MRC des Moulins, Orientation et projet du gouvernement en matière d'aménagement du territoire. octobre 1986, 105 p.

- MRC des Moulins, Règlement de contrôle intérimaire, janvier 1987.
- MRC des Moulins, Schéma d'aménagement, 57 p.
- PARENT, M. et al., Paléogéographie du Québec méridional entre 12 500 et 8 000 ans B.P., Recherches amérindiennes au Québec, 1985, Vol. XV (1-8), p. 17-38.
- PARENT, R., Inventaire des nations amérindiennes au début du XVII^e siècle, Recherches amérindiennes au Québec, 1978, Vol. VII (93-4), p. 5.
- Règlement d'urbanisme de la ville de Mascouche.
- Règlement d'urbanisme de la ville de Terrebonne.
- RICHARD, P.J.H., Couvert végétal et paléoenvironnements du Québec entre 12 000 et 8 000 ans BP. L'habitabilité dans un milieu changeant. Recherches amérindiennes au Québec, 1985, Vol. XV (1-2), p. 39-56,
- ROWE, J.S., Les régions forestières du Canada, Environnement Canada, 1972, 171 p., Sordem Rapport annuel 1987.
- THIBAULT, M. et D. HOTTE, Les régions écologiques du Québec méridional, deuxième approximation, Ministère Énergie et Ressources. Carte couleur à l'échelle 1: 1 250 000, 1985.
-

ANNEXE 1

LE MILIEU BIOLOGIQUE

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

B - 1

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION **CHAÎNAGE** : 1 + 700 à 1 + 950
 CADASTRE : p.537
 MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES :

Parcelle forestière # 103 (voir carte 4)

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Perte de superficie de 40 mètres carrés à la limite est d'un bois jeune de feuillus intolérants de 3 hectares. Comme ce boisé est localisé dans une zone industrielle et que la superficie touchée est également très faible, la valeur écologique est faible.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Faible
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Très faible
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Négligeable

MESURES D'ATTÉNUATION :

 Limiter le déboisement au strict minimum nécessaire pour la construction.

IMPACT RÉSIDUEL : Négligeable

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

B - 2

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 200 à 2 + 280
CADASTRE : p.537
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES :

Parcelle forestière # 90 (voir carte 4)

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Perte de superficie de 150 mètres carrés à la limite est d'un bois jeune de types mélangés à feuillus intolérants de 3 hectares. Comme ce boisé est localisé dans une zone commerciale et que la superficie touchée est également très faible, la valeur écologique est faible.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Faible
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Très faible
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Négligeable

MESURES D'ATTÉNUATION :

Limiter le déboisement au strict minimum nécessaire pour la construction.

IMPACT RÉSIDUEL : Négligeable

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

B - 4

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 680 à 3 + 180
CADASTRE :
MUNICIPALITÉS :

CARACTÉRISTIQUES :

Zones à risques moyen et élevé de glissement de terrains en amont et en aval de la route 337 sur les berges de la rivière Mascouche.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Rehaussement variable du profil de la route (entre 3,9 et 4,8 mètres), démolition et construction d'un nouveau pont, élargissement de l'emprise (10 à 12 mètres de part et d'autre de la route actuelle. Erosion des talus et augmentation des risques de glissement.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Fort

INTENSITÉ : Très forte
ÉTENDUE : Locale
DURÉE : Moyen terme

APPRÉCIATION GLOBALE : Fort

MESURES D'ATTÉNUATION :

- .Eviter d'utiliser de la machinerie lourde dans les zones sensibles;
- .Déboisement manuel des pentes fortes et très fortes;
- .Consolider les berges et réduire le plus possible l'inclinaison des pentes;
- .Minimiser le temps d'exposition des sols non stabilisés, renaturaliser avec des matériaux adéquats et fixer le sol avec des plantes herbacées et des arbustes typiques du milieu.

IMPACT RÉSIDUEL : Moyen

ANNEXE 2

LE MILIEU AGRICOLE

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

A - 1

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 3 + 000 et 3 + 510
CADASTRE : 546, 547, 548 1032, 1033, 1034
MUNICIPALITÉS : Mascouche et Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

Reprofilage des fossés de la route et problèmes de drainage.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Les terres s'inclinent en pente assez prononcées vers la rivière et s'égouttent directement dans celle-ci. De plus, il n'y a pas de drains souterrains qui débouchent dans le fossé de la route.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Moyenne
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

Assurer le maintien du drainage pour les terres agricoles.

IMPACT RÉSIDUEL : Faible

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

A - 2

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 925 à 3 + 550
CADASTRE : 546, 547, 1032, 1033, 1034
MUNICIPALITÉS : Mascouche et Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

Élargissement de la route entraînant des pertes de superficies.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

L'emprise actuelle sera élargie de 11 mètres de chaque côté entraînant les pertes de superficies suivantes: Mascouche, 2 750 mètres carrés en culture de gazon. Terrebonne, 1 705 mètres carrés en pâturage. Total, 4 455 mètres carrés.

Du côté de Terrebonne, la présence d'un talus s'amenuisant depuis le pont jusqu'à 280 mètres en amont de la rivière fait en sorte que les surlargeurs varient de 0 à 11 mètres. Du côté de Mascouche, la surlargeur de 11 mètres n'affecterait aucune terre en culture sur une distance de 130 mètres à partir du pont.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Moyenne
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

IMPACT RÉSIDUEL : Faible

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

A - 3

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 3 + 100 à 3 + 380
CADASTRE : 547
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

Enlèvement de clôtures de ferme sur une distance de 180 mètres, pour une durée temporaire.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

L'impact serait plus important s'il se produisait durant la période estivale puisqu'il obligerait le producteur à trouver un mode d'alimentation alternatif pour ses animaux.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Moyen

INTENSITÉ : Forte
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Court terme

APPRÉCIATION GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

La présence de sites alternatifs sur la ferme permettrait le maintien de la paissance des animaux et, l'installation de clôtures temporaires maintiendrait l'utilisation du champ qui longe la route

IMPACT RÉSIDUEL : Faible

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

A - 4

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 3 + 350
CADASTRE : 548, 1033, 1034
MUNICIPALITÉS : Mascouche et Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

Traverse de machinerie agricole à l'intersection Martin-Newton/Route 337.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Le passage de deux à quatre voies rendra cette intersection plus difficile à traverser pour les machineries lentes. Le drainage entre bordures pourrait également s'avérer une contrainte supplémentaire.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Moyen

INTENSITÉ : Forte
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Moyen

MESURES D'ATTÉNUATION :

Prévoir les mesures nécessaires pour faciliter les accès et le passage de la machinerie agricole.

IMPACT RÉSIDUEL : Négligeable

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

A - 5

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 3 + 500
CADASTRE : 1034
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

Rapprochement d'un puits et possibilité de contamination par les agents déglaçants en hiver.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Ce puits n'alimente aucune résidence en eau potable. Il ne serait utilisé, semble-t-il, que de façon sporadique pour l'irrigation de la gazonnière.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Moyenne
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Faible

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

A - 6

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 3 + 367
CADASTRE : 1033
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

Elargissement de l'emprise et réaménagement du Chemin Newton qui entraîne un rapprochement majeur de la grange.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Perte minime de superficie utilisée à la culture du gazon. Expropriation de la grange.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Fort

INTENSITÉ : Très fort
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Fort

MESURES D'ATTÉNUATION :

Expropriation du bâtiment secondaire.

IMPACT RÉSIDUEL : Moyen

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

A - 7

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 3 + 350
CADASTRE : 1034
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

Élargissement de l'emprise et réaménagement du Chemin Newton incluant l'aménagement de triangles de visibilité.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Perte minime de superficie utilisée pour la culture du gazon (0,55 hectares). Cette perte de superficie représente moins de 1% de la superficie totale en culture.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Moyenne
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

Réduire au minimum les triangles de visibilité et scarifier la partie abandonnée du chemin Newton.

IMPACT RÉSIDUEL : Négligeable

ANNEXE 3

LE MILIEU URBAIN

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 1

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 1 + 198
CADASTRE : 134-2, p.133, p.133-43
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 5 048,5 **MARGE AVANT (m)** : 18,0
LARGEUR (m) : 116,4 **MARGE ARRIÈRE (m)** :
PROFONDEUR (m) : 52,4 **MARGE LATÉRALE (m)** :
NBRE ÉTAGES : 1

UTILISATION ACTUELLE :

Commerce de vente d'automobiles qui utilise de façon intensive les cours avant et latérale pour le stationnement et l'entreposage de ses véhicules.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction moyenne de 27,3% de la marge avant (-4,9 mètres), laissant une marge résiduelle moyenne de 13,1 mètres. Perte de superficie de 222 mètres carrés.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Faible
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Faible

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 2

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 1 + 285
CADASTRE : p.134
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 1 288,4	MARGE AVANT (m) : 19,0
LARGEUR (m) : 31,8	MARGE ARRIÈRE (m) :
PROFONDEUR (m) : 42,2	MARGE LATÉRALE (m) :
NBRE ÉTAGES : 2	

UTILISATION ACTUELLE :

Usage mixte résidentiel et commercial. Commerce de vente d'automobiles qui utilise de façon intensive les cours avant et latérale pour le stationnement et l'entreposage des véhicules.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction de 25,3% de la marge avant (-4,8 mètres), laissant une marge résiduelle de 14,2 mètres. Perte de superficie de 153 mètres carrés.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Moyenne
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Faible

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 3

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 1 + 370
CADASTRE : p.134, 147
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 3 911,9
LARGEUR (m) : 50,2
PROFONDEUR (m) : 75,1
NBRE ÉTAGES : 1

MARGE AVANT (m) : 18,0
MARGE ARRIÈRE (m) :
MARGE LATÉRALE (m) :

UTILISATION ACTUELLE :

Commerce de vente d'automobiles qui utilise de façon intensive les cours avant, latérale et arrière pour l'entreposage et le stationnement de maisons mobiles.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction de 26,7% de la marge avant (-4,8 mètres), laissant une marge résiduelle de 13,2 mètres. Perte de superficie de 241 mètres carrés.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Moyenne
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Faible

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 4

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 1 + 319,2
CADASTRE : p.134-2
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 9 377,2
LARGEUR (m) : 36,6
PROFONDEUR (m) :
NBRE ÉTAGES : 1

MARGE AVANT (m) :
MARGE ARRIÈRE (m) :
MARGE LATÉRALE (m) :

UTILISATION ACTUELLE :

Terrain bâti donnant accès au lot arrière.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Empiètement dans la marge avant occasionnant une perte de 176 mètres carrés du chemin d'accès à la propriété située derrière la première ligne de lot.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Faible
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Très faible
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Négligeable

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Négligeable

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 5

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 1 + 425
CADASTRE : 135, 253
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 7 878,2
LARGEUR (m) : 50,5
PROFONDEUR (m) : 81,9
NBRE ÉTAGES : 1

MARGE AVANT (m) : 26,0
MARGE ARRIÈRE (m) :
MARGE LATÉRALE (m) :

UTILISATION ACTUELLE :

Commerce de vente d'automobiles qui utilise de façon intensive les cours avant et latérale pour le stationnement et l'entreposage de ses véhicules.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction de 18,5% de la marge avant (-4,8 mètres), laissant une marge résiduelle de 21,2 mètres. Perte de superficie de 242 mètres carrés.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Faible
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Faible

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 6

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 1 + 482
CADASTRE : p.135
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 3 624,1 **MARGE AVANT (m)** : 14,6
LARGEUR (m) : 40,6 **MARGE ARRIÈRE (m)** :
PROFONDEUR (m) : 81,9 **MARGE LATÉRALE (m)** :
NBRE ÉTAGES : 1

UTILISATION ACTUELLE :

Commerce de vente et de réparation d'automobiles qui utilise de façon intensive les cours avant et latérale pour le stationnement et l'entreposage de ses véhicules.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction de 32,9% de la marge avant (-4,8 mètres), laissant une marge résiduelle de 9,8 mètres. Perte de superficie de 195 mètres carrés.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Moyenne
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Faible

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 7

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 1 + 518
CADASTRE : p.135
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 1 461,1
LARGEUR (m) : 22,9
PROFONDEUR (m) : 64,5
NBRE ÉTAGES : 1

MARGE AVANT (m) : 17,0
MARGE ARRIÈRE (m) :
MARGE LATÉRALE (m) :

UTILISATION ACTUELLE :

Commerce de réparation d'automobiles qui utilise de façon intensive les cours avant et latérale pour le stationnement et l'entreposage des véhicules.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction de 28,2% de la marge avant (-4,8 mètres), laissant une marge résiduelle de 12,2 mètres. Perte de superficie de 110 mètres carrés.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Moyenne
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Faible

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 8

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 1 + 560
CADASTRE : 135, 252
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 4 406,16
LARGEUR (m) : 52,3
PROFONDEUR (m) : 78,6
NBRE ÉTAGES : 1

MARGE AVANT (m) : 17,0
MARGE ARRIÈRE (m) :
MARGE LATÉRALE (m) :

UTILISATION ACTUELLE :

Commerce de pièces d'automobile qui utilise de façon intensive les cours avant et latérale pour le stationnement et l'entreposage.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction de 28,4% de la marge avant (-4,8 mètres), laissant une marge résiduelle de 12,2 mètres. Perte de superficie de 251 mètres carrés.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Moyenne
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION
GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Faible

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 9

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 1 + 640
CADASTRE : 136-1
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 7 642,7
LARGEUR (m) : 110,5
PROFONDEUR (m) : 71,8
NBRE ÉTAGES : 1

MARGE AVANT (m) : 15,0
MARGE ARRIÈRE (m) :
MARGE LATÉRALE (m) : 17,0

UTILISATION ACTUELLE :

Bâtiment abritant la "Société de Développement Economique Des Moulins". La marge latérale donne sur la route 337 mais son utilisation est non intensive. Elle est gazonnée et paysagée.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction de 28,2% de la marge latérale (-4,8 mètres), laissant une marge résiduelle de 11,2 mètres. Perte de superficie de 386 mètres carrés.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Moyenne
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Faible

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 10

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 1 + 712
CADASTRE : 537, 232
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 1 266,5 **MARGE AVANT (m)** : 15,0
LARGEUR (m) : 25,0 **MARGE ARRIÈRE (m)** :
PROFONDEUR (m) : 51,75 **MARGE LATÉRALE (m)** : 17,0
NBRE ÉTAGES :

UTILISATION ACTUELLE :

Terrain vacant.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Empiètement de 4,8 mètres entraînant une perte de superficie de 120 mètres carrés. Profondeur résiduelle du lot : 46,95 mètres. Les dimensions du lot demeurent conformes à la réglementation municipale.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Faible
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Très faible
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Négligeable

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Négligeable

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 11

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 1 + 775
CADASTRE : p.537
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 3 342,0
LARGEUR (m) : 75,0
PROFONDEUR (m) : 37,0
NBRE ÉTAGES :
MARGE AVANT (m) : 15,0
MARGE ARRIÈRE (m) :
MARGE LATÉRALE (m) : 17,0

UTILISATION ACTUELLE :

Terrain vacant.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Empiètement de 4,8 mètres entraînant une perte de superficie de 360 mètres carrés. Profondeur résiduelle du lot : 32,2 mètres. Les dimensions du lot demeurent conformes à la réglementation municipale.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Faible
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Très faible
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Négligeable

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Négligeable

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 12

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 1 + 875
CADASTRE : p.537
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 5 720,0 **MARGE AVANT (m)** : 15,0
LARGEUR (m) : 120,0 **MARGE ARRIÈRE (m)** :
PROFONDEUR (m) : 45,0 **MARGE LATÉRALE (m)** : 17,0
NBRE ÉTAGES :

UTILISATION ACTUELLE :

Poste d'essence.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Empiètement de 4,8 mètres entraînant une perte de superficie de 504 mètres carrés. Profondeur résiduelle du lot : 40,2 mètres. Les dimensions du lot demeurent conformes à la réglementation municipale.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Moyenne
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Faible

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 13

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 1 + 950
CADASTRE : p.537
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) :	819,0	MARGE AVANT (m) :	15,0
LARGEUR (m) :	20,0	MARGE ARRIÈRE (m) :	
PROFONDEUR (m) :	45,0	MARGE LATÉRALE (m) :	17,0
NBRE ÉTAGES :			

UTILISATION ACTUELLE :

Terrain vacant destiné à l'emplacement d'une future rue.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Négligeable puisque l'élargissement n'affecte en rien l'usage prévu.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Très faible
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Très faible
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Négligeable

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Négligeable

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 14

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 1 + 975
CADASTRE : 737, 288
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 2 185,5 **MARGE AVANT (m)** : 32,6
LARGEUR (m) : 30,5 **MARGE ARRIÈRE (m)** :
PROFONDEUR (m) : 71,6 **MARGE LATÉRALE (m)** : 17,0
NBRE ÉTAGES : 2

UTILISATION ACTUELLE :

Bâtiment commercial dont la marge avant est utilisée intensivement comme stationnement.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction de 14,7% de la marge avant (-4,8 mètres), laissant une marge résiduelle de 27,8 mètres. Perte de superficie de 146,4 mètres carrés.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Moyenne
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Faible

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 15

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 005
CADASTRE : 537-1
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) :	976,5	MARGE AVANT (m) :	9,0
LARGEUR (m) :	30,5	MARGE ARRIÈRE (m) :	
PROFONDEUR (m) :	32,1	MARGE LATÉRALE (m) :	
NBRE ÉTAGES :	1		

UTILISATION ACTUELLE :

Bâtiment comprenant trois commerces. La marge avant est utilisée intensivement comme stationnement.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction de 53,4% de la marge avant (-4,8 mètres), laissant une marge résiduelle de 4,2 mètres. Perte de superficie de 146,4 mètres carrés. L'utilisation de la marge avant comme stationnement est très problématique.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Fort

INTENSITÉ : Très forte
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Fort

MESURES D'ATTÉNUATION :

Envisager des mesures comme le réaménagement de la propriété, le paiement de certains dommages ou toute autre solution acceptable par le propriétaire.

IMPACT RÉSIDUEL : Moyen

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 16

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 052
CADASTRE : 537-12
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 976,5
LARGEUR (m) : 32,1
PROFONDEUR (m) : 30,5
NBRE ÉTAGES :
MARGE AVANT (m) :
MARGE ARRIÈRE (m) :
MARGE LATÉRALE (m) : 13,5

UTILISATION ACTUELLE :

Bâtiment résidentiel dont la marge latérale longe la route 337.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction de 35.6% de la marge latérale (-4,8 mètres), laissant une marge résiduelle de 8,7 mètres. Perte de superficie de 146,4 mètres carrés.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Moyenne
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Faible

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 17

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 088
CADASTRE : 537-14
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 893,0
LARGEUR (m) : 30,0
PROFONDEUR (m) : 30,5
NBRE ÉTAGES : 1

MARGE AVANT (m) :
MARGE ARRIÈRE (m) :
MARGE LATÉRALE (m) : 10,0

UTILISATION ACTUELLE :

Bâtiment résidentiel dont la marge latérale longe la route 337.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction de 48,0% de la marge latérale (-4,8 mètres), laissant une marge résiduelle de 5,2 mètres. Perte de superficie de 146,4 mètres carrés.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Moyenne

INTENSITÉ : Forte
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION
GLOBALE : Moyen

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Moyen

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 18

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 130
CADASTRE : 537-28
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 893,0
LARGEUR (m) : 30,0
PROFONDEUR (m) : 30,5
NBRE ÉTAGES : 1

MARGE AVANT (m) :
MARGE ARRIÈRE (m) :
MARGE LATÉRALE (m) : 14,5

UTILISATION ACTUELLE :

Bâtiment résidentiel dont la marge latérale longe la route 337.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction de 33,2% de la marge latérale (-4,8 mètres), laissant une marge résiduelle de 9,7 mètres. Perte de superficie de 146,4 mètres carrés.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Moyenne
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Faible

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 19

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 162
CADASTRE : 537-146
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 929,0
LARGEUR (m) : 30,5
PROFONDEUR (m) : 30,5
NBRE ÉTAGES :
MARGE AVANT (m) :
MARGE ARRIÈRE (m) :
MARGE LATÉRALE (m) :

UTILISATION ACTUELLE :

Terrain vacant

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction de 15,8% de la superficie du terrain (-146,4 mètres). Largeur résiduelle de 25,7 mètres. Les dimensions du terrain demeurent conformes à la règlementation municipale.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Faible
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Très faible
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Négligeable

MESURES D'ATTÉNUATION :

IMPACT RÉSIDUEL : Négligeable

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 20

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 358
CADASTRE : p.537
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²)	: 22 564,7	MARGE AVANT (m)	: 20,8
LARGEUR (m)	: 210,0	MARGE ARRIÈRE (m)	:
PROFONDEUR (m)	: 107,4	MARGE LATÉRALE (m)	:
NBRE ÉTAGES	: 1		

UTILISATION ACTUELLE :

Commerce de vente d'automobiles et de fabrication et vente de matelas. Les cours avant et latérale sont utilisées intensivement pour le stationnement et l'entreposage.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Zone de transition pour le réaménagement de la route puisque l'élargissement se déplace graduellement du côté de Mascouche. La réduction de la marge avant varie donc de 23% à 0% (- 4,8 mètres), laissant une marge résiduelle variant de 16,0 à 20,8 mètres. Perte de superficie de 904,8 mètres carrés.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Moyenne
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Faible

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 21

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 436
CADASTRE : 573, 231
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 6 546,3
LARGEUR (m) : 61,6
PROFONDEUR (m) : 107,4
NBRE ÉTAGES : 1

MARGE AVANT (m) : 19,0
MARGE ARRIÈRE (m) :
MARGE LATÉRALE (m) :

UTILISATION ACTUELLE :

Commerce de restauration avec motel dont la cour avant est utilisée intensivement comme stationnement.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction de 12,65% de la marge avant (-2,4 mètres), laissant une marge résiduelle de 16,6 mètres. Perte de superficie de 148 mètres carrés.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Moyenne
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Faible

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 22

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 656
CADASTRE : p.543
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 253,0
LARGEUR (m) : 32,6
PROFONDEUR (m) : 9,0
NBRE ÉTAGES :
MARGE AVANT (m) :
MARGE ARRIÈRE (m) :
MARGE LATÉRALE (m) :

UTILISATION ACTUELLE :

Lot vacant dérogatoire appartenant au secteur public. Pinède de pins blancs matures qui sera déboisée en partie.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Perte de superficie de 18,05% (46 mètres carrés). La profondeur résiduelle sera de 7,6 mètres.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Moyenne
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

Limitier le déboisement au strict minimum nécessaire pour la construction.

IMPACT RÉSIDUEL : Faible

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 23

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 687
CADASTRE : p.543
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 865,2
LARGEUR (m) : 32,0
PROFONDEUR (m) : 21,1
NBRE ÉTAGES : 1

MARGE AVANT (m) : 11,14
MARGE ARRIÈRE (m) : 7,50
MARGE LATÉRALE (m) :

UTILISATION ACTUELLE :

Résidence.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction de la marge avant inférieure à 40%, laissant une marge résiduelle entre 5,0 et 8,5 mètres.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Moyenne
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Faible

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 24

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 3 + 329
CADASTRE : p.548-1
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 4 572,8	MARGE AVANT (m) : 23,4
LARGEUR (m) : 56,0	MARGE ARRIÈRE (m) :
PROFONDEUR (m) : 73,5	MARGE LATÉRALE (m) :
NBRE ÉTAGES : 1	

UTILISATION ACTUELLE :

Commerce de vente d'automobiles dont les cours avant, latérale et arrière sont utilisées intensivement pour le stationnement et l'entreposage des véhicules.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction de 47% de la marge avant (-11 mètres), laissant une marge résiduelle de 12,4 mètres. Perte de superficie de 616 mètres carrés.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Moyenne

INTENSITÉ : Forte
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Moyen

MESURES D'ATTÉNUATION :

Mise en place d'un drainage souterrain permettant de récupérer l'empiètement de 11 mètres.

IMPACT RÉSIDUEL : Négligeable

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 25

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 3 + 045
CADASTRE : 1032
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 1 645,8
LARGEUR (m) : 38,0
PROFONDEUR (m) : 34,0
NBRE ÉTAGES : 2

MARGE AVANT (m) : 6,2
MARGE ARRIÈRE (m) ^A :
MARGE LATÉRALE (m) :

UTILISATION ACTUELLE :

Résidence construite dans la zone agricole.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Correction de profil avec mise en place d'un remblai moyen de 2,0 mètres.
Empiètement d'environ 45% dans la marge avant, laissant une marge résiduelle de moins de 5,0 mètres.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Fort

INTENSITÉ : Très forte
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Fort

MESURES D'ATTÉNUATION :

Envisager des mesures comme le réaménagement de la propriété, le paiement de certains dommages ou toute autre solution acceptable par le propriétaire.

IMPACT RÉSIDUEL : Moyen

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 26

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 825
CADASTRE : 798-7
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 465,0
LARGEUR (m) : 15,25
PROFONDEUR (m) : 30,5
NBRE ÉTAGES : 1

MARGE AVANT (m) : 4,5 p/r ch. d'accès
MARGE AVANT (m) : 15,6 p/r à la 337
MARGE LATÉRALE (m) :

UTILISATION ACTUELLE :

Résidence.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Correction majeure du profil de la route qui implique la mise en place d'un remblai qui élimine l'accès actuel sur la 337. Réduction moyenne de 23% de la distance séparant la 337 (-3,6 mètres), laissant une distance résiduelle moyenne de 12 mètres. Le degré de perturbation a été surclassé en raison du rapprochement important, du remblai qui cause une perturbation visuelle majeure et des difficultés relatives au nouvel accès sur la 337.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Fort

INTENSITÉ : Très forte
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Fort

MESURES D'ATTÉNUATION :

.Réaménagement de l'accès actuel sur la 337.
.Aménagement des talus avec des massifs d'arbustes.

IMPACT RÉSIDUEL : Moyen

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 27

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 812
CADASTRE : 798-6
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 465,0
LARGEUR (m) : 15,25
PROFONDEUR (m) : 30,5
NBRE ÉTAGES : 1

MARGE AVANT (m) : 4,5 p/r ch. d'accès
MARGE AVANT (m) : 17,6 p/r à la 337
MARGE LATÉRALE (m) :

UTILISATION ACTUELLE :

Résidence.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Correction majeure du profil de la route qui implique la mise en place d'un remblai qui élimine l'accès actuel sur la 337. Réduction moyenne de 23,9% de la distance séparant la 337 (-4,2 mètres), laissant une distance résiduelle moyenne de 13,4 mètres. Le degré de perturbation a été surclassé en raison du rapprochement important, du remblai qui cause une perturbation visuelle majeure et des difficultés relatives au nouvel accès sur la 337.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Fort

INTENSITÉ : Très forte
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Fort

MESURES D'ATTÉNUATION :

.Réaménagement de l'accès actuel sur la 337.
.Aménagement des talus avec des massifs d'arbustes.

IMPACT RÉSIDUEL : Moyen

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 28

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 797
CADASTRE : 798-5
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 465,0
LARGEUR (m) : 15,25
PROFONDEUR (m) : 30,5
NBRE ÉTAGES : 1

MARGE AVANT (m) : 4,5 p/r ch. d'accès
MARGE AVANT (m) : 17,0 p/r à la 337
MARGE LATÉRALE (m) :

UTILISATION ACTUELLE :

Résidence.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Correction majeure du profil de la route qui implique la mise en place d'un remblai qui élimine l'accès actuel sur la 337. Réduction moyenne de 34,7% de la distance séparant la 337 (-5,9 mètres), laissant une distance résiduelle moyenne de 11,1 mètres. Le degré de perturbation a été surclassé en raison du rapprochement important, du remblai qui cause une perturbation visuelle majeure et des difficultés relatives au nouvel accès sur la 337.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Fort

INTENSITÉ : Très forte
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Fort

MESURES D'ATTÉNUATION :

.Réaménagement de l'accès actuel sur la 337.
.Aménagement des talus avec des massifs d'arbustes.

IMPACT RÉSIDUEL : Moyen

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 29

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 783
CADASTRE : 798-4
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 465,0
LARGEUR (m) : 15,25
PROFONDEUR (m) : 30,5
NBRE ÉTAGES : 1

MARGE AVANT (m) : 4,6 p/r ch. d'accès
MARGE AVANT (m) : 14,6 p/r à la 337
MARGE LATÉRALE (m) :

UTILISATION ACTUELLE :

Résidence.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Correction majeure du profil de la route qui implique la mise en place d'un remblai qui élimine l'accès actuel sur la 337. Réduction moyenne de 54,8% de la distance séparant la 337 (-8,0 mètres), laissant une distance résiduelle moyenne de 6,6 mètres. Le degré de perturbation a été surclassé en raison du rapprochement important, du remblai qui cause une perturbation visuelle majeure et des difficultés relatives au nouvel accès sur la 337.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Fort

INTENSITÉ : Très forte
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Fort

MESURES D'ATTÉNUATION :

- .Réaménagement de l'accès actuel sur la 337.
- .Construction d'un mur de soutènement pour réduire l'empiétement.
- .Aménagement paysager adéquat.

IMPACT RÉSIDUEL : Moyen

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 30

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 760
CADASTRE : 798-3
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 465,0
LARGEUR (m) : 15,25
PROFONDEUR (m) : 30,5
NBRE ÉTAGES : 1

MARGE AVANT (m) : 4,7 p/r ch. d'accès
MARGE AVANT (m) : 12,2 p/r à la 337
MARGE LATÉRALE (m) :

UTILISATION ACTUELLE :

Résidence.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Correction majeure de profil qui implique l'élimination de l'accès actuel sur la 337. Perturbation visuelle importante. Réduction majeure (69,7%) de la distance séparant la 337 (-8,5 mètres), laissant une distance résiduelle moyenne inférieure à 5,0 mètres.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Très forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Fort

INTENSITÉ : Très forte
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION
GLOBALE : Fort

MESURES D'ATTÉNUATION :

Envisager des mesures comme le réaménagement de la propriété, le paiement de certains dommages ou toute autre solution acceptable par le propriétaire.

IMPACT RÉSIDUEL : Moyen

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 31

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 752
CADASTRE : 798-2
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) :	465,0	MARGE AVANT (m) :	6,6 p/r à la 337
LARGEUR (m) :	15,25	MARGE ARRIÈRE (m) :	
PROFONDEUR (m) :	30,5	MARGE LATÉRALE (m) :	
NBRE ÉTAGES :	1		

UTILISATION ACTUELLE :

Résidence.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Correction majeure de profil qui implique l'élimination de l'accès actuel sur la 337. Perturbation visuelle importante. Réduction majeure de la distance séparant la 337, laissant une distance résiduelle moyenne inférieure à 5,0 mètres.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Très forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Fort

INTENSITÉ : Très forte
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Fort

MESURES D'ATTÉNUATION :

Envisager des mesures comme le réaménagement de la propriété, le paiement de certains dommages ou toute autre solution acceptable par le propriétaire.

IMPACT RÉSIDUEL : Moyen

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 32

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 785
CADASTRE : 798-1
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 552,0
LARGEUR (m) : 110,0
PROFONDEUR (m) : 5 à 35
NBRE ÉTAGES :
MARGE AVANT (m) :
MARGE ARRIÈRE (m) :
MARGE LATÉRALE (m) :

UTILISATION ACTUELLE :

Terrain vacant destiné à une future rue.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Aucun impact.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Faible
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Très faible
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION
GLOBALE : Négligeable

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Négligeable

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 33

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 723
CADASTRE : 798-9
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 216,0
LARGEUR (m) : 35,0
PROFONDEUR (m) : 34,8
NBRE ÉTAGES :
MARGE AVANT (m) :
MARGE ARRIÈRE (m) :
MARGE LATÉRALE (m) :

UTILISATION ACTUELLE :

Terrain vacant.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction de 11,6% de la superficie du lot (-140 mètres). Profondeur moyenne résiduelle de 30,8 mètres. Les dimensions du terrain demeurent conformes à la règlementation municipale.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Faible
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Très faible
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Négligeable

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Négligeable

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 34

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 690
CADASTRE : p.797
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²)	: 1 008,0	MARGE AVANT (m)	: 5,03
LARGEUR (m)	: 21,3	MARGE ARRIÈRE (m)	: 28,5
PROFONDEUR (m)	: 44,0	MARGE LATÉRALE (m)	:
NBRE ÉTAGES	:		

UTILISATION ACTUELLE :

Bâtiment mixte résidentiel et commercial. Les cours avant et latérale ne sont pas utilisées de façon intensive.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction moyenne de 74,6% de la marge avant (-3,75 mètres), laissant une marge résiduelle moyenne de 1,28 mètres. Perte de superficie de 80 mètres carrés.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Fort

INTENSITÉ : Très forte
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Fort

MESURES D'ATTÉNUATION :

Envisager des mesures comme le réaménagement de la propriété, le paiement de certains dommages ou toute autre solution acceptable par le propriétaire.

IMPACT RÉSIDUEL : Moyen

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 35

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 651
CADASTRE : 797-1
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 1 748,43
LARGEUR (m) : 38,4
PROFONDEUR (m) : 45,5
NBRE ÉTAGES : 1

MARGE AVANT (m) : 9,4
MARGE ARRIÈRE (m) :
MARGE LATÉRALE (m) :

UTILISATION ACTUELLE :

Bâtiment mixte résidentiel et commercial axé sur la fabrication de meubles de jardins. La cour avant est utilisée de façon intensive pour l'entreposage de meubles de jardins.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction moyenne de 52,2% de la marge avant (-4,9 mètres), laissant une marge résiduelle moyenne de 4,5 mètres. Perte de superficie de 154 mètres carrés.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Fort

INTENSITÉ : Très forte
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Fort

MESURES D'ATTÉNUATION :

Envisager des mesures comme le réaménagement de la propriété, le paiement de certains dommages ou toute autre solution acceptable par le propriétaire.

IMPACT RÉSIDUEL : Moyen

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 36

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 608
CADASTRE : 797-2
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 1 360,0
LARGEUR (m) : 30,9
PROFONDEUR (m) : 44,0
NBRE ÉTAGES : 2

MARGE AVANT (m) : 2,12
MARGE ARRIÈRE (m) : 29,5
MARGE LATÉRALE (m) :

UTILISATION ACTUELLE :

Bâtiment industriel servant à la fabrication de cabanons et meubles de jardin.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Empiètement majeur de la nouvelle emprise sur le bâtiment lui-même, entraînant la perte de l'usage. Le bâtiment a un quotient patrimonial faible.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Fort

INTENSITÉ : Très forte
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Fort

MESURES D'ATTÉNUATION :

Expropriation

IMPACT RÉSIDUEL : Moyen

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 37

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 581
CADASTRE : p.796
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 1 367,0
LARGEUR (m) : 31,5
PROFONDEUR (m) : 44,5
NBRE ÉTAGES : 1½

MARGE AVANT (m) : 1,82
MARGE ARRIÈRE (m) : 29,3
MARGE LATÉRALE (m) :

UTILISATION ACTUELLE :

Bâtiment mixte abritant une résidence et un commerce d'alimentation.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Empiètement majeur de la nouvelle emprise sur le bâtiment lui-même, entraînant la perte de l'usage. Le bâtiment a un quotient patrimonial fort (augmentation de l'intensité de 2 points). Le réaménagement de la route entrainera également une hausse du climat sonore à cet endroit.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Très forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Fort

INTENSITÉ : Très forte
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Très fort

MESURES D'ATTÉNUATION :

Expropriation ou relocalisation sur le même lot.

IMPACT RÉSIDUEL : Fort

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 38

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 552
CADASTRE : p.795
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 1 368,9	MARGE AVANT (m) : 0,57
LARGEUR (m) : 29,3	MARGE ARRIÈRE (m) : 27,5
PROFONDEUR (m) : 37,5	MARGE LATÉRALE (m) :
NBRE ÉTAGES : 2	

UTILISATION ACTUELLE :

Maison patrimoniale et remise rénovée et agrandie à des fins commerciales situées sur le même lot. Les cours avant et latérale sont utilisées de façon intensive comme stationnement.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Empiètement majeur de la nouvelle emprise sur le bâtiment lui-même, entraînant la perte de l'usage. Le bâtiment a un quotient patrimonial moyen (augmentation de l'intensité de 1 point). Rapprochement à 8,2 mètres du bâtiment secondaire. Le réaménagement de la route entraînera une augmentation du climat sonore à cet endroit.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Très forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Fort

INTENSITÉ : Très forte
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Très fort

MESURES D'ATTÉNUATION :

Expropriation ou relocalisation sur le même lot.

IMPACT RÉSIDUEL : Fort

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 39

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 527
CADASTRE : 795, 794
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) :	752,0	MARGE AVANT (m) :	9,38
LARGEUR (m) :	24,2	MARGE ARRIÈRE (m) :	
PROFONDEUR (m) :	25,0	MARGE LATÉRALE (m) :	
NBRE ÉTAGES :	1½		

UTILISATION ACTUELLE :

Résidence avec usage commercial pour vente d'articles usagés. Utilisation intensive de la marge latérale comme espace d'entreposage.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction moyenne de 67,2% de la marge avant (-6,3 mètres), laissant une marge résiduelle moyenne de 3,08 mètres. Perte de superficie de 153 mètres carrés.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Fort

INTENSITÉ : Très forte
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Fort

MESURES D'ATTÉNUATION :

Envisager des mesures comme le réaménagement de la propriété, le paiement de certains dommages ou toute autre solution acceptable par le propriétaire.

IMPACT RÉSIDUEL : Moyen

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 40

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 1 + 507
CADASTRE : 793
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 444,9
LARGEUR (m) : 17,6
PROFONDEUR (m) : 25,0
NBRE ÉTAGES :
MARGE AVANT (m) :
MARGE ARRIÈRE (m) :
MARGE LATÉRALE (m) :

UTILISATION ACTUELLE :

Terrain vacant.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Lot vacant dont la profondeur et la superficie sont dérogatoires par rapport à la réglementation municipale.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Faible
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Très faible
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Négligeable

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Négligeable

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 41

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 477
CADASTRE : p.792-1
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²)	: 1 204,7	MARGE AVANT (m)	: 9,31
LARGEUR (m)	: 26,0	MARGE ARRIÈRE (m)	: 26,0
PROFONDEUR (m)	: 47,0	MARGE LATÉRALE (m)	: 9/4,5
NBRE ÉTAGES	: 1		

UTILISATION ACTUELLE :

Résidence.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction de 52% de la marge avant (-4,8 mètres), laissant une marge résiduelle moyenne de 4,51 mètres. Perte de superficie de 110,4 mètres carrés.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Fort

INTENSITÉ : Très forte
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Fort

MESURES D'ATTÉNUATION :

Envisager des mesures comme le réaménagement de la propriété, le paiement de certains dommages ou toute autre solution acceptable par le propriétaire.

IMPACT RÉSIDUEL : Moyen

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 42

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 449
CADASTRE : p.791
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 1 044,4	MARGE AVANT (m) : 6,1
LARGEUR (m) : 22,0	MARGE ARRIÈRE (m) : 35,5
PROFONDEUR (m) : 46,5	MARGE LATÉRALE (m) : 5/10
NBRE ÉTAGES : 2	

UTILISATION ACTUELLE :

Résidence.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction de 40% de la marge avant, laissant une marge résiduelle moyenne de 3,7 mètres. Perte de superficie de 60 mètres carrés.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Fort

INTENSITÉ : Très forte
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Fort

MESURES D'ATTÉNUATION :

Envisager des mesures comme le réaménagement de la propriété, le paiement de certains dommages ou toute autre solution acceptable par le propriétaire.

IMPACT RÉSIDUEL : Moyen

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 43

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 438
CADASTRE : p.791
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) :	805,1	MARGE AVANT (m) :	
LARGEUR (m) :	17,1	MARGE ARRIÈRE (m) :	
PROFONDEUR (m) :	46,7	MARGE LATÉRALE (m) :	
NBRE ÉTAGES :			

UTILISATION ACTUELLE :

Terrain vacant.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Lot vacant dont la profondeur est conforme mais dont la largeur et la superficie sont dérogoatoires par rapport à la réglementation municipale.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Faible
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Très faible
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Négligeable

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Négligeable

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 44

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 415,3
CADASTRE : p.790, p.790-1
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 1 334,0
LARGEUR (m) : 28,6
PROFONDEUR (m) : 46,7
NBRE ÉTAGES : 1

MARGE AVANT (m) : 16,0
MARGE ARRIÈRE (m) :
MARGE LATÉRALE (m) :

UTILISATION ACTUELLE :

Station service qui utilise la marge latérale comme espace d'entreposage et stationnement. Les pompes à essence sont situées dans la marge avant.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction de 15% de la marge avant, laissant une marge résiduelle de 13,6 mètres. Perte de superficie de 41 mètres carrés. Rapprochement de l'emprise à 2,1 mètres des pompes à essence (l'intensité augmente de 1 point).

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Moyen

INTENSITÉ : Très forte
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION
GLOBALE : Fort

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Fort

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 45

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 400
CADASTRE : p.790, p.790-1
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²)	: 1 334,0	MARGE AVANT (m)	: 11,0
LARGEUR (m)	: 28,6	MARGE ARRIÈRE (m)	:
PROFONDEUR (m)	: 46,7	MARGE LATÉRALE (m)	:
NBRE ÉTAGES	: 1		

UTILISATION ACTUELLE :

Bâtiment mixte résidentiel et commercial, utilisé comme bureau pour la station-service voisine. La marge avant est également utilisée par la station-service comme stationnement.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction de 21,85% de la marge avant (-2,4 mètres), laissant une marge résiduelle de 8,6 mètres.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Moyenne
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Faible

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 46

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 393,5
CADASTRE : 790-2
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 719,0 **MARGE AVANT (m)** : 15,0
LARGEUR (m) : 16,0 **MARGE ARRIÈRE (m)** :
PROFONDEUR (m) : 46,0 **MARGE LATÉRALE (m)** : 17,0
NBRE ÉTAGES :

UTILISATION ACTUELLE :

Terrain vacant destiné à l'emplacement d'une future rue.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Négligeable puisque l'élargissement n'affecte en rien l'usage prévu.
Perte de superficie de 38,5 mètres. Profondeur résiduelle 43,6 mètres.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Faible
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Très faible
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Négligeable

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Négligeable

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 47

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 371
CADASTRE : p.789
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 807,96
LARGEUR (m) : 19,7
PROFONDEUR (m) : 46,6
NBRE ÉTAGES : 1

MARGE AVANT (m) : 19,0
MARGE ARRIÈRE (m) :
MARGE LATÉRALE (m) :

UTILISATION ACTUELLE :

Résidence.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction de 12,65% de la marge avant (-2,4 mètres), laissant une marge résiduelle de 16,6 mètres. Perte de superficie de 47,5 mètres carrés.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Moyenne
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Faible

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 48

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 344
CADASTRE : 789-18
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 1 819,0
LARGEUR (m) : 36,4
PROFONDEUR (m) : 47,0
NBRE ÉTAGES : 1

MARGE AVANT (m) : 19,5
MARGE ARRIÈRE (m) :
MARGE LATÉRALE (m) :

UTILISATION ACTUELLE :

Commerce de vente d'automobile qui utilise de façon intensive les cours avant et latérale pour le stationnement et l'entreposage de ses véhicules.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction de 12,3% de la marge avant (-2,4 mètres), laissant une marge résiduelle de 17,0 mètres. Perte de superficie de 87,5 mètres carrés.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Moyenne
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION
GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Faible

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

U - 49

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 317
CADASTRE : 789-16
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

SUPERFICIE (m²) : 719,2
LARGEUR (m) : 15,5
PROFONDEUR (m) : 45,7
NBRE ÉTAGES : 1

MARGE AVANT (m) : 12,0
MARGE ARRIÈRE (m) :
MARGE LATÉRALE (m) :

UTILISATION ACTUELLE :

Résidence.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Réduction de 20% de la marge avant (-2,4 mètres), laissant une marge résiduelle de 9,6 mètres. Perte de superficie de 37,2 mètres carrés.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE : Forte
DEGRÉ DE PERTURBATION : Faible

INTENSITÉ : Moyenne
ÉTENDUE : Ponctuelle
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

Aucune

IMPACT RÉSIDUEL : Faible

ANNEXE 4

LE MILIEU VISUEL

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

V - 1

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 3 + 330 côté nord
CADASTRE :
MUNICIPALITÉS : Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

Unité de paysage "A"

Réaménagement du Chemin Newton.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Abandon d'un tronçon de 130 mètres du Chemin Newton entraînant une confusion visuelle.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE :
DEGRÉ DE PERTURBATION :

INTENSITÉ : Moyenne
ÉTENDUE : Moyenne
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Moyen

MESURES D'ATTÉNUATION :

Scarifier, niveler la plateforme abandonnée afin de l'intégrer à la topographie naturelle et ensemençer.

IMPACT RÉSIDUEL : Négligeable

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

V - 2

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 200 à 2 + 300, et 1 + 800 à 1 + 950, côté sud
CADASTRE :
MUNICIPALITÉS : Terrebonne

CARACTÉRISTIQUES

Unité de paysage "C" et "D"

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Déboisement sur une largeur variable - végétation en friche.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE :
DEGRÉ DE PERTURBATION :

INTENSITÉ : Faible
ÉTENDUE : Moyenne
DURÉE : Permanente

**APPRÉCIATION
GLOBALE** : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

Limiter le déboisement au strict minimum
nécessaire pour la construction. Le drainage en
conduites fermées devra être effectué à
l'intérieur des bordures.

IMPACT RÉSIDUEL : Négligeable

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 337
DE L' AUTOROUTE 640 AU CHEMIN MARTIN - NEWTON**

V - 3

FICHE DE DESCRIPTION ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

DESCRIPTION DES IMPACTS

LOCALISATION

CHAÎNAGE : 2 + 030 à 2 + 300, côté sud Terrebonne
2 + 300 à 2 + 500, côté nord Mascouche
CADASTRE :
MUNICIPALITÉS : Terrebonne et Mascouche

CARACTÉRISTIQUES

Unité de paysage "C".

Élargissement de la route.

DESCRIPTION DES IMPACTS :

Perturbation visuelle pour les riverains en éliminant l'écran visuel existant et pour les usagers en éliminant l'encadrement visuel existant.

ÉVALUATION DES IMPACTS

VALEUR ENVIRONNEMENTALE :
DEGRÉ DE PERTURBATION :

INTENSITÉ : Moyenne
ÉTENDUE : Faible
DURÉE : Permanente

APPRÉCIATION GLOBALE : Faible

MESURES D'ATTÉNUATION :

Limiter le déboisement au strict minimum nécessaire pour la construction. Le drainage en conduites fermées devra être effectué à l'intérieur des bordures.

IMPACT RÉSIDUEL : Négligeable

ANNEXE 5

LE PATRIMOINE BÂTI

DETERMINATION DU QUOTIENT
PATRIMONIAL D'UN BATIMENT

METHODOLOGIE

L'évaluation faite par le ministère des Affaires culturelles pour déterminer l'intérêt patrimonial d'un bâtiment est basée sur les quatre critères suivants:

- 1- La valeur intrinsèque: Ce critère a pour but d'évaluer l'intérêt culturel d'un immeuble;
- 2- La valeur extrinsèque: On considère ici le bâtiment en tant qu'élément d'une unité de paysage ou d'un ensemble immobilier (implantation dans un site);

Ces deux premières valeurs sont hiérarchisées en quatre classes:

-Exceptionnelle: 3	-Intéressante: 1
-Supérieure : 2	-Incertaine : 0

Les deux autres critères utilisés par le ministère sont les suivants:

- 3- L'état physique: Ce critère vise à évaluer le degré de conservation de différents éléments du bâtiment (carré, toit, fenêtre, adjonction);
- 4- L'état didactique: On évalue ici le degré d'évidence ou la "lisibilité" des vestiges;

L'état d'un bâtiment est évalué, tout comme sa valeur, selon quatre classes:

-Excellent: 2	-Médiocre: 0
-Bon : 1	-Mauvais : -1

Le quotient patrimonial résulte de l'addition des valeurs données à chacun des critères et se traduit qualitativement en quatre classes:

-De 8 à 10 = Très fort	-De 2 à 4 = Moyen
-De 5 à 7 = Fort	-De -2 à 1 = Faible

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE BATI

Localisation

-Ville de : Terrebonne - cadastre - lot : # P-539
-chaînage: 2 + 539

Ancienneté probable: Construit entre 1830 et 1900



Quotient patrimonial: Moyen

CARACTERISTIQUES

-Type architectural	: Franco-québécois
-Plan de base	: Rectangulaire
-Elevation principale	: Près du sol
-Morphologie du toit	: Pignons latéraux
-Revêtement du carré	: Planche à déclin de vinyle
-Revêtement du toit	: Tôle à baguette (pincée)

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE BATI

Localisation

-Ville de :Terrebonne
-chaînage: 2+575

- cadastre - lot : #537-233

Ancienneté probable: Construit entre 1830 et 1900



Quotient patrimonial: Moyen

CARACTERISTIQUES

-Type architectural	: Franco-québécois
-Plan de base	: Rectangulaire
-Elevation principale	: Exhaussé
-Morphologie du toit	: Pignons latéraux
-Revêtement du carré	: Brique et planche à déclin de vinyle
-Revêtement du toit	: Bardeaux

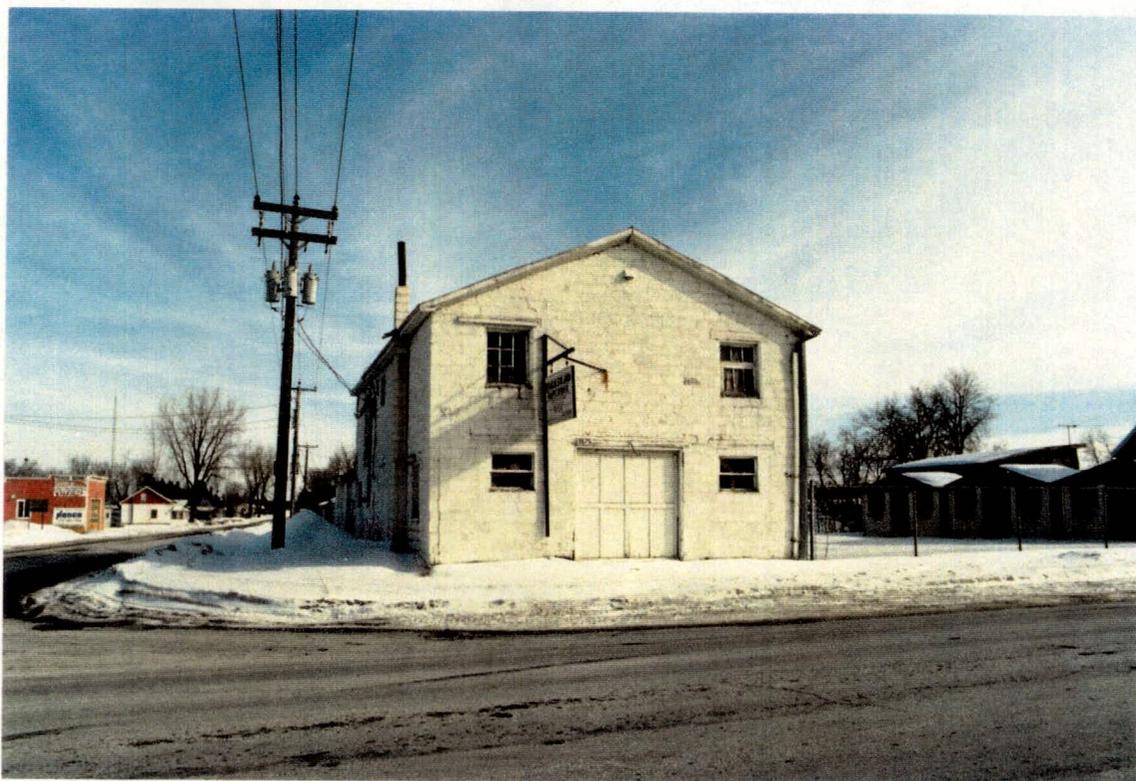
FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE BATI

Localisation

-Ville de :Mascouche
-chaînage: 2+608

- cadastre - lot : #797-2

Ancienneté probable: Construit entre 1900 et 1935



Quotient patrimonial: Faible

CARACTERISTIQUES

-Type architectural	: Vernaculaire américain
-Plan de base	: Rectangulaire
-Elevation principale	: Près du sol
-Morphologie du toit	: Pignon sur rue
-Revêtement du carré	: Bloc de béton peint et tôle unie
-Revêtement du toit	: Tôle unie

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE BATI

Localisation

-Ville de :Mascouche - cadastre - lot : #796
-chaînage: 2+581

Ancienneté probable: Construit entre 1830 et 1900



Quotient patrimonial: Fort

CARACTERISTIQUES

-Type architectural	: Franco-québécois
-Plan de base	: Rectangulaire
-Elevation principale	: Près du sol
-Morphologie du toit	: Pignons latéraux
-Revêtement du carré	: Pierre artificielle
-Revêtement du toit	: Tôle embossée

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE BATI

Localisation

-Ville de :Mascouche

- cadastre - lot : #795-3

-chaînage: 2+552

Ancienneté probable: Construit entre 1830 et 1900



Quotient patrimonial: Moyen

CARACTERISTIQUES

-Type architectural

: Franco-québécois

-Plan de base

: Rectangulaire

-Elevation principale

: Près du sol

-Morphologie du toit

: Pignons latéraux

-Revêtement du carré

: Planche à déclin de vinyle

-Revêtement du toit

: Tôle à baguette

ANNEXE 6

LE MILIEU SONORE

LE MILIEU SONORE

1.0 MÉTHODOLOGIE GÉNÉRALE

La méthode d'analyse de l'impact sonore projeté est basée sur l'augmentation du niveau sonore anticipé par rapport au climat sonore actuel. L'écart entre les deux ou l'accroissement imputable au projet est pondéré de manière à tenir compte du niveau de perturbation existant avant la réalisation du projet.

1.1 ÉVALUATION DU CLIMAT SONORE ACTUEL

La première étape consiste à définir l'utilisation actuelle et projetée du sol. Les secteurs dits «sensibles au bruit urbain» regroupent les endroits où la tranquillité revêt une importance particulière. Cela inclut les zones résidentielles, les parcs, ainsi que certains édifices publics et institutionnels tels: écoles, hôpitaux, hôtels, etc.

La seconde phase consiste à évaluer l'environnement sonore actuel. On procède alors à l'identification de la provenance des bruits existants, on évalue ensuite leur contribution respective (mesures sur le site et simulations) par rapport au niveau sonore global puis, on classe la zone d'étude en différentes zones de perturbation selon l'intensité de la pollution sonore.

Le climat sonore actuel est estimé à partir de relevés sonores et de la simulation des sources sonores identifiées. Pour cette étude, le bruit routier est la source de bruit dominante. L'établissement des niveaux sonores actuels (bruit routier) a été fait à l'aide du programme de simulation STAMINA 2.0/OPTIMA, développé par la «Federal Highway Administration» des États-Unis dont l'utilisation est également répandue au Canada.

Ce modèle tient compte des variables suivantes:

- distance séparant la source (lignes de centre des voies de circulation) du récepteur;
- débits de circulation pour chaque type de véhicule (automobiles, camions légers, camions lourds, etc.);
- vitesse moyenne de croisière (constante);
- topographie des lieux;
- coefficient d'absorption atmosphérique et des surfaces avoisinantes;
- réflexions possibles sur le récepteur.

En champ libre, l'erreur moyenne du modèle, en termes de déviation normalisée des différences entre les niveaux sonores prédits et les niveaux mesurés, est de \pm dBA.

Lorsque des écrans sonores artificiels ou naturels (ex.: rangées de résidences) sont présents, ce modèle peut également en tenir compte. Cependant, la marge d'erreur est accrue et demande plus d'attention de la part de l'utilisateur.

Afin de protéger l'environnement sonore dans les zones «sensibles au bruit», le niveau sonore L_{eq} 24 heures doit être inférieur à 55 dBA. À un tel niveau, l'intensité du climat sonore actuel est acceptable et les perturbations causées par le bruit routier sont négligeables (voire nulles). Les activités les plus sensibles au bruit peuvent être effectuées sans problème.

Lorsque ce niveau de bruit est dépassé, l'évaluation du climat sonore s'établit tel qu'indiqué au tableau I.

Le paramètre L_{eq} 24 heures sera utilisé car il présente l'avantage de pouvoir décrire un milieu donné à partir d'une seule valeur qui correspond bien à la gêne que cause le bruit urbain sur les résidents adjacents à un réseau routier.

TABLEAU I
GRILLE D'ÉVALUATION DU CLIMAT SONORE ACTUEL

NIVEAU SONORE Leq 24 heures en dBA	INTENSITÉ ¹ DU CLIMAT SONORE ACTUEL
Leq 24 h ≤ 55	Acceptable
55 < Leq 24 h ≤ 60	Faible
60 < Leq 24 h < 65	Moyenne
Leq 24 h ≥ 65	Forte

¹ L'intensité du climat sonore actuel correspond au degré de perturbation qui affecte les résidents d'un secteur donné.

1.2 ÉVALUATION DE L'IMPACT SONORE _____

Le niveau sonore futur du projet a été évalué également à l'aide du modèle de simulation STAMINA 2.0/OPTIMA, mais en tenant compte des changements d'infrastructure et des données de circulation projetée pour une vingtaine d'années, en se basant sur un taux de croissance annuel moyen de 2 %.

L'évaluation du climat sonore projeté en tenant compte du climat sonore actuel permet de nuancer l'importance de l'impact sonore.

Le tableau II résume les critères d'évaluation utiles.

L'intégration des résultats obtenus précédemment, soit:

- l'utilisation du sol dans la zone d'étude,
- l'évaluation du climat sonore actuel,
- l'évaluation du climat sonore projeté

permettent d'évaluer l'importance de l'impact (positif, nul ou négatif) associé à la réalisation du projet considéré.

2.0 RELEVÉS SONORES

2.1 INSTRUMENTATION

Les relevés sonores ont été effectués à l'aide de l'instrumentation suivante:

- analyseur statistique du bruit Brüel & Kjaer, type 4426;
- microphone à condensateur 1/2" dia., Brüel & Kjaer, type 4165;
- sonomètre intégrateur de précision Brüel & Kjaer, type 2230;
- écrans anti-vent Brüel & Kjaer;
- calibrateur Brüel & Kjaer, type 4230;
- anémomètre DWYER.

L'analyseur statistique qui a servi à effectuer nos relevés sonores enregistre la variation du niveau de pression sonore en prenant, à intervalle fixe pour une période donnée, des échantillons du niveau de bruit. Si l'on admet que ces niveaux sonores instantanés sont indépendants entre eux, on peut les traiter comme tout échantillon statistique et obtenir un niveau L_n qui correspond au niveau de bruit atteint ou dépassé pendant n pour cent du temps de mesur.

2.2 MÉTHODOLOGIE D'ÉCHANTILLONNAGE

Les données ont été recueillies à une hauteur de 1.5 mètres à partir du niveau du sol. Les instruments de mesure ont été calibrés avant et après chaque mesure.

L'analyseur statistique a été programmé pour nous fournir les informations suivantes: durée de l'échantillonnage, nombre d'échantillons mesurés (à un intervalle de une seconde) et les niveaux sonores L_1 , L_{10} , L_{50} , L_{90} , L_{99} et L_{eq} 1 heure.

2.3 PÉRIODE D'ÉCHANTILLONNAGE ET LOCALISATION DES RELEVÉS _____

Les méthodes utilisées pour prendre les mesures de bruit et analyser les résultats sont d'une grande importance, car elles doivent refléter le plus fidèlement possible les sources sonores qui sont caractéristiques d'un récepteur donné.

Ainsi, les sources sonores identifiées comme temporaires ou non représentatives ne sont pas considérées dans l'établissement du climat sonore actuel bien qu'elles aient eu de l'importance lors des mesures.

La localisation des relevés sonores et la méthodologie de mesures s'inspirent des critères stipulés dans la référence: «Sound Procedures for Measuring Highway Noise, Final report, FHWA-DP-45-1R» de la Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation.

Généralement, la localisation des relevés sonores est établie de manière à mesurer le climat sonore actuel pour des endroits typiques. Dans ces cas, la durée du relevé est de 24 heures afin de pouvoir comparer plus facilement les résultats mesurés à ceux obtenus par simulation et de connaître l'évolution des débits de circulation au cours d'une journée.

La localisation des relevés peut également être faite afin de confirmer un ordre de grandeur des niveaux sonores actuels ou pour comparer les niveaux obtenus à un endroit par rapport à un autre. De cette façon, il est possible de réduire la durée des relevés à seulement 3 ou 9 heures suivant leur importance relative et les effets escomptés.

ANNEXE 7

CHEMINEMENT D' UN PROJET D' EXPROPRIATION

CHEMINEMENT D'UN PROJET D'EXPROPRIATION

Cheminement du projet:

La demande d'acquisition est préparée sous la responsabilité du directeur régional et acheminée au directeur des Acquisitions.

- 1- Le directeur des Acquisitions, en collaboration avec le chef du Service des expropriations, effectue ou fait effectuer la vérification nécessaire pour s'assurer notamment que le projet est prévu au plan d'équipement ou aux projets régionaux pour l'exercice financier mentionné à la demande, et que tous les autres documents accompagnant la demande sont joints, tels que: plan d'arpentage, descriptions techniques, liste des propriétaires, autorisations de la C.P.T.A.Q. et de l'Environnement etc.

Si la demande est complète, le directeur des Acquisitions signe la demande d'acquisition et l'envoie à la division des Opérations régionales pour exécution.

Si la demande d'acquisition est incomplète, le directeur des Acquisitions la retourne au demandeur en mentionnant les motifs de retour.

- 2- Dès réception de la demande d'acquisition ainsi que des documents l'accompagnant, le chef de la division des Opérations, en région, désigne le chargé de projet.

Le chargé de projet complète le plan de travail et le soumet au chef de la division des Opérations pour approbation. Sur le plan de travail, doivent-êtré clairement indiquées les dates suivantes:

- La date prévue de signification des avis d'expropriation,
- la date prévue de notification des avis de transfert de propriété,
- la date prévue de prise de possession envisagée,
- la date de la libération des lieux envisagée.

Ces dates sont déterminées par le chargé de projet en collaboration avec le chef de la division des Opérations, compte tenu des dates imposées par la Direction régionale (postes B et C) ainsi que des obstacles se trouvant dans l'emprise.

Lorsque le plan de travail est complété et approuvé, le chef de la division des Opérations l'envoie au chef du Service avec la demande de Décret et tous les documents devant être annexés à cette demande.

Le chef de la division des Opérations consulte le Contentieux du M.T.Q. pour savoir si les notaires des Affaires notariales (D.A.N.) peuvent effectuer le travail de vérification des titres de propriété où s'il y a lieu de confier ce travail aux notaires privés.

- 3A- Dès réception des documents concernant la demande de Décret, le chef du service des Expropriations en fait vérifier le contenu, effectuer le groupement nécessaire et l'achemine au Conseil des Ministres pour approbation. Il prend connaissance du plan de travail et le fait classer au dossier général.
- 4- Le chef de la division des Opérations fait effectuer les recherches nécessaires en vue de la confection du rapport général d'évaluation ainsi que des rapports individuels.

Il demande le choix de notaire aux expropriés, si les notaires de la D.A.N. ne peuvent effectuer les travaux de vérification des titres de propriété des expropriés, et fait parvenir ces renseignements au Contentieux du M.T.Q.

- 5- Le Contentieux du M.T.Q., section notariale, mandate les notaires désignés par les expropriés et leur fait parvenir les instructions nécessaires à la réalisation de leur mandat ou confie le mandat du projet d'expropriation aux notaires de la D.A.N.
- 6- Le chef de la division des Opérations approuve le rapport général préparé par le chargé de projet pour servir de base aux rapports individuels d'évaluation.
- 7- Le chargé de projet présente au chef de la division des Opérations, pour approbation, les rapports individuels d'évaluation.
- 7A- Au retour des Décrets approuvés, le chef du service fait effectuer le tri de ces Décrets et les achemine aux différentes divisions des Opérations en région pour action.
- 8- Dès la réception des études de titre de propriété des expropriés, soit en provenance des notaires de la D.A.N. ou des notaires privés, le chef de la division des Opérations possède tous les éléments pour faire débiter l'expropriation des immeubles requis ou à l'achat de gré à gré des propriétés.
- 9- Le chef de la division des Opérations, s'il a décidé de procéder par expropriation, fait parvenir à la Chambre de l'expropriation un plan d'expropriation ainsi que les descriptions techniques s'y rapportant et la liste des propriétaires à exproprier.

10- Dans le but de faire signifier les avis d'expropriation et après les avoir préparés, le chef de la division des Opérations fait mandater un huissier pour faire signifier ces avis.

11- L'huissier mandaté procède alors à la signification des avis d'expropriation conformément aux instructions qui lui ont été données par le chef de la division des Opérations.

Parallèlement à la signification, le chef de la division des Opérations réquisitionne les chèques d'indemnité provisionnelle ainsi que pour les déplacements.

12- Le chef de la division des Opérations procède à l'enregistrement des avis signifiés dans les délais impartis, (20 jours maximum à partir de la date de signification de l'avis d'expropriation).

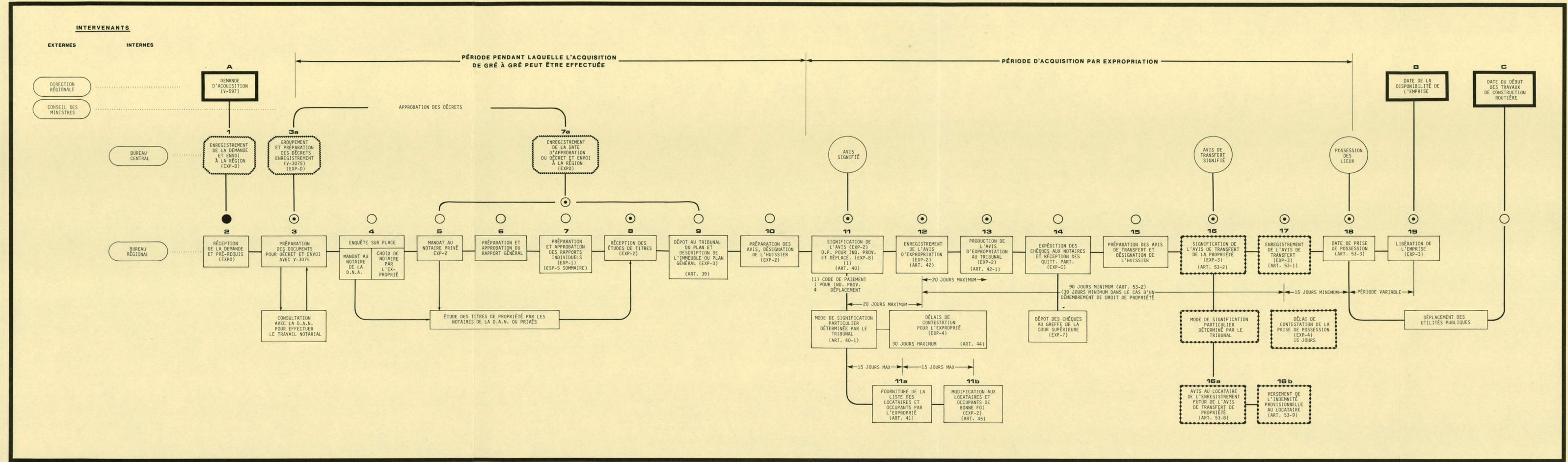
13- Il procède de même pour la production des avis d'expropriation au Tribunal (20 jours maximum à partir de la date d'enregistrement de l'avis d'expropriation).

14- Lorsque les chèques d'indemnités provisionnelles sont émis, le chef de la division des Opérations les fait expédier aux notaires de la D.A.N., ou privés, selon le cas, en leur demandant de les remettre aux expropriés contre quittance provisionnelle dans un délai maximum de un mois. Passé cette date, il doit aviser le notaire de procéder à la remise du chèque dans les plus brefs délais ou si en cas d'impossibilité de remise, faire déposer ces chèques conformément à la procédure établie.

15- Pour la date prévue, le chef de la division des Opérations fait préparer les avis de transfert et fait mandater un huissier pour en effectuer la signification.

- 16- À la date prévue, le chef de la division des Opérations fait signifier les avis de transfert de propriété aux expropriés.
- 17- Après signification, le chef de la division des Opérations fait enregistrer l'avis de transfert de propriété à moins de contestation de la part de l'exproprié et à condition qu'il se soit écoulé un délai d'au moins 90 jours depuis la date de l'enregistrement de l'avis d'expropriation.
- 18- S'il n'y a pas eu de contestation de prise de possession des lieux et à condition qu'un délai de 15 jours, au minimum, se soit écoulé depuis l'enregistrement de l'avis de transfert, le chef de la division des Opérations peut prendre possession des lieux et libérer l'emprise de tout obstacle.
- 19- Dès que les obstacles sont enlevés de l'emprise par déplacement ou démolition, la Direction régionale peut faire exécuter les déplacements des utilités publiques, si nécessaire, et par la suite commencer les travaux routiers.

Le 22 septembre 1986



CHEMINEMENT DES PROCÉDURES D'ACQUISITION AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

- INTERVENANTS PRINCIPAUX
- DEMANDES ET DÉLAIS PROGRAMMÉS PAR LA DIRECTION RÉGIONALE
- OPÉRATIONS EFFECTUÉES PAR LE BUREAU CENTRAL
- OPÉRATIONS EFFECTUÉES PAR LE BUREAU RÉGIONAL
- ÉTAPES LÉGALES PROGRAMMÉES PAR LE BUREAU RÉGIONAL
- PROCÉDURE DE TRANSFERT DE PROPRIÉTÉ
- Point de départ du suivi de projet
- Étapes principales du suivi de projet
- Étapes secondaires du suivi de projet

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

ANNEXE 8

**AVIS DE PROJET ET DIRECTIVE DU
MINISTRE DE L' ENVIRONNEMENT**

AVIS DE PROJET

TITRE DU PROJET

Réaménagement de la route 337 entre

l'autoroute 640 et le chemin Martin-Newton

C.O.P.I.: 337-01-03

Introduction

L'article 31.2 de la loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., C.Q-2) prévoit que celui qui a l'intention d'entreprendre la réalisation d'un projet visé par le règlement du Gouvernement relevant de cette Loi (règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement) doit déposer un avis écrit au ministre décrivant la nature générale du projet. La procédure à suivre s'applique aux projets localisés sur la partie du territoire québécois située au sud du 55° parallèle.

La présentation synthèse des renseignements généraux relatifs au projet que le promoteur à l'intention d'entreprendre est facilitée par l'utilisation du présent formulaire.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, l'avis de projet est retourné au:

Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations
environnementales (B-17)
3900, rue Marly (3^e étage)
Sainte-Foy (Québec)
G1X 4E4

Tout document annexé à l'avis de projet doit être fourni en 15 copies.

À l'usage du ministère de
l'Environnement

Date de réception _____

Dossier numéro _____

1. Promoteur Ministère des Transports
Service de l'environnement

Adresse 255, Crémazie est, 9e étage
Montréal, (Québec) H2M 1L5

Téléphone 873-4953

Responsable du projet Daniel Waltz, écologiste, chef du Service de l'environnement
Gérard Lemelin, urbaniste, chargé de projet

2. Consultant mandaté par le promoteur (s'il y a lieu) Le promoteur prévoit recourir aux
Adresse services d'un consultant. Toutefois, celui-ci n'est
pas encore mandaté. Dès qu'un mandat aura été
Téléphone accordé, le promoteur communiquera au ministère de
Responsable du projet l'environnement le nom du consultant retenu.

3. Titre du projet

Réaménagement de la route 337 entre l'autoroute 640 et le chemin
Martin-Newton
Municipalités de Mascouche et Saint-Louis-de-Terrebonne
C.O.P.I.: 337-01-03

4. Objectifs et justification du projet

Mentionner les principaux objectifs poursuivis puis, en termes de problèmes ou de besoins, faire ressortir ce qui motive la réalisation éventuelle du projet.

La réfection de ce tronçon de la route 337 vise principalement à assurer une meilleure fluidité de la circulation et à améliorer la qualité

structurale de la plate-forme. Depuis la construction de l'autoroute 640 qui a grandement facilité l'accès à Montréal, la route 337 de vocation rurale et récréationnelle est vite devenue à caractère multifonctionnel.

L'augmentation du nombre de commerces et d'industries de part et d'autre de la route qui a engendré un surcroît de déplacements internes, l'accroissement des mouvements de migration pendulaire des travailleurs en plus de la circulation récréationnelle ont fait en sorte que certains segments de ce tronçon ont atteint ou atteindront bientôt le niveau de désuétude (niveau de service E). En période de pointe, la fluidité est altérée et l'écoulement est saccadé et ponctué de ralentissements et d'arrêts. De plus, le drainage et la qualité de la surface de roulement ne répondent plus aux normes admises par le ministère des Transports.

5. Localisation du projet (VOIR ANNEXE 1)

Mentionner le site ou les sites où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire les numéros cadastraux (lot et rang). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale localisant le projet (en 15 exemplaires).

Ce projet se situe le long de la route 337 qui constitue la limite entre

les municipalités de Mascouche et de Saint-Louis-de-Terrebonne. Il s'étend

de l'autoroute 640 à l'intersection du chemin Martin-Newton, au nord de la

rivière Mascouche. Les lots contigus au projet dans la municipalité de

Saint-Louis-de-Terrebonne, sont les numéros 133 à 136 du rang Grand Coteau,

537 à 539 et 543 à 547 de la montée Mascouche. Les lots 543 à 547 de la

montée Mascouche sont affectés au zonage agricole. Dans la municipalité de

Mascouche se retrouvent les lots 788, 797 et 798 du rang sud de la

Petite Mascouche du Rapide et les lots 1032 et 1033 du rang nord de la

Petite Mascouche du Rapide. Ces deux derniers lots sont régis par la Loi sur la protection du territoire agricole.

6. Propriété des terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue et mentionner depuis quand et dans quelles proportions ces terrains sont acquis (ex. : propriété privée à 100 pour cent, terrains acquis à 75 pour cent suite aux expropriations, etc.). Ces renseignements pourraient apparaître sur une carte.

La réalisation du projet nécessitera l'acquisition d'emprises additionnelles sur les terrains riverains à la route 337 actuelle.

Ces terrains appartiennent à des propriétaires privés et aucune acquisition n'a été entreprise à ce jour.

7. Description du projet

(phase préparatoire, phase construction, phase exploitation)

Pour chacune des phases, décrire le projet selon les aménagements et constructions prévus (barrage, route, quai, etc.) en indiquant les principales caractéristiques de ceux-ci (superficie, dimension, capacité, volume, etc.). Mentionner également les divers travaux s'y rattachant (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.) et, s'il y a lieu, les modalités d'opération ou d'exploitation. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (croquis, vue en coupe, etc.).

D'une longueur de 2,25 km, ce segment de la route 337 situé en milieu sub-urbain sera réaménagé de façon à répondre aux besoins découlant de la nouvelle vocation de cette route. La réfection se fera selon deux sections-type. D'abord, entre l'autoroute 640 et le chemin Comtois-Pincourt (1,55 km) où se retrouve une forte concentration de bâtiments, la route actuellement à deux voies avec une emprise moyenne de 20 m sera élargie à cinq voies avec voie de virage dans les deux sens (VVG2S). La section-type sera urbaine et l'emprise nominale sera de 22,7 m (annexe 2a). Aux intersections munies de feux de circulation, un flot en béton servira de refuge pour les piétons (annexe 2b). La vitesse affichée passera de 80 km/h à 50 km/h. Le tronçon entre les chemins Comtois-Pincourt et Martin-Newton, constitue une transition entre le segment à cinq voies au sud et la route à deux voies au nord. Ce tronçon sera porté à quatre voies divisées par un marquage au sol à l'intérieur d'une emprise nominale de 22,7 m. Le drainage sera de type urbain. De plus, afin d'améliorer le profil de la route, cette dernière sera rehaussée au niveau de la traversée de la rivière Mascouche ce qui nécessitera la construction d'un nouveau pont, lequel sera alors porté à quatre voies.

8. Description du milieu et des principales contraintes

Pour le site ou les sites envisagés, décrire brièvement le milieu (naturel et humain) tel qu'il se présente avant la réalisation du projet ainsi que les principales contraintes prévisibles pour ce projet spécifique (compatibilité de la vocation du territoire, zone inondable, sites exceptionnels, zone tampon, etc.)

Depuis la construction de l'autoroute 640, la vocation du milieu contigu au présent projet, s'est considérablement modifiée. Jadis à caractère rural, ce secteur de Mascouche est maintenant considéré comme un milieu suburbain.

En bordure de la route 337 qui constitue la frontière des municipalités de Mascouche et de Saint-Louis-de-Terrebonne, les commerces se sont multipliés et des industries se sont implantées au travers des résidences. Dans Mascouche (côté est), la zone commerciale et industrielle située au sud de la rivière est presque entièrement développée alors que du côté de Saint-Louis-de-Terrebonne, plusieurs terrains dans la zone commerciale et industrielle sont encore vacants. Ces derniers occupent le territoire au sud du chemin Martin. Compte tenu de l'excellent potentiel agricole des terres de cette région, les terrains résiduels contigus au projet sont soumis à la Loi de la protection des terres agricoles. A l'ouest de la route 337, plusieurs terrains sont encore boisés. Quoiqu'appartenant au domaine de l'érablière à caryer, les peuplements jeunes sont dominés par des feuillus d'essence intolérante qui témoignent de perturbation antérieure. Situé dans la plaine du Saint-Laurent, le relief est relativement plat. Seule la rivière Mascouche crée une légère dépression dans ce secteur. Compte tenu qu'elle sillonne un milieu agricole sur une grande partie de son parcours en amont et qu'elle reçoit de nombreux affluents agricoles, on peut supposer que la qualité de l'eau à ce niveau ne permet la survie que d'espèces de poissons d'eau chaude telles la barbotte, la perchaude et le crapet.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC

Directive du Ministre indiquant la nature,
la portée et l'étendue de l'étude d'impact
sur l'environnement.

Projet de réaménagement de la route 337, entre
l'autoroute 640 et le chemin Martin-Newton

DOSSIER No: 3211-05-100

AOÛT 1987

INTRODUCTION:

La présente directive a pour but d'indiquer à l'initiateur la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement qu'il doit produire pour son projet de réaménagement de la route 337, entre l'autoroute 640 et le chemin Martin-Newton.

Le contenu de l'étude d'impact doit se conformer à la section III du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, C.Q.-2, r.9). Elle doit être préparée selon une méthode scientifique et doit satisfaire les besoins du réviseur, du public et du décideur. Conçue de façon à être un véritable outil de planification de l'utilisation du territoire, l'initiateur doit au cours de la réalisation de l'étude porter une attention particulière aux réglementations, préoccupations et informations émanant des municipalités de Mascouche et Saint-Louis-de-Terrebonne et de la MRC Les Moulins ainsi que des autres organismes du milieu touchés par le projet. On fournira en annexe de l'étude la liste de tous les organismes contactés.

L'étude d'impact doit fournir une image globale et complète de l'action que l'initiateur projette de réaliser, informer le public des caractéristiques du projet, des changements qui surviendront et des conséquences prévisibles sur la qualité de vie et permettre une analyse environnementale qui favorise une prise de décision éclairée quant à l'autorisation du projet soumis.

1. PRÉSENTATION DU PROJET:

L'initiateur doit d'abord présenter la localisation et les principaux éléments du projet, sa programmation et le contexte global dans lequel celui-ci se situe.

1.1 Problématique

L'initiateur doit démontrer l'opportunité du projet par un exposé de la situation portant sur les caractéristiques générales du réseau actuel incluant le tronçon à l'étude et les tronçons contigus, les problèmes identifiés dans le milieu et les raisons qui justifient le projet. A cet égard, l'initiateur doit faire l'analyse de la situation à l'aide de compilations et de projections statistiques sur la circulation, de données relatives aux accidents routiers, à la visibilité, aux pentes, aux courbes, à la composition, l'origine et la destination du trafic ou de tout autre élément pertinent. Dans ce contexte, l'initiateur doit faire un rappel des normes en vigueur au Ministère des Transports relativement aux problèmes à solutionner.

Suite à cette analyse de la situation, l'initiateur doit faire état de la problématique générale qui en découle tant sur le plan local que régional et indiquer les objectifs qu'il cherche à atteindre pour répondre aux besoins de la clientèle.

1.2 Analyse de solutions

Compte tenu des problèmes identifiés, des objectifs poursuivis et des aspects technico-économiques du projet, l'initiateur doit évaluer la possibilité de reconstruire la route sur l'axe actuel, sur un axe nouveau ou des segments d'axe actuel et d'axe nouveau pour le tronçon concerné. Cette analyse sommaire doit s'effectuer en considérant les impacts environnementaux appréhendés et en tenant compte de l'utilisation actuelle et prévisible du territoire et de ses effets d'entraînement sur le réseau actuel et projeté.

Selon les objectifs qui ont été établis, l'initiateur doit indiquer les grandes caractéristiques techniques du projet en ce qui a trait au nombre de voies, à la largeur de l'emprise et de la plate-forme, aux fossés, aux courbes, aux pentes, aux conditions d'accès ou de desserte et de tout autre élément pertinent. De plus, les travaux relatifs au pont sur la rivière Mascouche doivent être précisés.

Suite à cette analyse et sur la base de motifs suffisamment élaborés, une sélection des solutions possibles peut être effectuée entre les diverses options mentionnées précédemment pour les fins de l'analyse d'impact. L'initiateur doit présenter et illustrer l'axe ou les axes de la ou des solutions retenues pour les fins de l'étude.

2. L'ANALYSE D'IMPACT

L'analyse d'impact vise à identifier la localisation optimale du tracé pour la réalisation du projet et à en déterminer l'acceptabilité environnementale. Cette analyse comporte plusieurs étapes, dont une connaissance adéquate du milieu, l'identification et l'évaluation des impacts et la proposition de mesures d'atténuation.

2.1 Identification de la zone d'étude

Compte tenu des solutions retenues, l'initiateur doit identifier une zone d'étude et en justifier les limites. Cette zone doit être suffisamment vaste pour cerner tant les effets directs qu'indirects du projet au niveau de l'élargissement de l'emprise actuelle, d'un nouveau tracé ou de segments de nouveaux tracés pour le tronçon à l'étude et donner un juste aperçu des composantes environnementales du milieu.

2.2 Inventaire de la zone d'étude

L'initiateur doit présenter la description des composantes des milieux naturel et humain de la zone d'étude. Le choix des composantes et l'extension donnée à leur description doivent correspondre à leur degré d'affectation par le projet ou à leur importance dans la zone d'étude.

L'inventaire de la zone d'étude doit être relativement détaillé et la cartographie faite à grande échelle. La présentation de trois types de données doit être envisagée, soit:

- 1) les informations actuellement disponibles sur les cartes conventionnelles et dans les agences gouvernementales ou autres;
- 2) des inventaires de potentiel pour des aspects particuliers lorsque les données ne sont pas disponibles et;
- 3) des inventaires plus détaillés sur des parties de la zone d'étude touchée directement par le projet lorsque celles-ci présentent des potentiels particulièrement élevés ou lorsque certains impacts sont appréhendés.

Pour les fins du projet de réaménagement de la route 337, entre l'autoroute 640 et le chemin Martin-Newton, une attention particulière doit être portée aux éléments suivants:

- la nature des sols spécialement près de la rivière Mascouche et ce en rapport avec les dangers d'érosion;
- la géomorphologie (dépôts meubles et affleurements rocheux);
- la source des matériaux d'emprunt;
- l'hydrographie et au système de drainage détaillé (sens de l'écoulement des eaux, zones inondables);
- les caractéristiques hydrodynamiques les plus significatives de la rivière Mascouche dans ce secteur;
- les caractéristiques biophysiques des habitats fauniques en présence (substrat, qualité de l'eau, végétation, etc.); une attention particulière doit être portée à la description de la végétation aquatique et terrestre aux abords du cours d'eau;
- les espèces fauniques des milieux terrestres et aquatiques qui utilisent les habitats en présence, en accordant plus d'importance aux espèces présentant un intérêt spécial;
- les activités agricoles (utilisation actuelle et potentielle des terres, drainage, dynamisme, structure cadastrale, territoire agricole protégé....);
- les utilisations du sol à des fins forestières (peuplement et stade de développement);
- les utilisations du sol à des fins de villégiature, récréatives, commerciales ou autres;

- les lots et subdivisions de lots avec une carte cadastrale à jour et une liste indiquant les superficies pour ceux situés dans l'axe des tracés à l'étude;
- les catégories d'usage des bâtiments avec une carte de localisation;
- les marges de recul avant des bâtiments principaux;
- les sources d'alimentation en eau potable des résidents;
- les passages piétonniers actuels (traverses de la route);
- les éléments significatifs du patrimoine culturel, incluant les paysages, le bâti (ensemble et immeubles isolés);
- l'étude du potentiel archéologique et dans l'éventualité de potentiels fort et moyen, à l'inventaire sur le terrain;
- les infrastructures de services publics;
- les orientations prévues dans le schéma d'aménagement ou aux dispositions prévues au règlement de contrôle intérimaire de la MRC Les Moulins et aux règlements d'urbanisme des municipalités de Mascouche et de Saint-Louis-de-Terrebonne.

2.3 Elaboration des solutions à l'étude

L'initiateur doit identifier à l'intérieur de la zone d'étude, les résistances techniques et les valeurs environnementales qu'il est important de considérer pour le projet. Ces résistances et valeurs doivent être hiérarchisées et la pondération utilisée doit être clairement expliquée. Cet exercice doit permettre de localiser les tracés de la ou des solutions retenues selon le moindre impact possible sur les composantes de l'environnement. S'il y a utilisation de l'axe actuel, ce principe doit permettre de déterminer sur quel côté de l'ancien tracé un élargissement de l'emprise présenterait le moins de conséquences, le cas échéant.

Suite à cet exercice, l'initiateur doit indiquer et illustrer les grandes caractéristiques techniques du ou des tracés à l'étude en indiquant clairement l'ancienne et la nouvelle emprise de la route, les pentes, les courbes, les raccordements, les lots touchés, un plan détaillé à l'échelle 1:5000 ou à tout autre échelle appropriée est suggéré.

2.4 Identification et évaluation des impacts.

Compte tenu des caractéristiques du milieu et des travaux prévus, l'initiateur doit procéder à l'identification des impacts. Cet exercice, le plus factuel possible, consiste à déterminer la nature et l'envergure des impacts engendrés par le ou les tracé(s) étudié(s). Les critères utilisés à cette étape sont, entre autres, l'intensité (aspect quantitatif), l'étendue (portée spatiale et systémique) et la durée (aspect temporel).

L'évaluation des impacts a pour objectif d'en déterminer l'importance. Il s'agit pour l'initiateur de porter un jugement de valeur sur les impacts identifiés pour le ou les tracés à l'étude et ce, à l'aide de valeurs attribuées lors de l'inventaire et de critères, tels que la fragilité, la rareté, l'irréversibilité. L'initiateur doit également tenir compte des attentes et de la perception des gens du milieu face à son projet.

Sans être limitatif, l'initiateur doit apporter une attention particulière aux éléments suivants:

- l'augmentation du niveau sonore pour certains secteurs moins touchés actuellement;
- les conséquences de ce projet sur le raccordement des entrées et sorties privées des résidents;
- les conséquences de ce projet sur les stationnements pour les commerces le long de la route ainsi que sur la sécurité des piétons lors de la traversée de cette artère;
- les pertes d'utilisations agricoles, forestière, résidentielle, de villégiature ou autres;
- les effets sur la superficie des lots et les marges de recul avant des bâtiments ainsi que sur la réglementation prévue en matière de zonage, lotissement et construction;
- la destructuration des lots;
- la circulation pendant les travaux de construction;
- les sources d'eau potable;
- les segments d'emprise désaffectée;
- les habitats fauniques;
- les expropriations;
- les effets d'entraînement à long terme du projet (pressions au développement accentuées aux abords de la route et sur les espaces adjacents, etc...).

2.5 Identification des mesures d'atténuation.

Afin d'éliminer, de corriger et d'atténuer les impacts négatifs du projet sur l'environnement, l'initiateur doit présenter les actions qu'il s'engage à réaliser comme mesures d'atténuation et identifier les impacts qui font l'objet de telles mesures. Dans le cas de l'étude de plusieurs tracés, l'identification des mesures d'atténuation pour chacune des solutions peut se limiter à celles qui sont importantes et/ou discriminantes pour l'analyse comparative.

2.6 Analyse comparative des tracés retenus pour les fins de l'étude et choix d'un tracé préférentiel.

L'initiateur doit procéder s'il y a lieu, à une analyse comparative des tracés étudiés. Celle-ci doit s'appuyer sur l'évaluation des impacts envi-

ronnementaux, sur les mesures d'atténuation proposées et sur des critères technico-économiques. La méthodologie utilisée pour choisir le tracé préférentiel doit être clairement expliquée.

3. DESCRIPTION DU TRACÉ PRÉFÉRENTIEL ET DE SES MODALITÉS DE RÉALISATION.

L'initiateur doit décrire le tracé préférentiel et ses modalités de réalisation et préciser les éléments environnementaux qui devront être inclus aux plans et devis.

3.1 Description du tracé préférentiel

L'initiateur doit décrire le projet de façon détaillée en reprenant les éléments énoncés lors de l'élaboration des tracés à l'étude et en complétant les éléments particuliers de sa réalisation. Cette description doit inclure l'identification des lots touchés.

Un calendrier des travaux doit également être fourni en indiquant les diverses phases de réalisation.

L'initiateur doit fournir en annexe la procédure utilisée par le Service des expropriations et plus spécifiquement les normes régissant le déplacement des bâtiments.

3.2 Identification finale des mesures d'atténuation pour le tracé préférentiel.

L'initiateur doit identifier les mesures d'atténuation pour l'ensemble du tracé préférentiel et compléter celles qui avaient été énoncées préalablement à l'analyse comparative des tracés. S'il y a lieu, des mesures destinées à compenser les impacts résiduels doivent être proposées. Cette présentation devrait être accompagnée d'une description succincte des impacts justifiant ces mesures. En outre, celles-ci doivent être des propositions claires et précises afin de faciliter l'énoncé des conditions qui peuvent être contenues au certificat d'autorisation.

Toutes ces mesures devront être ultérieurement inscrites aux plans et devis de construction.

3.3 Mesures de surveillance et de suivi.

L'initiateur doit expliquer les mécanismes de surveillance qu'il entend mettre de l'avant pour s'assurer que les mesures d'atténuation incluses aux plans et devis de construction soient respectées.

En outre, advenant l'identification d'impacts particulièrement importants ou comportant des aspects de risque et d'incertitude, l'initiateur doit envisager un suivi. Ce suivi a pour objectif d'une part, de préciser la nature et l'envergure de ces impacts et d'autre part, de vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation préconisées et le cas échéant, de les remplacer par d'autres plus appropriées.

4. PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT

La directive, telle que rédigée, expose les éléments devant constituer l'étude d'impact. La présentation de ces éléments suit une séquence linéaire; toutefois, l'initiateur est libre d'en modifier l'ordre de présentation

L'étude d'impact doit être présentée d'une façon claire et concise puis doit se concentrer sur les éléments pertinents pour la bonne compréhension du projet. Ce qui peut être schématisé ou cartographié doit l'être, et ce, à des échelles adéquates. Les méthodes utilisées doivent être présentées et explicitées. Au niveau des inventaires, on doit retrouver les éléments permettant d'apprécier la qualité de ces derniers (localisation des stations, dates d'inventaire, techniques utilisées, limitations). Toutes les sources de renseignements doivent être données en référence. Le nom, la profession et la fonction des personnes responsables de la réalisation de l'étude doivent être indiqués.

Considérant que l'étude d'impact doit être mise à la disposition du public pour information, l'initiateur doit fournir un résumé vulgarisé des éléments essentiels et des conclusions de ladite étude ainsi que tout autre document qu'il juge nécessaire pour compléter le dossier. Ce résumé, publié séparément, doit inclure un plan général du projet et un schéma illustrant les impacts, les mesures d'atténuation et les impacts résiduels.

Lors du dépôt officiel de l'étude d'impact au ministre, l'initiateur doit fournir trente (30) copies du dossier complet. Il est suggéré, qu'au cours de la préparation de l'étude, celui-ci demeure en contact régulier avec le ministère de l'Environnement et qu'une version provisoire de l'étude (15 copies) soit présentée avant son dépôt officiel.

Pour fins de clarté dans l'identification des différents documents qui sont soumis et pour faciliter leur codification dans les banques informatisées, la page titre de l'étude doit contenir les informations suivantes: le nom du projet avec le lieu de réalisation, le titre du dossier incluant les termes "Etude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec", le sous-titre du document (ex.: résumé, rapport principal, annexe I sur...), la mention "Version provisoire" ou "Version finale", le nom du promoteur, le nom du consultant s'il y a lieu, et la date.

ANNEXE 9

PERSONNES - RESSOURCES CONTACTÉES

PERSONNES-RESSOURCES CONTACTEES

Ministère de l'Environnement

Jacques Déziel (direction du milieu hydrique)
Marc Simoneau (biologiste, direction de la Qualité du milieu
aquatique)

Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche

Pierre Fournier (biologiste)

Municipalité de Mascouche

Francine Desjardins (service d'urbanisme)
France Desrochers (dessinatrice)
Bernard Patenaude (maire de Mascouche)
Roland Prudhomme (dir. module développement et
aménagement)
Monique Bernard (service d'urbanisme)

Municipalité Régionale de Comté des Moulins

Daniel Pilon (urbaniste, coordonnateur)
Lise Tétreault (urbaniste)

Municipalité de Terrebonne

Jacques Dumas (directeur services techniques)
François Gascon (urbaniste)
Jean Vézina (inspecteur en bâtiments)
Diane Proulx (service de mutation)

Société Régionale de Développement Economique des Moulins

Odile Chevrolat (agent de communication - Sordem)

ANNEXE 10

MESURES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

**EXTRAIT INTEGRAL DE: CAHIER DES CHARGES
ET DEVIS MIN. DES TRANSPORTS DU QUEBEC 1986.**

SECTION 6

SURVEILLANCE DES TRAVAUX

6.01 INTERVENTION DU SURVEILLANT

Le surveillant est habilité à juger de la qualité des matériaux et des ouvrages, à mesurer, calculer et établir les quantités des ouvrages exécutés. Lorsque l'exécution des travaux en rend pratiquement impossible le contrôle qualitatif et quantitatif, le surveillant en avise l'entrepreneur; dans un tel cas, ce dernier doit immédiatement suspendre les travaux de sorte que le contrôle quantitatif et qualitatif soit rendu possible.

Le surveillant indique tout ouvrage ou partie d'ouvrage qui ne répond pas aux exigences des plans et devis et qui, de ce fait, doit être reconstruit par l'entrepreneur à ses frais. Si l'entrepreneur prouve qu'il n'y avait aucune malfaçon, lors de la démolition de l'ouvrage ou partie d'ouvrage indiqué, il doit également refaire cet ouvrage ou cette partie d'ouvrage et s'il s'est conformé aux exigences de l'article 6.07, l'entrepreneur est payé pour le travail effectué, tant pour défaire que pour refaire l'ouvrage, aux prix du contrat ou à un prix convenu, par avenant au contrat, selon les stipulations de l'article 9.04.

Le surveillant ne dirige pas les travaux; il ne peut pas agir comme contremaître et ne peut pas remplir d'autres fonctions relevant de l'entrepreneur.

6.02 FONCTION DES INSPECTEURS

Les inspecteurs dépendent techniquement de leur chef de service respectif. Leur fonction consiste à aider le surveillant dans le contrôle qualitatif et quantitatif des travaux et leur présence sur les lieux ne relève pas l'entrepreneur de son obligation d'exécuter les travaux conformément aux plans, aux devis et aux règles de l'art.

Les inspecteurs n'ont pas le droit de modifier, de restreindre ou d'annuler aucune des clauses du contrat, d'approuver ou d'accepter aucune partie des travaux et de modifier les plans, croquis ou esquisses qui font partie du contrat.

Les inspecteurs ne peuvent pas agir comme contremaîtres, ni remplir d'autres fonctions relevant de l'entrepreneur. Les conseils qu'ils pourraient donner à l'entrepreneur ou à ses contremaîtres ne peuvent en aucune façon être interprétés comme liant le Ministère ou libérant l'entrepreneur de l'obligation d'exécuter les travaux en conformité du contrat.

L'entrepreneur ne doit pas travailler en dehors des heures régulières sans en aviser au moins 3 jours à l'avance le surveillant pour lui permettre de poster les inspecteurs nécessaires sur les travaux durant ces heures supplémentaires.

6.03 IMMUNITÉ ADMINISTRATIVE

Les fonctionnaires du ministère des Transports ne peuvent être poursuivis en justice en raison d'actes, d'erreurs ou d'omissions faits de bonne foi dans l'exercice de leur fonction.

6.04 PLANS REQUIS

Avant d'entreprendre les travaux, l'entrepreneur doit vérifier si des plans de construction plus détaillés que les plans de soumission sont requis.

A) Plans de construction

Les plans de construction énumérés au devis spécial et annexés au contrat décrivent, au moyen de profils et de dessins conventionnels, les lignes et niveaux, les terrassements, la sous-fondation, les fondations, le revêtement, les ouvrages d'art, etc. Les indications contenues dans ces plans ont la même valeur et comportent les mêmes obligations que les stipulations des devis, compte tenu de l'ordre de priorité mentionné à l'article 2.07.

L'entrepreneur doit constamment conserver sur le chantier pour consultation un exemplaire des plans, du Cahier des charges et des devis en vigueur.

B) Plans d'atelier

Les plans d'atelier sont tous les plans que doit fournir l'entrepreneur; ils ont pour objet de compléter, détailler ou expliciter les plans généraux d'une structure.

L'entrepreneur doit préparer et soumettre au surveillant les plans d'atelier requis selon les plans et devis du contrat.

Il ne doit pas procéder à la fabrication ou construction d'ouvrages nécessitant des plans d'atelier, des dessins d'exécution et des dessins d'assemblage, avant que ces documents n'aient d'abord été visés par le surveillant pour fins de conformité aux plans et devis.

Une période minimum de 2 semaines est requise au surveillant pour l'étude de ces plans ou dessins.

L'apposition d'un visa par le surveillant ne constitue qu'une approbation de principe et n'engage en aucune manière la responsabilité du Ministère quant à ces plans d'atelier dont l'entrepreneur est seul responsable.

Les ouvrages entrepris sans que les plans d'atelier exigés n'aient été fournis et visés par le surveillant peuvent être refusés par ce dernier. Les frais encourus sont à la charge de l'entrepreneur.

Tout plan nécessitant des calculs de structure ou s'appliquant à des travaux dont la nature constitue le champ de la pratique de l'ingénieur doit être signé et scellé par un membre de l'Ordre des Ingénieurs du Québec.

Les plans sont requis en 5 copies; il sont requis en 7 copies concernant les charpentes métalliques; ils doivent être de même dimension que les dessins du Ministère (ISO A1) et le titre doit mentionner le nom, la localisation et le numéro du projet apparaissant sur les plans du Ministère. Ils doivent indiquer clairement les détails de fabrication et d'assemblage, les marques d'identification concordant avec les plans du surveillant. L'entrepreneur doit vérifier sur place si les ouvrages décrits s'ajustent parfaitement aux ouvrages adjacents.

À la fin des travaux, l'entrepreneur doit remettre au Ministère une copie sur film sensibilisé de 0,8 mm d'épaisseur de tous les plans d'atelier que lui-même ou ses sous-traitants ont préparés au cours des travaux. Ces films doivent montrer les détails des travaux concernés tels que visés par le surveillant et tels qu'exécutés.

Les dessins de ces plans doivent être conformes à la norme CAN2-72.7M «Exigences relatives aux dessins destinés à être microfilmés».

C) Plans d'ouvrages provisoires

Un ouvrage provisoire est un ouvrage construit dans le but de permettre l'exécution de l'ouvrage permanent, e.g.: batardeau, étaie, système d'érection, pont temporaire, ouvrage de soutènement temporaire, coffrage suspendu, coffrage en porte-à-faux, etc.

Avant d'entreprendre ces ouvrages, l'entrepreneur doit remettre des copies de ses plans au surveillant pour information.

Les plans d'ouvrages provisoires suivants doivent être signés et scellés par un membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec: batardeau métallique, étaie, système d'érection assemblé au chantier, pont temporaire, ouvrage de soutènement temporaire pour retenir une voie de communication, coffrage suspendu et coffrage en porte-à-faux de plus de 2,4 m de portée. Il en est de même pour tous les plans qui relèvent de l'exercice de la profession d'ingénieur.

Ces plans sont requis en 5 copies et le titre doit mentionner le nom, la localisation et le numéro du projet apparaissant sur les plans du Ministère.

Si les plans affectent un tiers, l'entrepreneur doit au préalable obtenir son approbation et fournir les copies additionnelles.

Le Ministère ne fournit pas les plans des ouvrages provisoires. Par exception, s'il les fournit et s'ils font partie des plans et devis du contrat, ils ont la même valeur et doivent être suivis avec la même rigueur que les plans des ouvrages d'art.

6.05 PRÉSENCE DE L'ENTREPRENEUR

L'entrepreneur doit maintenir sur le lieu des travaux un représentant responsable, autorisé à recevoir les communications du surveillant. Le domicile du représentant de l'entrepreneur ou tout autre endroit où il habite pour la durée des travaux doivent être clairement déterminés, avant que ne débutent les travaux.

6.06 PIQUETS ET REPÈRES

Pour fins de référence et de contrôle qualitatif et quantitatif des ouvrages, le surveillant établit sur le terrain les piquets et repères suivants

a) pour les travaux de terrassement:

Sur la ligne de centre de chacune des chaussées, lorsque cette ligne se situe hors une chaussée existante où est maintenue la circulation, un piquet de chaînage à tous les 20 m et, s'il y a lieu, aux endroits de transition, d'intersection, de début et de fin de courbe.

De chaque côté de la ligne de centre d'une chaussée, généralement à la limite de l'emprise, un piquet de chaînage et un point de niveau à tous les 20 m et, s'il y a lieu, aux endroits de transition, d'intersection, de début et de fin de courbe. Sur le piquet sont inscrits le chaînage, sa distance de la ligne de centre et l'élévation de la ligne de sous-fondation (ou d'une autre ligne) par rapport au point de niveau, lorsque la liste des élévations n'est pas fournie par écrit à l'entrepreneur. Lorsqu'il y a déboisement, le point de niveau est généralement installé après l'essouchement, avant ou lors du mesurage des sections initiales.

b) pour les travaux de revêtement:

De chaque côté de la ligne de centre d'une chaussée ou d'un seul côté en retrait du revêtement, un piquet de chaînage à tous les 20 m et, s'il y a lieu, aux endroits de transition, d'intersection, de début et de fin de courbe. Sur le piquet est indiqué le chaînage et, si nécessaire, une distance et une élévation, généralement l'élévation de la fondation supérieure; en section urbaine en présence de bordures, puisards, regards, dans les courbes et autres, les points d'élévation peuvent être indiqués au 10 m.

c) pour les ouvrages d'art majeurs:

Un point de coordonnées avec deux axes principaux et un point de niveau.

d) pour les autres ouvrages tels que

- ponceaux:

Deux piquets et deux points de niveau déterminant l'axe central, les extrémités et les élévations amont et aval du fond du ponceau.

- glissières de sécurité:

Les piquets de début, de fin et des points de courbure; l'entrepreneur doit prendre lui-même les élévations à partir du revêtement ou de la fondation supérieure.

- murs, bordures:

Un piquet à tous les 20 m et aux endroits d'angle, de courbe et de transition; l'alignement est généralement en retrait par rapport à la ligne de centre de l'ouvrage et l'élévation du dessus de l'ouvrage est indiquée sur le piquet.

- puisards, regards, massifs d'éclairage, etc.:

Pour chacun de ces ouvrages, deux piquets sont implantés sur lesquels sont indiquées la distance de l'ouvrage, son ou ses élévations.

Pour l'égout pluvial, l'entrepreneur doit en répartir la pente entre deux puisards ou deux regards, selon les élévations qui lui sont fournies pour le fond de ces unités.

Si, au cours des opérations, les piquets et repères implantés une première fois par le surveillant viennent à disparaître, l'entrepreneur doit les remplacer lui-même, à ses frais.

Pour l'exécution des travaux de terrassement et de structure de chaussée, le surveillant remet à l'entrepreneur une liste où sont données les mesures de distance et d'élévation des fossés gauche et droit, les mesures d'alignement, de largeur et d'élévation de la sous-fondation ou d'une autre ligne et autres mesures de base non indiquées aux plans et devis et nécessaires à l'entrepreneur pour le piquetage exact des ouvrages.

Les données «limites extrêmes des terrassements» peuvent être aussi fournies à l'entrepreneur, mais ne peuvent être qu'approximatives particulièrement dans les coupes combinées de déblais de 2e et 1re classe; leur inexactitude ne modifie en rien l'obligation de l'entrepreneur d'exécuter les terrassements selon les pentes théoriques prévues aux plans et devis.

Toutes les mesures, à l'exception de celles énumérées ci-dessus, nécessaires à l'exécution des travaux sont faites par l'entrepreneur, le surveillant s'en tenant à la vérification. L'entrepreneur est tenu de compléter le piquetage général par un piquetage complémentaire qui consiste à reporter sur le terrain tous les points nécessaires à la construction et ce de façon à permettre une vérification facile et rapide. Dans le cas des ouvrages d'art, il doit indiquer sur le plan d'implantation le piquetage complémentaire qu'il entend faire et le procédé adopté à cet effet.

Les mesurages en vue du paiement des ouvrages sont faits par le surveillant.

6.07 INSPECTION

Le surveillant et les inspecteurs ont l'autorité d'inspecter les travaux en cours d'exécution, de même que les matériaux employés, commandés, en voie de préparation ou de transformation par l'entrepreneur et ses sous-traitants. Pour cela, ils doivent avoir accès à toutes les parties des travaux, aux ateliers, usines, carrières, etc. et sont alors soumis aux obligations contenues dans le programme de prévention de l'entrepreneur en ce qui a trait aux activités du chantier: circulation, port d'équipement... L'entrepreneur doit donc leur faciliter l'accomplissement rapide, complet et sécuritaire de leur inspection et est responsable de tout retard apporté par sa faute à cette inspection.

ANNEXE 11

NIVEAUX DE SERVICE DES DIFFÉRENTS SEGMENTS

1985 HCM:TWO-LANE HIGHWAYS

FACILITY LOCATION.... ROUTE 337 / Segment 1
 ANALYST.....
 TIME OF ANALYSIS.....
 DATE OF ANALYSIS..... 05-28-1993
 OTHER INFORMATION....

A) ADJUSTMENT FACTORS

 PERCENTAGE OF TRUCKS..... 3
 PERCENTAGE OF BUSES..... 0
 PERCENTAGE OF RECREATIONAL VEHICLES..... 0
 DESIGN SPEED (MPH)..... 50
 PEAK HOUR FACTOR..... .96
 DIRECTIONAL DISTRIBUTION (UP/DOWN)..... 60 / 40
 LANE WIDTH (FT)..... 12
 USABLE SHOULDER WIDTH (AVG. WIDTH IN FT.)... 5
 PERCENT NO PASSING ZONES..... 100

B) CORRECTION FACTORS

LEVEL TERRAIN

LOS	E T	E B	E R	f w	f d	f HV
A	2	1.8	2.2	.96	.94	.97
B	2.2	2	2.5	.96	.94	.97
C	2.2	2	2.5	.96	.94	.97
D	2	1.6	1.6	.96	.94	.97
E	2	1.6	1.6	.98	.94	.97

C) LEVEL OF SERVICE RESULTS

INPUT VOLUME(vph): 2935
 ACTUAL FLOW RATE: 3057

LOS	SERVICE FLOW RATE	V/C
A	98	.04
B	390	.16
C	780	.32
D	1398	.57
E	2504	1

LOS FOR GIVEN CONDITIONS: F

1985 HCM:TWO-LANE HIGHWAYS

FACILITY LOCATION.... ROUTE 337 / Segment 2
 ANALYST.....
 TIME OF ANALYSIS.....
 DATE OF ANALYSIS..... 05-28-1993
 OTHER INFORMATION....

A) ADJUSTMENT FACTORS

 PERCENTAGE OF TRUCKS..... 4
 PERCENTAGE OF BUSES..... 0
 PERCENTAGE OF RECREATIONAL VEHICLES..... 0
 DESIGN SPEED (MPH)..... 50
 PEAK HOUR FACTOR..... .96
 DIRECTIONAL DISTRIBUTION (UP/DOWN)..... 60 / 40
 LANE WIDTH (FT)..... 11
 USABLE SHOULDER WIDTH (AVG. WIDTH IN FT.)... 5
 PERCENT NO PASSING ZONES..... 100

B) CORRECTION FACTORS

LEVEL TERRAIN

LOS	E	E	E	f	f	f
	T	B	R	w	d	HV
A	2	1.8	2.2	.89	.94	.96
B	2.2	2	2.5	.89	.94	.95
C	2.2	2	2.5	.89	.94	.95
D	2	1.6	1.6	.89	.94	.96
E	2	1.6	1.6	.93	.94	.96

C) LEVEL OF SERVICE RESULTS

INPUT VOLUME(vph): 2635
 ACTUAL FLOW RATE: 2745

LOS	SERVICE	
	FLOW RATE	V/C
A	90	.04
B	358	.16
C	715	.32
D	1284	.57
E	2354	1

LOS FOR GIVEN CONDITIONS: F

1985 HCM:TWO-LANE HIGHWAYS

FACILITY LOCATION.... ROUTE 337 / Segment 3
 ANALYST.....
 TIME OF ANALYSIS.....
 DATE OF ANALYSIS..... 05-28-1993
 OTHER INFORMATION....

A) ADJUSTMENT FACTORS

PERCENTAGE OF TRUCKS.....	4
PERCENTAGE OF BUSES.....	0
PERCENTAGE OF RECREATIONAL VEHICLES.....	0
DESIGN SPEED (MPH).....	50
PEAK HOUR FACTOR.....	.9
DIRECTIONAL DISTRIBUTION (UP/DOWN).....	65 / 35
LANE WIDTH (FT).....	11
USABLE SHOULDER WIDTH (AVG. WIDTH IN FT.)...	5
PERCENT NO PASSING ZONES.....	60

B) CORRECTION FACTORS

ROLLING TERRAIN

LOS	E T	E B	E R	f w	f d	f HV
A	4	3	3.2	.89	.92	.89
B	5	3.4	3.9	.89	.92	.86
C	5	3.4	3.9	.89	.92	.86
D	5	2.9	3.3	.89	.92	.86
E	5	2.9	3.3	.93	.92	.86

C) LEVEL OF SERVICE RESULTS

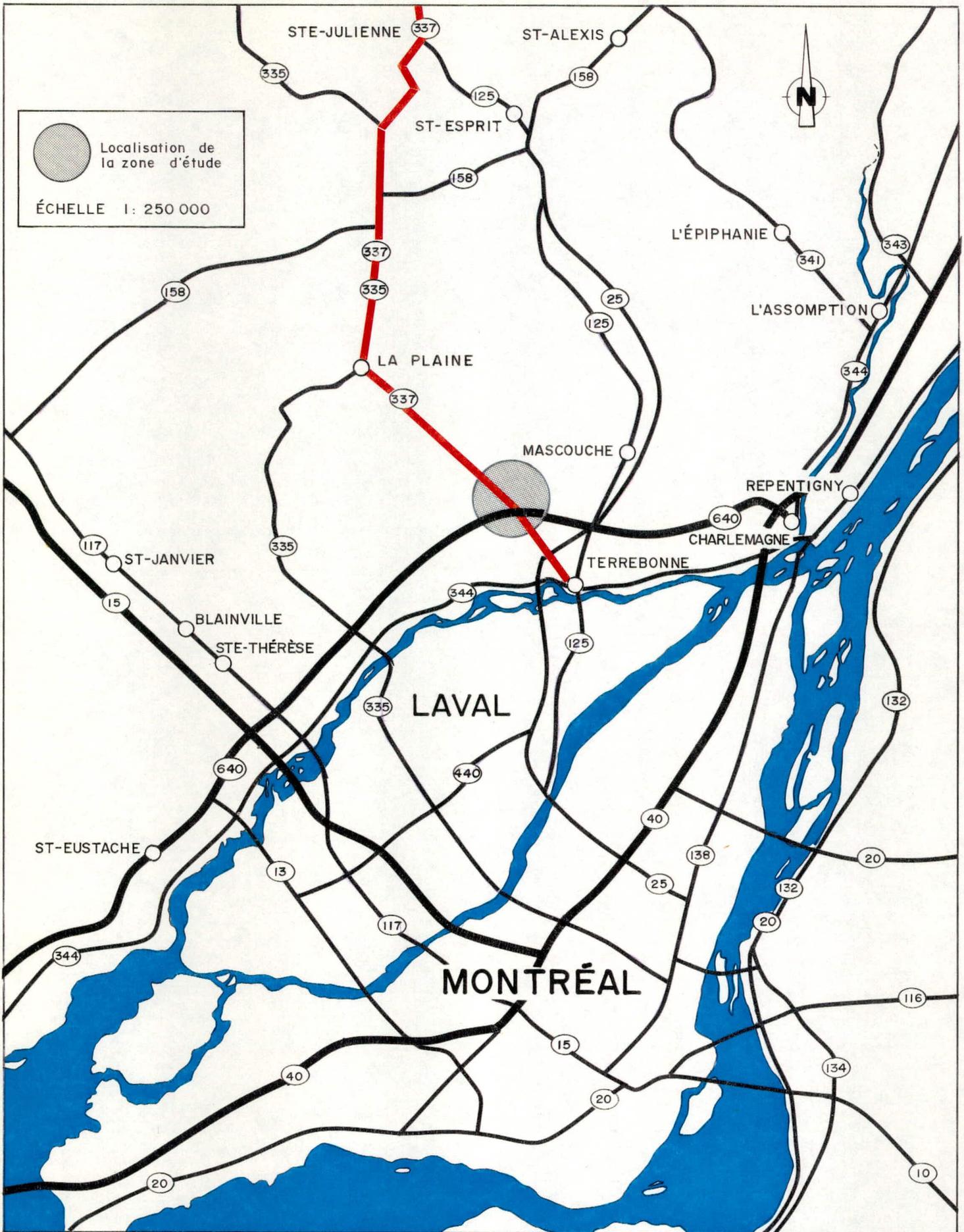
INPUT VOLUME(vph): 2285
 ACTUAL FLOW RATE: 2539

SERVICE

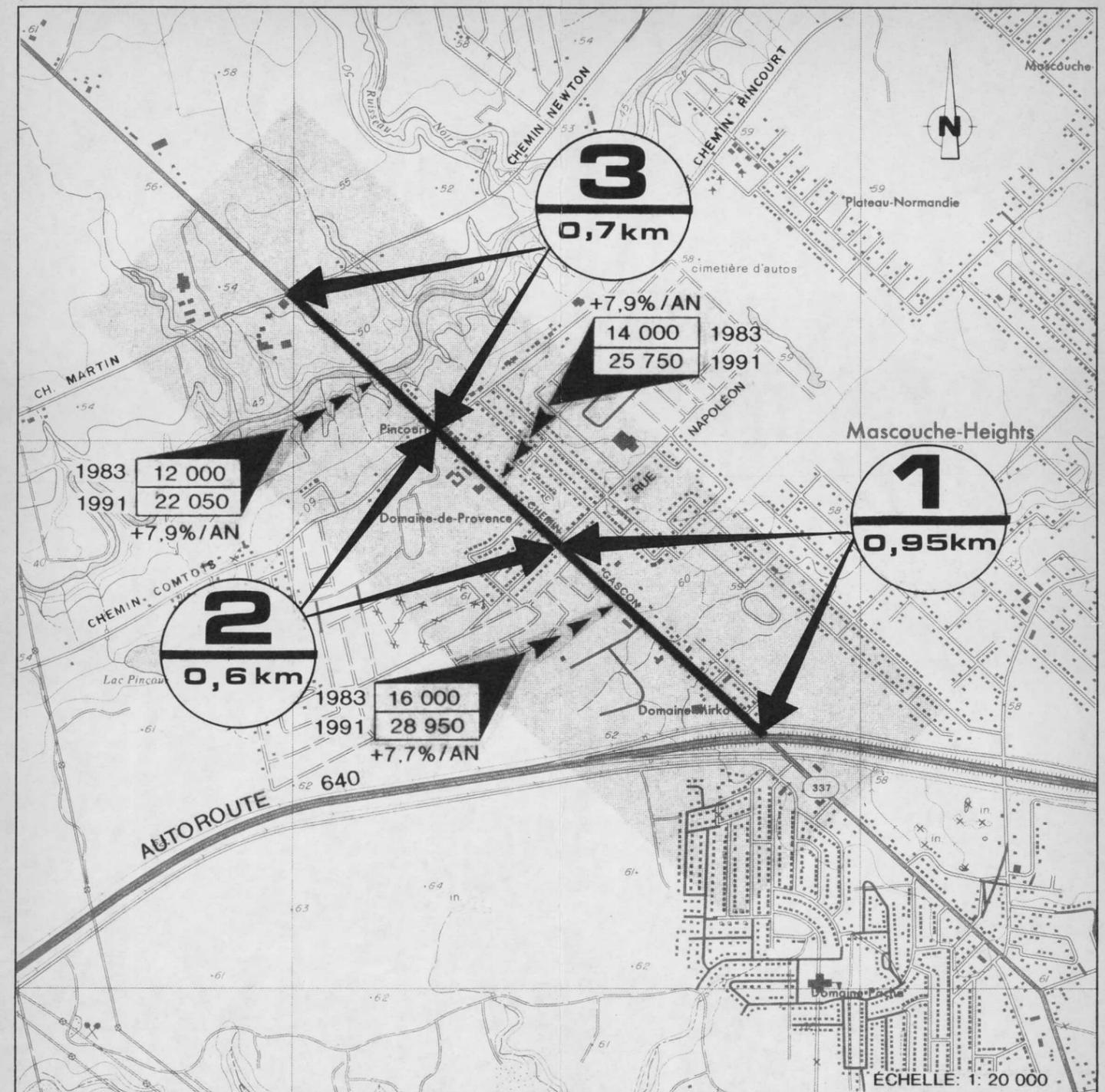
LOS	FLOW RATE	V/C
A	102	.05
B	334	.17
C	629	.32
D	944	.48
E	1669	.91

LOS FOR GIVEN CONDITIONS: F

ANNEXE CARTOGRAPHIQUE



LOCALISATION DU PROJET À L'ÉTUDE



SEGMENTATION : entre l'autoroute 640 et chemins Martin / Newton

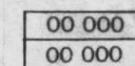


IDENTIFICATION DU SEGMENT

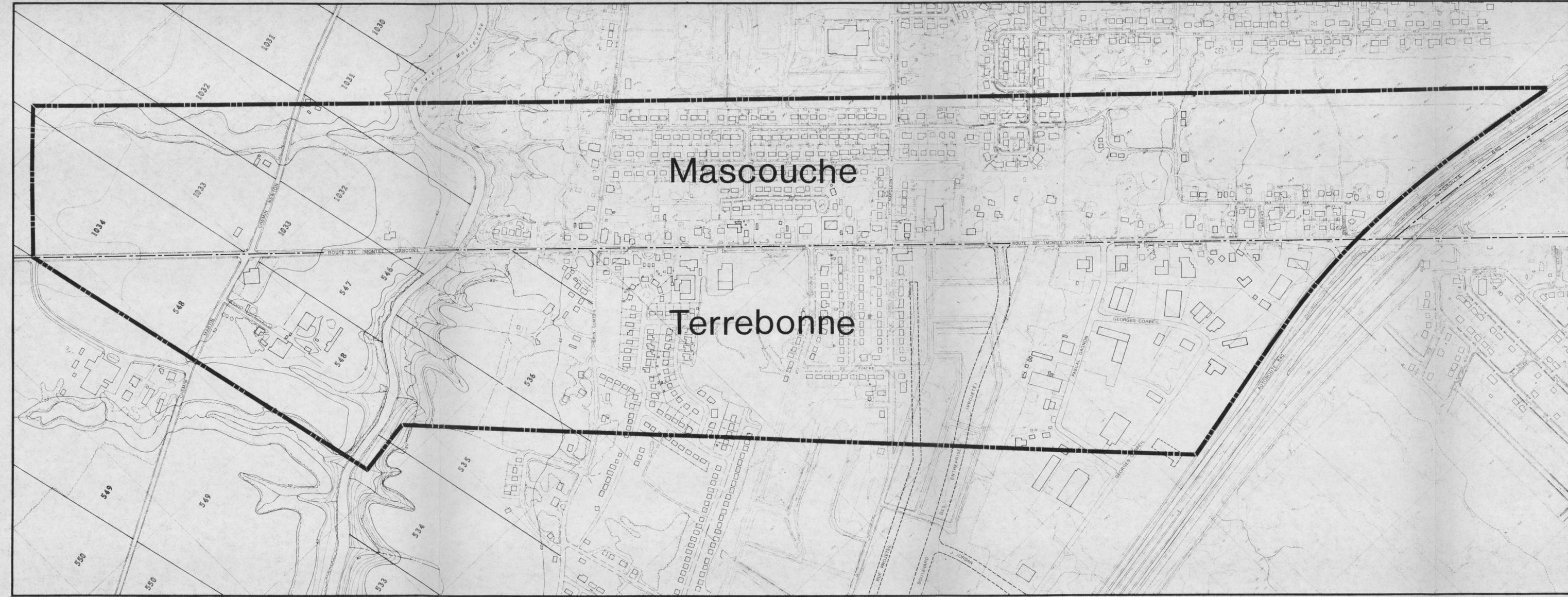
LONGUEUR DU SEGMENT



SECTEUR D'ÉTUDE



DÉBITS JOURNALIERS MOYENS ANNUELS 1983/1991



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ROUTE 337
 DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN
 MARTIN-NEWTON

IDENTIFICATION DE LA ZONE
 D'ÉTUDE

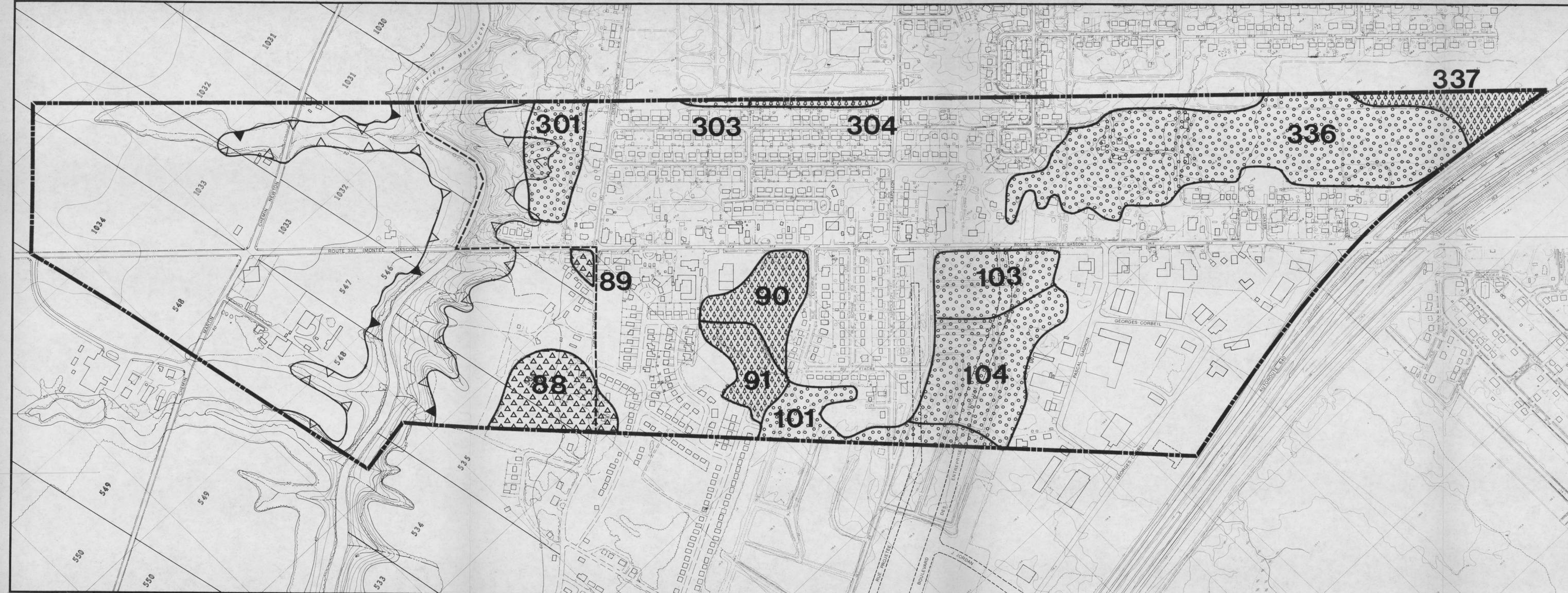
- Limite de la zone d'étude
- Limite de municipalité

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement

SCAUR SERVICE DE CONSULTATION EN
 AMÉNAGEMENT URBAIN ET RÉGIONAL

ECHELLE 1 : 5000
 50 0 100 200m

DATE
 MARS 1993



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ROUTE 337
 DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN
 MARTIN-NEWTON

**INVENTAIRES DES MILIEUX
 PHYSIQUE ET BIOLOGIQUE**

MILIEU PHYSIQUE

ZONES D'INSTABILITÉ POTENTIELLE DES SOLS

-  Zone à risque élevé
-  Zone à risque moyen

MILIEU BIOLOGIQUE

TYPE DE COUVERT FORESTIER

-  Feuillu
-  Mélangé
-  Résineux / Plantation
- 88** Numéro de parcelle
(Carte forestière - 1984)

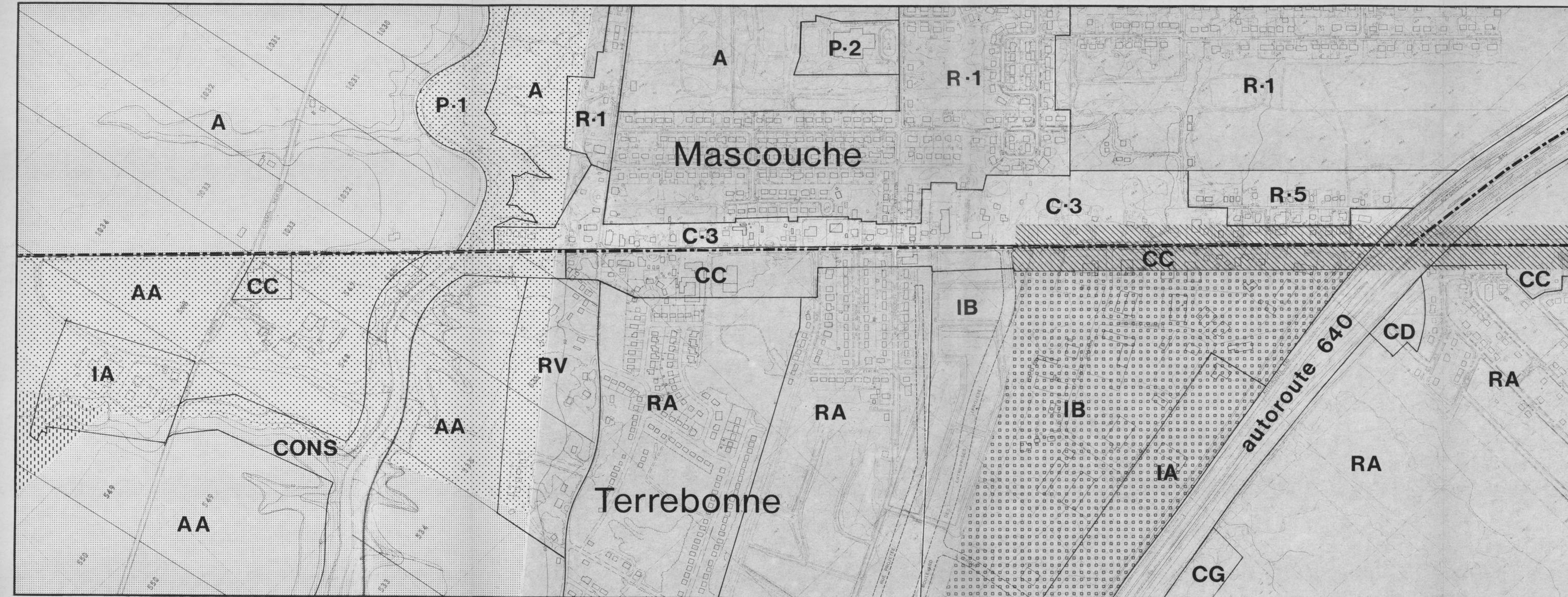
-  LIMITE DE LA ZONE D'ÉTUDE
-  LIMITE DE LA ZONE AGRICOLE

SOURCE: Carte forestière 31 H 12 NE - 1984,
 Ministère de l'Énergie et des Ressources

 Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement

SCAUR SERVICE DE CONSULTATION EN
 AMÉNAGEMENT URBAIN ET RÉGIONAL

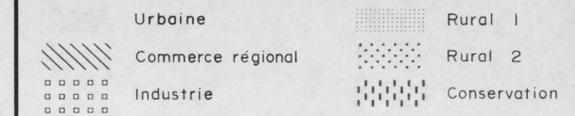
ÉCHELLE 1:5000
 50 0 100 200m
 DATE: NOVEMBRE 1989



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ROUTE 337
 DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN
 MARTIN-NEWTON

AFFECTATIONS ET ZONAGE

GRANDES AFFECTATIONS (SCHEMA MRC)



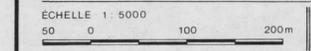
RÈGLEMENTS DE ZONAGE

MASCOUCHE		TERREBONNE
R-1	Résidence unifamiliale	RA, RV
R-5	Résidence mixte	
P-1	Espace public	
P-2	Espace communautaire	
C-3	Commerce	CD, CG, CC
	Commerce régional	
A	Industrie	IA, IB
	Agriculture	AA
	Conservation	CONS

--- LIMITE DES MUNICIPALITÉS

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement

SCAUR SERVICE DE CONSULTATION EN
 AMENAGEMENT URBAIN ET REGIONAL



DATE: NOVEMBRE 1989 **5**



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ROUTE 337
 DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN
 MARTIN-NEWTON

INVENTAIRE DES MILIEUX URBAIN ET AGRICOLE

UTILISATION DU SOL

	Résidentiel		Foin et pâturage
	Commercial		Gazon
	Industriel		Boisé
	Institutionnel		Espace libre
	Projet domiciliaire		

IDENTIFICATION DES COMMERCES, SERVICES ET INDUSTRIES

	Automobile Pièces et accessoires		Ameublement Appareils et accessoires
	Alimentation		Promotion, construction
	Hébergement et Restauration		Entreposage
			Autre

IDENTIFICATION DES LIMITES

	Limite de la zone d'étude
	Limite de la zone agricole
	Limite des lots adjacents à la route 337
	Limite des sous-bassins de drainage

POTENTIEL AGRICOLE

	Limite du potentiel des terres
	Classe de potentiel s'échelonnant de 1 à 7
	Importance selon une échelle graduée de 1 à 10

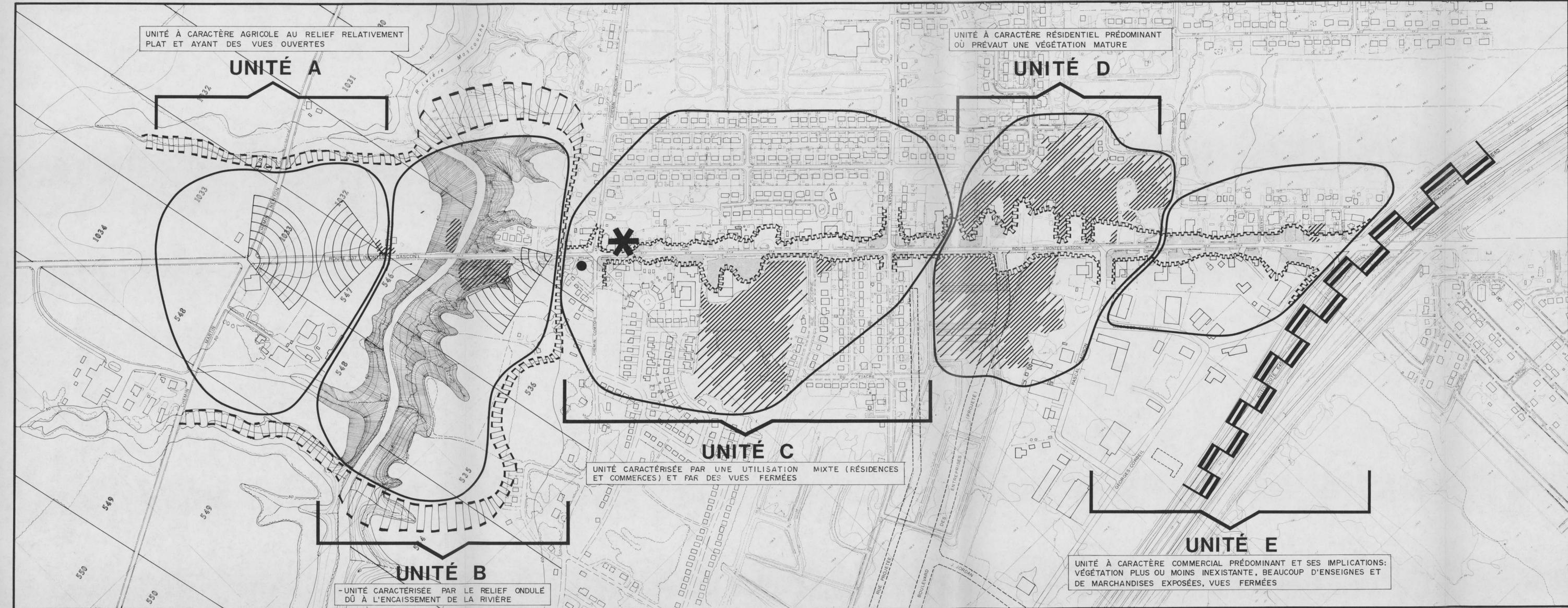
DIVERS Bâtiment d'élevage Emplacement d'un puits

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE

	Zone à potentiel archéologique moyen
--	--------------------------------------

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement

SCAUR SERVICE DE CONSULTATION EN
 AMÉNAGEMENT URBAIN ET RÉGIONAL



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ROUTE 337
 DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN
 MARTIN-NEWTON

INVENTAIRE DU MILIEU VISUEL

-  Limite de la zone d'accès visuel (champ visuel)
-  Barrière visuelle
-  Unité visuelle
-  Végétation: écran
-  Espace réservée à l'automobile
-  Élément d'orientation
-  Vue ouverte
-  Relief
-  Valeur patrimoniale

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement

SCAUR SERVICE DE CONSULTATION EN AMÉNAGEMENT URBAIN ET RÉGIONAL



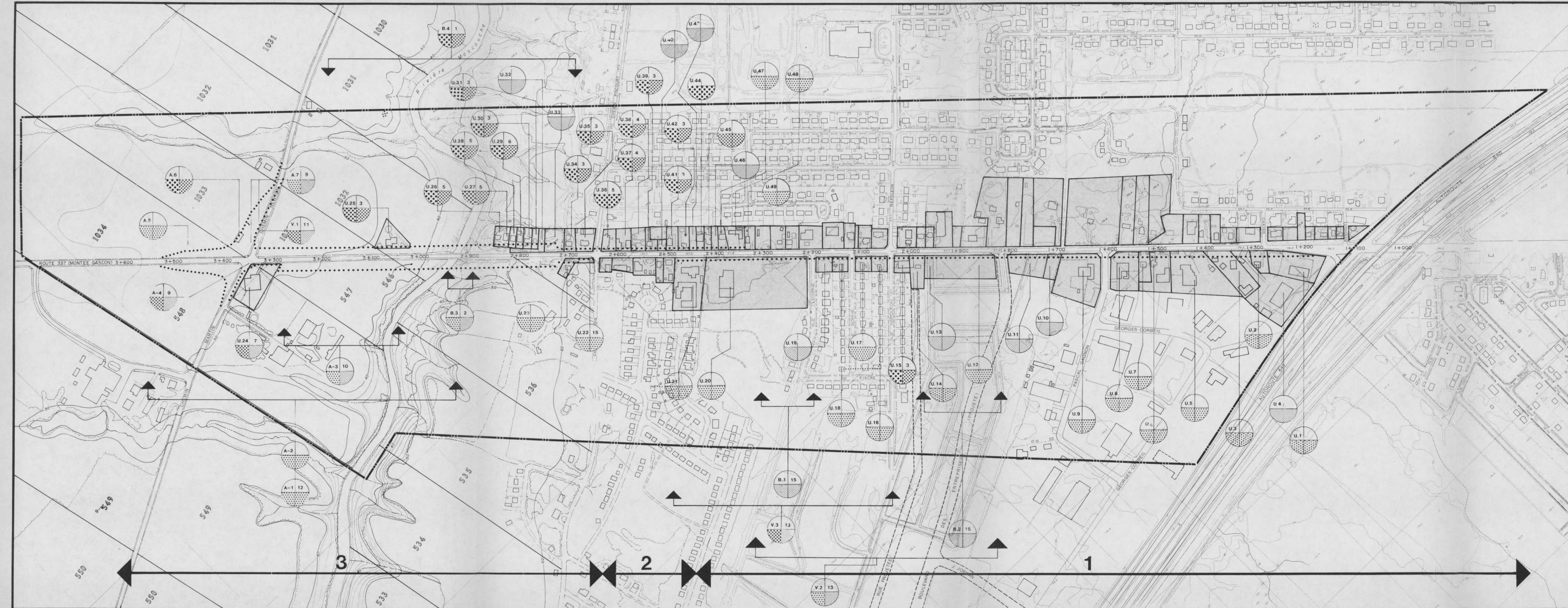
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ROUTE 337
 DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN
 MARTIN-NEWTON

MILIEU SONORE

- LIGNES ISOSONIQUES LEQU 24 HEURES
- Climat sonore actuel (1988)
 - - - - Climat sonore futur projeté (2008)
 - RELEVÉ SONORE
 - ▨ IMPACT FORT — Climat sonore futur projeté (2008)
 - 55** NIVEAU DU BRUIT (dba)
 - LIMITE DE LA ZONE D'ÉTUDE

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement

SCAUR SERVICE DE CONSULTATION EN
 AMÉNAGEMENT URBAIN ET RÉGIONAL



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ROUTE 337
 DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN
 MARTIN-NEWTON

IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION

TYPE D'IMPACT - NUMÉRO DE FICHE		MESURES D'ATTÉNUATION	
IMPACT GLOBAL		IMPACT RÉSIDUEL	
TYPE D'IMPACT		IMPORTANCE DE L'IMPACT	
A AGRICOLE	U URBAIN-PÉRI-URBAIN	■ FORT	■ FAIBLE
B BIOPHYSIQUE	V VISUEL	■ MOYEN	■ NÉGLIGEABLE

MESURE D'ATTÉNUATION

1. Ne pas circuler ou utiliser de la machinerie lourde dans les zones à risque; déboisement minimum et manuel des pentes fortes et très fortes; réduire le plus possible l'inclinaison des pentes; minimiser le temps d'exposition des sols non stabilisés; renaturaliser et fixer le sol au moyen de plantes herbacées et d'arbustes typiques du milieu.
2. Ne jamais entraver la libre circulation des poissons, limiter l'empiètement dans la rivière et sur les berges, déboiser immédiatement avant la construction en évitant les périodes de crues, stabiliser au plus tôt le sol remanié en bordure de la rivière et sur les berges. Nettoyage complet des berges et du lit.
3. Envisager des mesures comme le réaménagement de la propriété, le paiement de certains dommages ou toute autre solution acceptable par le propriétaire.
4. Expropriation ou relocalisation sur le même lot.
5. Réaménagement de l'accès et aménagement paysager.
6. Mise en place d'un mur de soutènement et déplacement de l'accès, aménagement paysager.
7. Mise en place d'un drainage souterrain.
8. Scarifier, niveler et ensemercer.
9. Prévoir les mesures nécessaires au passage de la machinerie agricole.
10. Installation de clôtures temporaires.
11. Scarifier, niveler, intégrer à la topographie naturelle et ensemercer.
12. Assurer le maintien du drainage agricole.
13. Limiter le déboisement au strict nécessaire; drainage en conduites fermées à l'intérieur de la bordure.
14. Conserver les arbres situés à la limite de la nouvelle emprise et réaménager l'accès.
15. Limiter le déboisement au strict minimum nécessaire pour la construction.

- 1 SECTEUR
- LIMITE DE LA ZONE D'ÉTUDE
- 0+300 CHÂINAGE
- TRACÉ RETENU

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement

SCAUR SERVICE DE CONSULTATION EN
 AMÉNAGEMENT URBAIN ET RÉGIONAL

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 135 163
