



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
COMPLEXE PORT-ROYAL
35, RUE DE PORT-ROYAL EST, 3^e ÉTAGE
MONTRÉAL (QUÉBEC)
H3L 3T1

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25
AU BOULEVARD HENRI-BOURASSA

(ANJOU, MONTRÉAL)

CANQ
TR
GE
PR
136



REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
MAR 19 1990
TRANSPORTS QUÉBEC

438537



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

**PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25
AU BOULEVARD HENRI-BOURASSA**

(ANJOU, MONTREAL)

Avril 1987

CANQ
TR
GÉ
PR
136

1.4.1	Occupation du sol	6
1.4.2	Prévision de développement du territoire	8
1.4.3	Évolution de la population	10
1.4.4	Réseaux de transports	12
1.4.5	Plan de développement du réseau routier municipal	17
1.5	Les déplacements	19
1.5.1	Pôles d'attraction et pôles générateurs de circulation	20
1.5.2	Débits de circulation actuels	22
1.5.3	Réaffectation et prévisions sommaires de circulation	28
1.5.4	Capacité du réseau et problèmes appréhendés	30
2	<u>OBJECTIFS DU PROJET</u>	33
3	<u>RECHERCHE ET ANALYSE DE SOLUTION</u>	35
3.1	L'autoroute 25; la solution privilégiée	35
3.1.1	Concept original	35
3.1.2	Caractéristiques opérationnelles	35
3.2	Les phases de réalisation	37
3.2.1	A court terme	37
3.2.2	A des termes ultérieurs	37
3.3	Les coûts	37
3.3.1	Évaluation	37
3.3.2	Partage des coûts	38
4	<u>BREVE DESCRIPTION DU MILIEU LOCAL</u>	40

5	<u>ZONE D'ÉTUDE; DÉLIMITATION ET JUSTIFICATION</u>	41
6	<u>DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR</u>	42
6.1	Milieu humain	42
6.1.1	Utilisation du sol	42
6.1.2	Le schéma d'aménagement de la Communauté Urbaine de Montréal	45
6.1.3	Zonage municipal	49
6.2	Milieu biologique	52
6.2.1	Cadre synécologique régional	52
6.2.2	Flore régionale	52
6.2.3	Les groupements végétaux	53
6.2.4	Dynamisme de la végétation	55
6.2.5	Faune	56
6.3	Milieu visuel	57
6.3.1	Caractéristiques de la zone d'étude	57
6.3.2	Inventaire et analyse des unités de paysage	57
6.4	Archéologie	59
6.4.1	Méthodologie	59
6.4.2	Sites archéologiques	60
6.4.3	Potentiel archéologique	61
7	<u>IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION</u>	66
7.1	Méthodologie	66
7.2	Milieu humain	66
7.3	Végétation	68

7.3.1	Voie de service est	68
7.3.2	Tronçon I: 1+070 à 2+200	68
7.3.3	Tronçon II: 2+200 à 2+590	69
7.3.4	Tronçon III: 2+590 à 2+750	71
7.3.5	Prairie anthropique	72
7.3.6	Les impacts sur la végétation	72
7.4	Faune	73
7.5	Milieu visuel	73
7.5.1	Espace entre les voies de service	73
7.5.2	Lés massifs boisés au sud et à proximité du boulevard Henri-Bourassa	74
7.5.3	Le trottoir	76
7.5.4	Le boulevard Henri-Bourassa	76
7.5.5	Perception du site d'entreposage par les automobilistes (chaînage 700 à 1+200 côté ouest de l'autoroute 25)	76
7.5.6	Perception du site d'entreposage par les riverains (des chaînages 700 à 1+200, côté ouest de l'autoroute)	78
7.5.7	Recommandation générale	78
7.6	Archéologie	78
7.7	Le climat sonore	79
7.7.1	Données de circulation	79
7.7.2	Caractéristiques du milieu traversé	79
7.7.3	Climat sonore projeté	79
8	<u>CONDUITE ET SURVEILLANCE DES TRAVAUX</u>	82
	CONCLUSION	83
	GLOSSAIRE	84
	BIBLIOGRAPHIE	88

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Évolution de la population par grand secteur, agglomération de Montréal 1961-1981	11
Tableau 2: Evolution de la population, municipalité du nord-est de l'île de Montréal	11
Tableau 3: Comparaison des débits journaliers (approximatifs) avant et après l'ouverture du prolongement de la voie de service est.	26
Tableau 4: Chronologie des événements post-glaciaires	62
Tableau 5: Principaux découpages chronologiques et culturels pour le sud du Québec	64
Tableau 6: Grille d'évaluation des impacts.	67
Tableau 7: Niveau sonore selon la distance	80

LISTE DES FIGURES

- Figure 1: Estimation des échanges de déplacements après l'ouverture du prolongement de la voie de desserte ouest (en supposant aucune contrainte de capacité au nord du boulevard Henri-Bourassa) 29
- Figure 2: Estimation des échanges de déplacements après l'ouverture du prolongement de la voie de desserte ouest (avec le prolongement des voies de desserte) 31
-

LISTE DES CARTES

Carte 1:	Localisation du projet	3
Carte 2:	Territoire à l'étude	5
Carte 3:	Occupation du sol	7
Carte 4:	Réseau routier municipal	16
Carte 5:	Pôles d'attraction et pôles générateurs, de circulation	21
Carte 6:	Diagramme de circulation	23
Carte 7:	Aménagement géométrique et partage des coûts	39
Carte 8:	Utilisation du sol	44
Carte 9:	Zonage municipal	50
Carte 10:	Milieu visuel	57
Carte 11:	Impacts et mesures de mitigation	81

LISTE DES CROQUIS

Croquis 1: Aménagement paysager à proximité du boulevard Henri-Bourassa	75
Croquis 2: Relocalisation du trottoir	77

LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1: Addenda 2 à l'entente intervenue entre
le Gouvernement du Québec et la Corporation
Municipale de la ville d'Anjou
- Annexe 2: Article 26.02.04 du Cahier des charges et
devis généraux
- Annexe 3: Conduite et surveillance des travaux
- Annexe 4: Cheminement d'un dossier d'expropriation
-

INTRODUCTION

En raison d'une longueur supérieure à un kilomètre et d'une largeur supérieure à 35 mètres, la poursuite de l'autoroute 25 principalement dans la ville d'Anjou est assujettie au Règlement relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement, et ce conformément à l'article 31 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Ce rapport s'inscrit dans cette procédure; il constitue l'étude d'impact intégrant la justification du projet, l'analyse des solutions, la délimitation de la zone d'étude, l'inventaire et l'analyse des diverses composantes du milieu, l'identification et l'évaluation des impacts et enfin la description des mesures de mitigation.

JUSTIFICATION

1 JUSTIFICATION

1.1 LOCALISATION

Localisé à l'est de l'île de Montréal (voir carte 1) principalement à l'intérieur de la ville d'Anjou, le projet se situe dans le prolongement (dans un axe nord-sud) de l'autoroute 25 déjà construite, soit plus précisément entre un point correspondant à une distance de 380 mètres au sud de la rue Bombardier (4^e Avenue) et le boulevard Henri-Bourassa.

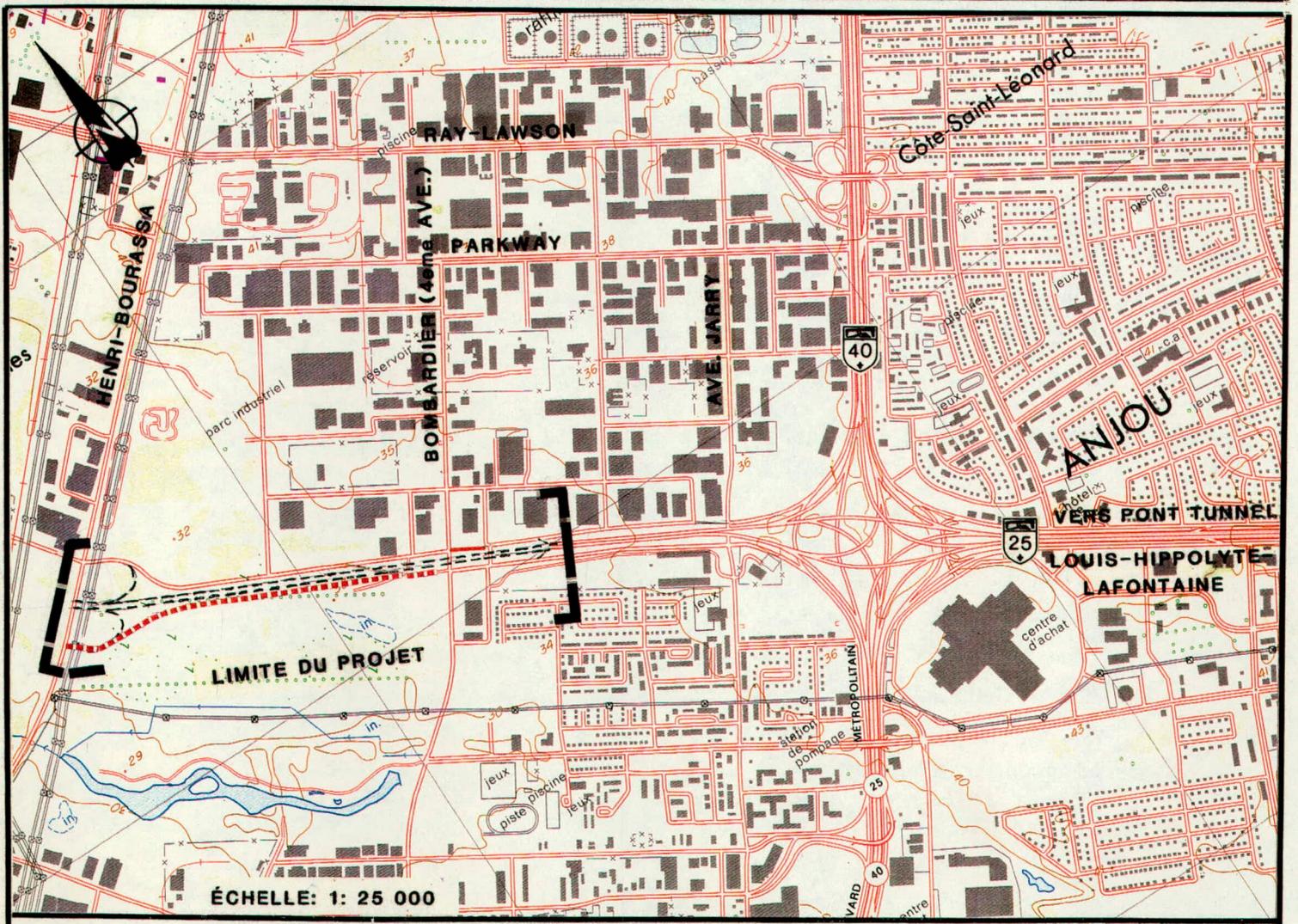
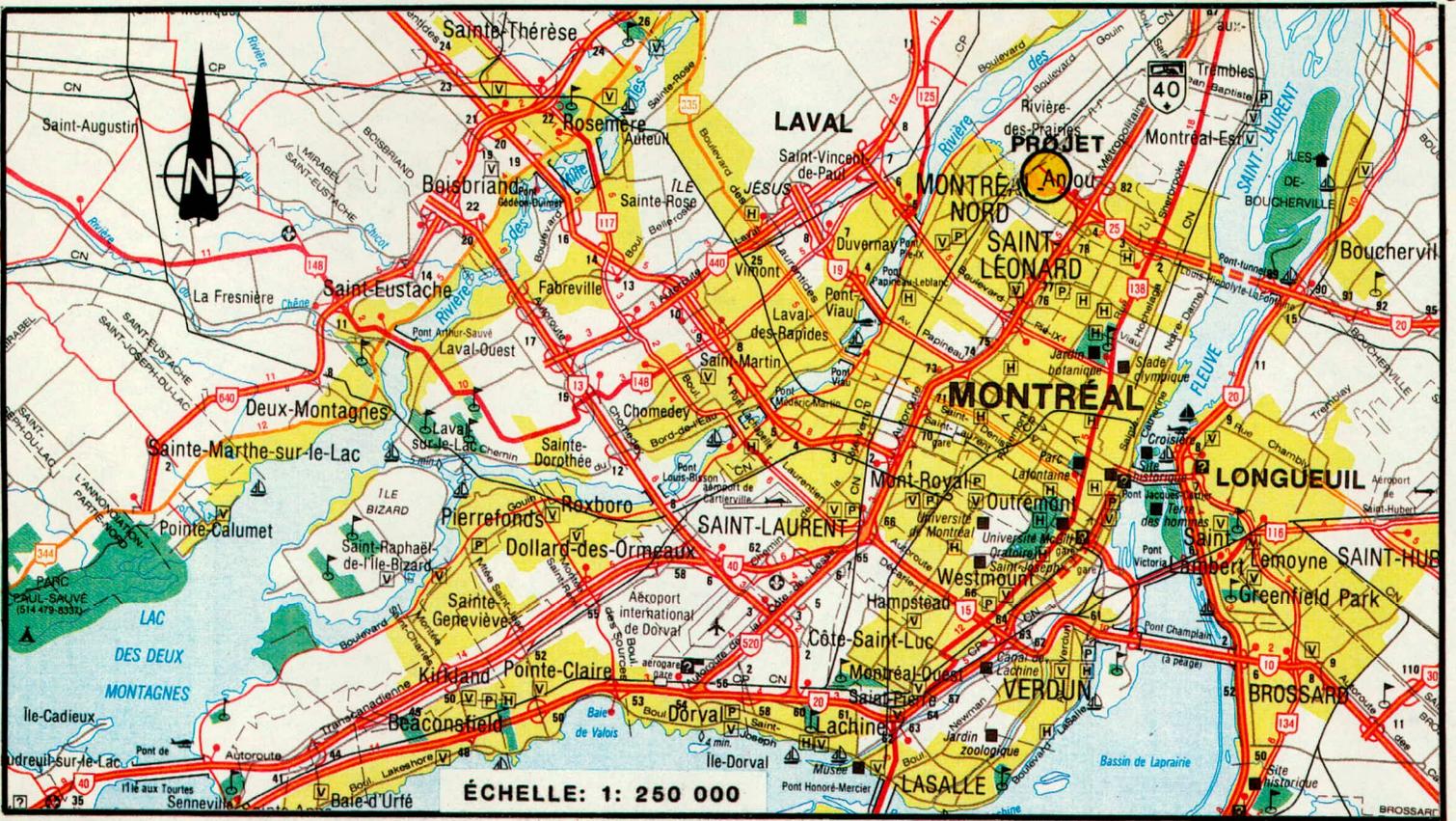
1.2 L'ÉTENDUE DE L'ÉTUDE DE JUSTIFICATION

Comme le tronçon de l'autoroute 25, faisant l'objet de cette étude d'impact, s'inscrit dans une problématique générale débordant du territoire attenant au projet, l'étude de justification est élaborée en considérant la situation actuelle et future de l'organisation spatiale, de même que les caractéristiques de circulation relatives au territoire apparaissant à la carte 2, lequel comprend des parties du territoire des villes d'Anjou, St-Léonard, Montréal-Est et la partie est de Laval.

Enfin, il est à noter que l'étude de justification a été élaborée en février 1985. Il est donc possible que certaines situations décrites diffèrent de l'état actuel.

1.3 BREF HISTORIQUE ET L'APPROCHE

Le projet de prolongement de l'autoroute 25 jusqu'à la rivière des Prairies, et éventuellement jusqu'à Laval, fait partie



LOCALISATION DU PROJET A-25

Carte 1

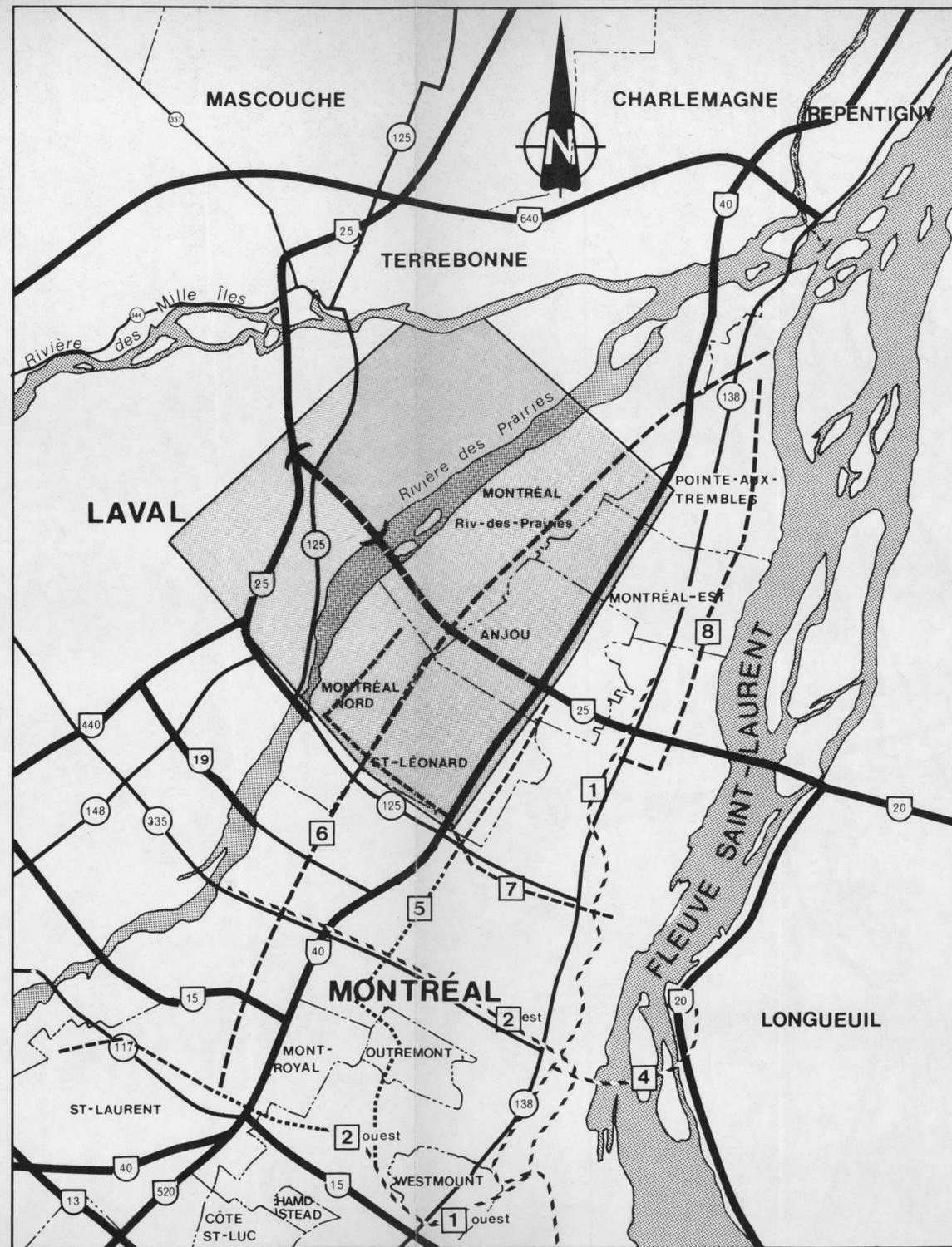
depuis plusieurs années du plan d'ensemble du réseau des grandes voies rapides de la région de Montréal. Ce projet a d'ailleurs fait l'objet d'un protocole d'entente en 1975 entre la ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec pour ce qui concerne la partie située dans les limites de cette municipalité. Grosso modo ce protocole d'entente, sans échéancier de réalisation, prévoit que les coûts de construction des voies rapides seront à la charge du Ministère, tandis que les voies de service seront à la charge de la municipalité.

En raison du nombre de ponts et voies reliant Montréal à Laval, donc en considérant les conditions de circulation, un moratoire de 10 ans a été imposé par le Ministre des Transports, en 1977, sur l'implantation de l'autoroute 25.

Depuis, des demandes ont été formulées au ministère des Transports pour poursuivre cette infrastructure, dont une, datant de 1981, provient de la ville de Montréal, laquelle demande de donner suite au protocole d'entente de 1975.

La justification du projet sera établie selon les étapes suivantes:

- Dans un premier temps, les caractéristiques du milieu seront analysées de façon à faire ressortir les potentiels et les contraintes du territoire. Nous nous attarderons notamment sur l'occupation du sol actuelle et prévue selon les plans de développement, l'évolution récente et prévisible de la population, les réseaux de transport en place.
- Dans un deuxième temps, l'analyse des déplacements permettra de faire ressortir les pôles émetteurs et générateurs de circulation, les débits actuels et prévisibles sur les artères principales, la capacité du réseau et les problèmes appréhendés.



PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25 AU BOULEVARD HENRI-BOURASSA

TERRITOIRE À L'ÉTUDE

-  AUTOROUTE
-  ROUTE PRINCIPALE
-  ROUTE SECONDAIRE
-  LIMITE MUNICIPALE
-  PROJET À L'ÉTUDE

MÉTRO SOUTERRAIN

-  EXISTANT
-  EN CONSTRUCTION
-  A L'ÉTUDE

MÉTRO DE SURFACE

-  A L'ÉTUDE
-  TERRITOIRE À L'ÉTUDE

 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

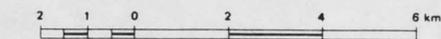
Service de l'Environnement

Technicien :

Date : Août 84

Echelle : 1 : 12,500

N° : Carte 2



1.4 CARACTÉRISTIQUES DU MILIEU

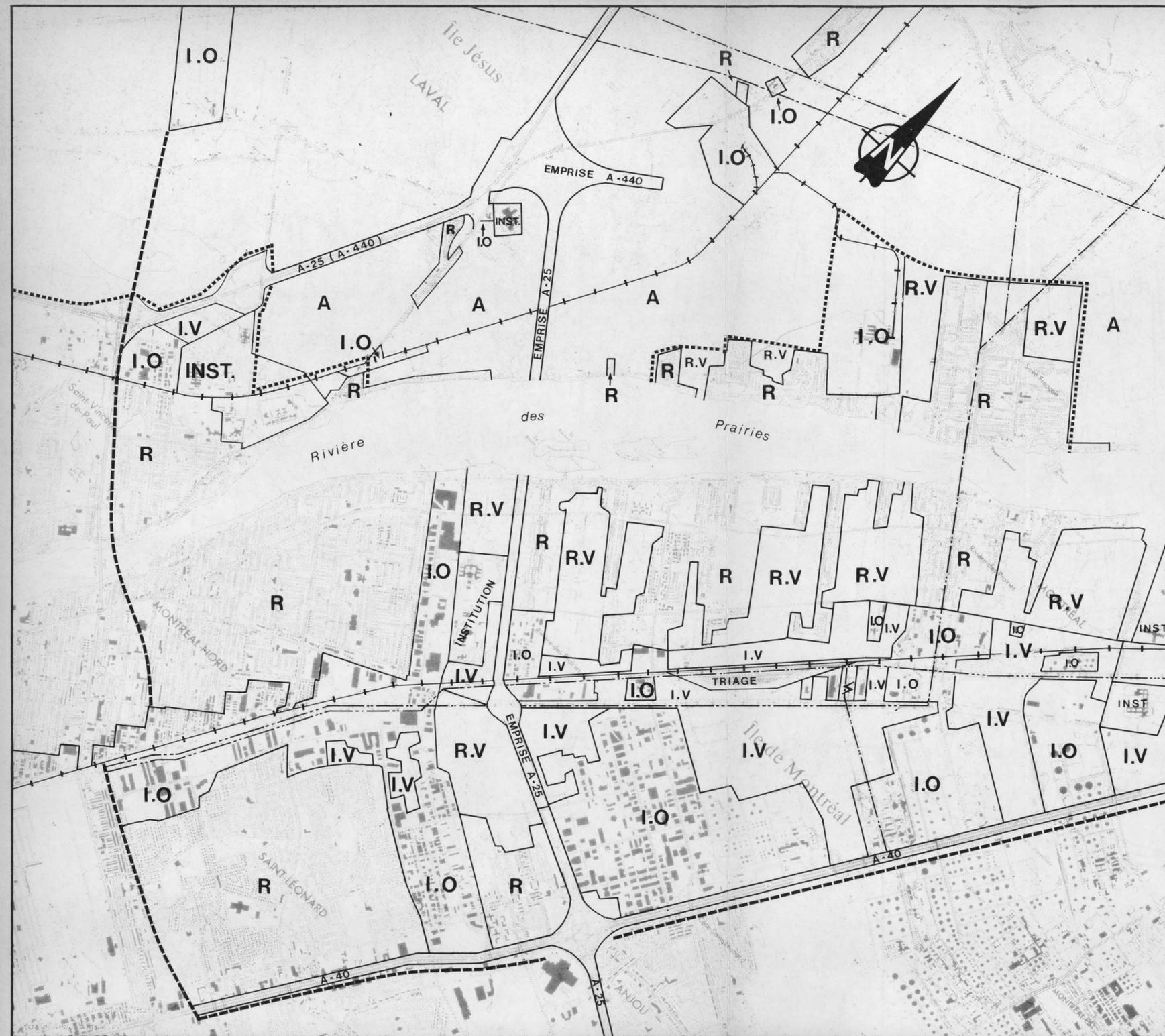
Cette première partie est consacrée à l'étude de l'occupation actuelle et prévue du sol urbain dans le territoire à l'étude, de l'évolution récente et prévisible de la population, des divers réseaux de transport et leur développement futur. Cette approche permettra de déterminer les potentiels et les contraintes du territoire à l'étude.

1.4.1 OCCUPATION DU SOL

La carte 3 "Occupation du sol" donne un aperçu du type d'utilisation actuelle du sol et des terrains vacants susceptibles au développement. Les données ont été compilées à partir des plans de fonctions urbaines du ministère des Affaires municipales (1979) et d'un plan topographique à 1: 3 600 (1980-81).

Pour le territoire à l'étude sur l'île de Montréal, l'utilisation du sol se caractérise par un développement urbain plus ou moins concentré. L'extrémité ouest se compose de deux noyaux résidentiels concentrés importants, séparés par la voie ferrée du Canadien National et un secteur de parc industriel adjacent. Ces deux secteurs résidentiels, à l'est du boulevard Pie IX (route 125) et au nord de l'autoroute 40, constituent les noyaux urbains principaux de St-Léonard et Montréal-Nord où résident près de 175 000 personnes. La limite est de ces deux municipalités est constituée par un parc industriel linéaire nord-sud, coupé en deux par l'intersection du boulevard Henri-Bourassa et de la voie ferrée du Canadien National.

Le territoire formé par Anjou, Rivière-des-Prairies et Montréal-Est, au nord de l'autoroute 40, présente un développement plus discontinu. Dans Anjou, les zones industrielles et résidentielles de part et d'autre de l'autoroute 25 constituent un premier noyau urbain compact, en continuité avec la zone urbaine au sud de l'autoroute 40. La limite de ce noyau se perd dans les terrains vacants au nord et nord-ouest, près de la limite municipale de Montréal (Rivière-des-Prairies) le long du boulevard Henri-Bourassa.



PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25 AU BOULEVARD HENRI-BOURASSA

OCCUPATION DU SOL

(Actuelle (1979 - 1980) et prévue)

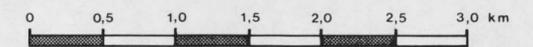
- R. Zone résidentielle (résidence, commerce et institution de quartier)
- R.V. Zone résidentielle à développer
- I.O. Zone industrielle occupée
- I.V. Zone industrielle vacante
- INST. Institution importante
- A. Agriculture

- Limite de la zone agricole
- Limite du territoire cartographié
- +--- Voie ferrée

Sources: Fonctions urbaines 1979, M.A.M.Q.
Plan topographique 1:3600
Ville de Montréal

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: _____ Date: Août 84
Echelle: 1:40,000 _____ N°: Carte 3



Dans le quartier Rivière-des-Prairies à l'intérieur de la ville de Montréal, le territoire à vocation industrielle de part et d'autre de la voie ferrée du Canadien National est développé de façon discontinue: on retrouve une concentration industrielle immédiatement à l'est de l'emprise de l'autoroute 25 et une autre dans le prolongement du secteur des raffineries de Montréal-Est le long du boulevard Rivière-des-Prairies. Les développements résidentiels discontinus, en frange à partir de la rivière des Prairies, occupent toute la partie nord-est du territoire. Plusieurs espaces vacants s'intercallent entre les développements orientés nord-ouest / sud-est.

Au nord de la rivière, le territoire à l'étude dans Laval comporte deux noyaux résidentiels isolés par le territoire à vocation et zoné agricole; il s'agit de St-Vincent-de-Paul à l'ouest où on retrouve un petit noyau industriel et un complexe d'institutions carcérales, et St-François à l'est où les deux secteurs résidentiels entourent un noyau industriel.

1.4.2 PRÉVISION DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE _____

Le développement accéléré du quartier Rivière-des-Prairies fait suite à la décision de la ville de Montréal de consolider son territoire, décision découlant des politiques d'aménagement mises de l'avant par le gouvernement du Québec. L'option préférentielle d'aménagement de la région de Montréal vise notamment la consolidation du tissu urbain à l'intérieur du périmètre urbanisé actuel, de sorte que les autorités municipales montréalaises ont fait le choix de promouvoir l'urbanisation planifiée du seul quartier qui demeure encore non développé.

Dans cette optique, le schéma d'aménagement du quartier Rivière-des-Prairies préconise un développement urbain comportant des secteurs résidentiels de densité moyenne à faible, quelques îlots résidentiels de forte densité, des secteurs d'industries lourdes ou légères et des secteurs commerciaux et de service. Tout un réseau de nouvelles rues et de collectrices doit donner accès progressivement aux différents secteurs à développer.

Plus précisément, le schéma d'aménagement complète la grille de développement, traditionnellement de faible densité, par des îlots et développements de faible et moyenne densité intercallés entre les développements plus anciens. La carte 3 permet de localiser les zones résidentielles à développer (R.V.) visées par cette densification légère de l'habitat. Les boulevards collecteurs est-ouest Perras et Maurice-Duplessis verront une densification de l'habitat et une vocation commerciale de quartier. Le développement industriel prévu en complément des zones existantes (voir carte 3) se localise au nord du boulevard Henri-Bourassa, de part et d'autre de la voie ferrée du Canadien National. Deux îlots résidentiels de forte densité sont prévus à l'extrémité nord de l'emprise de l'autoroute 25, l'un sur l'île Coco dans la rivière et l'autre au nord du bloc institutionnel à l'ouest immédiat de l'emprise.

Pour le territoire de ville d'Anjou, les prévisions actuelles de développement indiquent que les terrains vacants compris entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue Bombardier (4^e avenue) à l'ouest de l'emprise de l'autoroute 25 auront une vocation résidentielle et industrielle de densité faible à moyenne. Justement à ce propos, un développement industriel contigu à la future voie de service ouest de l'autoroute 25, devant s'échelonner sur une période de trois ans, est actuellement en cours.

Par ailleurs, le parc industriel d'Anjou, sis dans le quadrant nord-est de l'intersection autoroute 25 / autoroute 40 devrait s'extensionner d'abord sur les lots vacants dans les quadrants sud-est et sud-ouest de l'intersection autoroute 25 / Henri-Bourassa, puis au nord-ouest du secteur des raffineries.

Pour les territoires de St-Léonard et Montréal-Nord, dont le développement est à toute fin pratique achevé, il ne reste qu'à combler certains lots vacants épars, en particulier dans le parc industriel de St-Léonard.

En ce qui a trait au territoire à l'étude dans Laval, au nord-ouest de la rivière des Prairies, les perspectives de développement sont limitées. La zone agricole permanente contraint l'expansion urbaine: seule la localité de St-François possède des lots vacants à développer, situés dans la frange urbaine non agricole. La localité de St-Vincent-de-Paul, quant à elle, ne possède plus, pour ainsi dire, de terrains à développer.

1.4.3 ÉVOLUTION DE LA POPULATION

L'évolution de la population sur l'île de Montréal a connu des changements importants au cours des vingt dernières années. La population de la grande région métropolitaine de Montréal s'est principalement accrue dans les banlieues extra insulaires au détriment de celle de l'île comme telle, et en particulier de la ville de Montréal. Ainsi, entre 1971 et 1981, la population de la grande région métropolitaine de Montréal s'est accrue de près de 300 000 personnes, tandis qu'elle décroissait de 200 000 pour l'ensemble de la communauté urbaine de Montréal, notamment de 234 000 pour la seule ville de Montréal (voir tableau 1).

Plus particulièrement pour le territoire à l'étude, l'évolution de la population depuis 1961 montre un accroissement continu, contrairement à la communauté urbaine de Montréal et à la ville de Montréal. De 1961 à 1976, l'accroissement de la population globale des municipalités du nord-est de l'île de Montréal (voir tableau 2) a été fulgurant, passant de 100 701 en 1961 à 163 362 en 1966, à 226 586 en 1971, et à 267 847 en 1976. Depuis 1976, l'accroissement a fortement ralenti, certaines municipalités ayant atteint leur développement maximum. En 1981, la population totale est de 273 197 habitants. Le nord-est de l'île de Montréal a donc connu le même phénomène de fort accroissement de population que la couronne suburbaine de l'agglomération de Montréal, mais avant celle-ci cependant.

Les perspectives d'accroissement de population du territoire à l'étude dépendent des schémas d'aménagement établis pour ces territoires. Essentiellement, seules les municipalités ayant de bonnes réserves de lots vacants connaîtront des accroissements. En l'occurrence, les municipalités d'Anjou et Montréal (Pointe-aux-Trembles et Rivières-des-Prairies) possèdent des espaces vacants importants voués aux développements résidentiels et industriels.

Pour les fins du projet de l'autoroute 25 à l'étude, seules les prévisions d'accroissement de population de Rivière-des-Prairies seront considérées, Anjou n'ayant pas de plan de développement prévu pour les terrains vacants à l'ouest de l'autoroute 25.

TABLEAU 1
ÉVOLUTION DE LA POPULATION PAR GRAND SECTEUR
AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL
1961-1981

	1961	1966	1971	1976	1981
C.U.M.	1 747 696	1 923 178	1 959 143	1 869 641	1 760 122
MONTRÉAL	1 191 062	1 222 255	1 214 352	1 080 546	980 354
COURONNE SUBURBAINE	---	---	784 065	---	1 070 212
LAVAL	124 741	196 088	228 010	246 243	268 335
LONGUEUIL	64 938	78 120	97 590	122 429	124 320

Source: Recensements du Canada
C.U.M.

TABLEAU 2
ÉVOLUTION DE LA POPULATION
MUNICIPALITÉS DU NORD-EST DE L'ILE DE MONTRÉAL
1961-1981

	1961	1966	1971	1976	1981
Anjou	9 551	22 477	33 886	36 596	37 346
Montréal-Est	5 884	5 779	5 076	4 372	3 778
Montréal-Nord	48 433	67 806	89 139	97 250	94 914
Pointe-aux-Trembles	21 926	29 888	35 567	35 618	36 270
Rivière-des-Prairies	10 054	12 084	10 878	15 559	21 460
St-Léonard	4 893	25 328	52 040	78 452	79 429
TOTAL	100 701	163 362	226 586	267 847	273 197

Source: Recensements du Canada

A partir des caractéristiques et de l'étalement dans le temps des diverses phases du développement de ce quartier, la ville de Montréal prévoit des augmentations de population variant de 1 500 à 2 000 personnes annuellement pour les quinze prochaines années. A partir des données de recensement de 1981, qui indiquent une population de 21 460 personnes pour ce quartier, la population devrait s'accroître approximativement à 37 000 en 1991 et presque 50 000 pour la période de 1995-2000.

En ajoutant à ces chiffres les statistiques actuelles de population pour les trois autres municipalités de part et d'autre de l'axe de l'autoroute 25 (voir tableau 2), municipalités qui semblent avoir atteint un maximum dans leur développement, c'est une population de près de 300 000 personnes qui se retrouverait établie dans le quadrilatère comprenant les municipalités d'Anjou, St-Léonard, Montréal-Nord et le quartier Rivière-des-Prairies.

1.4.4 RÉSEAUX DE TRANSPORTS

Voies ferrées

Le réseau ferroviaire du nord-est de l'île de Montréal comporte deux lignes principales, propriétés du Canadien National, l'une au sud traversant Montréal-Est et Pointe-aux-Trembles, l'autre au nord, traversant d'ouest en est le territoire à l'étude et faisant jonction avec celle du sud à Pointe-aux-Trembles.

La ligne nord, située à la limite entre Montréal-Nord et St-Léonard et se prolongeant à l'est sur la partie sud de Rivière-des-Prairies, a majoritairement une vocation de desserte industrielle et de transport de marchandises. Elle assure le transport ferroviaire dans les parcs industriels du territoire grâce aux nombreuses antennes ferroviaires et voies de dessertes couvrant une bonne partie des parcs industriels de Montréal-Nord, St-Léonard, Anjou, Rivière-des-Prairies, Montréal-Est.

Un projet d'utilisation conjointe transport de marchandises - transport de personnes de l'emprise du Canadien National a été planifié dans le cadre du développement du transport en commun dans l'agglomération de Montréal. Le projet de ligne no 6 du métro de surface fait partie des options de desserte du territoire à l'étude.

Réseau routier

Le réseau de routes collectrices du secteur nord-est de l'île de Montréal s'est structuré à partir des contraintes liées à la présence des voies ferrées du Canadien National localisées à proximité des limites nord des villes de St-Léonard et Anjou des limites sud de Montréal-Nord et Montréal.

Cette contrainte fait en sorte que les collectrices de Montréal-Nord, et par extension leur prolongement dans le quartier Rivière-des-Prairies, présentent une orientation générale est-ouest et se raccordent à l'ouest au boulevard Pie IX. Quant aux collectrices de St-Léonard et Anjou, elles présentent une orientation nord-sud et se raccordent au boulevard Métropolitain (autoroute 40) qui traverse dans le sens est-ouest la partie sud de ces municipalités (voir carte 4).

Cependant, ces collectrices nord-sud ne comportent pas toutes un prolongement dans les municipalités au nord, puisque les voies ferrées du Canadien National constituent un obstacle important. Les seules collectrices nord-sud qui permettent de traverser le territoire de façon convenable sont le boulevard Lacordaire, les rues Pascal-Gagnon et Albert-Hudon dans St-Léonard et Montréal-Nord, le boulevard Armand-Bombardier dans Anjou et le quartier Rivière-des-Prairies. La desserte routière du quartier Rivière-des-Prairies présente donc certaines carences au niveau des axes nord-sud.

De la même façon, les villes de St-Léonard et Montréal-Nord souffrent également de carence au niveau des axes nord-sud. Ces carences ne peuvent être réglées sans rencontrer les contraintes dues à la présence des voies du Canadien National et les problèmes liés à la réalité géographique des entités municipales par rapport aux axes préférentiels de circulation.

- Description sommaire des artères et rues municipales

. Artères est-ouest

Boulevard Gouin:

cette artère à deux voies dessert la frange nord-ouest du quartier de Rivière-des-Prairies et traverse un milieu urbain linéaire qui n'offre pas de possibilités d'élargissement à quatre voies de la route.

Boulevard Perras:

cette artère à deux voies est le prolongement d'un boulevard à quatre voies situé dans Montréal-Nord. Une courte section est à quatre voies de part et d'autre de l'intersection avec le boulevard Armand-Bombardier, tandis que l'ensemble de cette artère est prévue à quatre voies.

Boulevard Maurice-Duplessis:

cette artère à deux voies, élargie éventuellement à quatre voies, est aussi le prolongement d'un boulevard à quatre voies dans Montréal-Nord. Également, une courte section complétée à quatre voies se retrouve de part et d'autre de l'intersection avec le boulevard Armand-Bombardier. Cette artère dessert la partie centrale du quartier de Rivière-des-Prairies.

Boulevard Henri-Bourassa:

de loin la plus importante artère est-ouest du nord-est de l'île de Montréal, elle est à quatre voies à la limite est de Montréal-Nord et à deux voies dans le quartier Rivière-des-Prairies. Ce boulevard est prévu pour quatre voies, dans un avenir non encore défini. Cependant, les pressions actuelles et prévisibles de la circulation générées dans l'axe de l'autoroute 25 militent fortement en faveur d'un réaménagement à faire à court terme jusqu'au boulevard Armand-Bombardier.

Rue Bombardier (4^e Avenue à Anjou):

cette courte artère est-ouest à deux voies relie les deux parcs industriels de St-Léonard et Anjou, et traverse à niveau les voies de service de l'autoroute 25.

. Artères nord-sud (carte 4)

Pascal-Gagnon (Saint-Léonard):

cette artère nord-sud dessert le parc industriel de St-Léonard. Elle est présentement aménagée à quatre voies. Cependant, seules les deux voies centrales peuvent être utilisées à la circulation générale, les deux autres voies (de bordure) sont souvent utilisées pour le stationnement ou pour les manoeuvres de virage des camions aux entrées industrielles.

La voies de service est de l'autoroute 25; entre la rue Bombardier (4^e avenue) et le boulevard Henri-Bourassa (Anjou) est à deux voies de circulation, une dans chaque sens.

La 6^e avenue:

desservant une zone industrielle, cette avenue locale est à deux voies de circulation. Une portion de cette avenue est présentement à sens unique orienté vers le nord. Cette avenue se situe dans le prolongement de la voie de service est de l'autoroute 25, au nord du boulevard Henri-Bourassa. Les possibilités de réaménagement sont inexistantes à cause des faibles marges de recul et de l'impossibilité d'y aménager un étagement au croisement de la voie ferrée du Canadien National.

Boulevard Armand-Bombardier:

cette artère à quatre voies joint le "coeur" développé de Rivière-des-Prairies à l'autoroute 40, en traversant le parc industriel d'Anjou. C'est la plus importante artère nord-sud à l'est de l'emprise de l'autoroute 25.

Transport en commun

Jusqu'à maintenant, plusieurs solutions différentes en terme de transport en commun ont été considérées pour desservir la partie nord-est de l'île de Montréal (Anjou, St-Léonard, Montréal-Nord, Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles).

Selon le plan intégré de développement du transport en commun établi en 1980-1981, un projet de ligne du métro de surface (no 6) dans l'axe des voies du Canadien National a été établi et constituait la proposition du ministère des Transports pour la desserte de l'est de l'île de Montréal.

Le rapport du comité ad hoc sur le transport des personnes dans l'est de la Communauté urbaine de Montréal (rapport Gascon) déposé en 1984 énonce de nouvelles propositions de développement de lignes de métro et constitue à peu près la position de la Communauté urbaine de Montréal pour la desserte de l'est de l'île. Pour le territoire à l'étude, les recommandations proposent le prolongement de la ligne actuelle no 5 jusqu'aux Galeries d'Anjou situées dans le quadrant sud de l'intersection autoroute 25 / autoroute 40 et la réalisation d'une nouvelle ligne souterraine no 7 dans l'axe du boulevard Pie IX entre la ligne 1 et Montréal-Nord avec terminus aux portes de Rivière-des-Prairies. Cette ligne no 7 pourrait utiliser la technologie sur fer, permettant ainsi un prolongement éventuel de cette ligne en surface dans l'axe du boulevard Maurice-Duplessis ou de voies du Canadien National pour assurer la desserte de Rivière-des-Prairies. Ces propositions sont complétées par un réaménagement des lignes d'autobus.

D'une façon générale, toute amélioration majeure de la desserte par transport en commun du quartier de Rivière-des-Prairies aura pour effet d'en accélérer le développement et d'en hausser la population et la demande de déplacement.

1.4.5 PLAN DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER MUNICIPAL

Le schéma d'aménagement du quartier Rivière-des-Prairies prévoit le développement ou l'amélioration de plusieurs axes routiers municipaux, tant dans le sens est-ouest que dans le sens nord-sud. A l'heure actuelle, les liaisons est-ouest sont mieux desservies que les liaisons nord-sud correspondant au sens de déplacement préférentiel.

Pour toute la portion du quartier localisée vis-à-vis Anjou et Montréal-Est, il n'existe que deux liaisons routières nord-sud continues entre l'autoroute 40 et le boulevard Guin: le boulevard Armand-Bombardier à quatre voies traversant Anjou à 1,5 kilomètre à l'est de l'emprise de l'autoroute 25, et le boulevard Rivière-des-Prairies à deux voies traversant Montréal-Est (voir carte 4).

Dans ce territoire, il n'existe actuellement qu'un seul autre projet de liaison routière nord-sud entre l'autoroute 40 et les rues collectrices est-ouest du quartier: le boulevard Marien situé à l'est du boulevard Rivière-des-Prairies (voir carte 4), devant rejoindre la section déjà construite entre le boulevard Henri-Bourassa et l'autoroute 40 sur la limite entre Montréal-Est et Pointe-aux-Trembles.

Pour ce qui est du boulevard Bourget, sa réalisation par la ville de Montréal est possible entre les boulevards Guoin et Henri-Bourassa, mais le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal propose son prolongement jusqu'à la rue Sherbrooke (route 138). Aucune date de réalisation n'est établie, surtout que la portion dans Montréal-Est et Anjou se retrouve actuellement sur des terrains vacants.

Dans l'ensemble, il ne s'ajoutera donc que deux seuls autres axes nord-sud pouvant assurer véritablement une desserte efficace du quartier, soit les boulevards Marien et Bourget, mais aucun investissement n'y est prévu à court terme. Ces axes desserviront surtout la partie est du quartier qui ne sera développée qu'à moyen terme.

Pour le territoire situé du côté ouest de l'emprise de l'autoroute 25, soit les municipalités de Montréal-Nord et St-Léonard, il n'existe que deux liaisons routières nord-sud, hormis le boulevard Pie IX (route 125) à l'extrême ouest: le boulevard Lacordaire qui traverse le centre de ces deux villes en joignant le boulevard Guoin et l'autoroute 40, et les rues Albert-Hudon à Montréal-Nord et Pascal-Gagnon à St-Léonard reliant l'autoroute 40 et le boulevard Perras, via une bifurcation sur le boulevard Henri-Bourassa près de la limite est de ces deux municipalités.

Quant aux boulevards collecteurs est-ouest, il en existe quatre, permettant de traverser la majeure partie du quartier et de rejoindre le territoire de Montréal-Nord. Le boulevard Henri-Bourassa, actuellement à deux voies et contigu à la limite municipale entre le quartier Rivière-des-Prairies et Ville d'Anjou, ne sera pas réaménagé à court terme à cause de contraintes inhérentes à ces limites municipales. Il faudrait cependant envisager un réaménagement à quatre voies de façon à assurer une continuité avec le tronçon à quatre voies dans Montréal-Nord et desservir l'important débit de circulation qui s'y retrouve.

Plus au nord, les boulevards Maurice-Duplessis et Perras doivent être portés à quatre voies; dans un avenir plus ou moins lointain. Certains travaux, prévus au cours des prochaines années, doivent permettre de compléter la section à quatre voies du boulevard Maurice-Duplessis de part et d'autre de l'intersection avec le boulevard Armand-Bombardier. La même situation prévaut aussi pour la même section du boulevard Perras. De son côté, le boulevard Gouin, longeant la rivière des Prairies doit demeurer à deux voies d'un bout à l'autre.

D'une façon globale, les projets d'infrastructures routières amélioreront d'une façon plus importante les liaisons est-ouest par rapport aux liaisons nord-sud, puisque la juridiction municipale de Montréal ne peut s'appliquer sur d'hypothétiques axes nord-sud traversant d'autres municipalités, tel un prolongement du boulevard Bourget sur le territoire d'Anjou. Cette situation explique l'importance que prend l'autoroute 25 aux yeux des autorités de Montréal puisque l'emprise, propriété du ministère des Transports, peut permettre à la ville d'obtenir le prolongement d'un axe nord-sud traversant déjà Anjou.

Pour le territoire de Laval, il existe une route collectrice de raccordement entre le boulevard Lévesque et la route 125 à même l'emprise d'une chaussée de l'autoroute 25.

1.5 LES DÉPLACEMENTS

Cette deuxième partie s'applique à identifier les divers pôles générateurs et émetteurs de circulation, leurs effets sur le réseau routier, à indiquer les débits de circulation rencontrés sur les divers axes routiers du territoire à l'étude et prévoir des augmentations de débits à partir du développement prévu. Elle s'applique aussi à démontrer la capacité du réseau routier et à détecter les problèmes appréhendés.

1.5.1 POLES D'ATTRACTION ET POLES GÉNÉRATEURS DE CIRCULATION

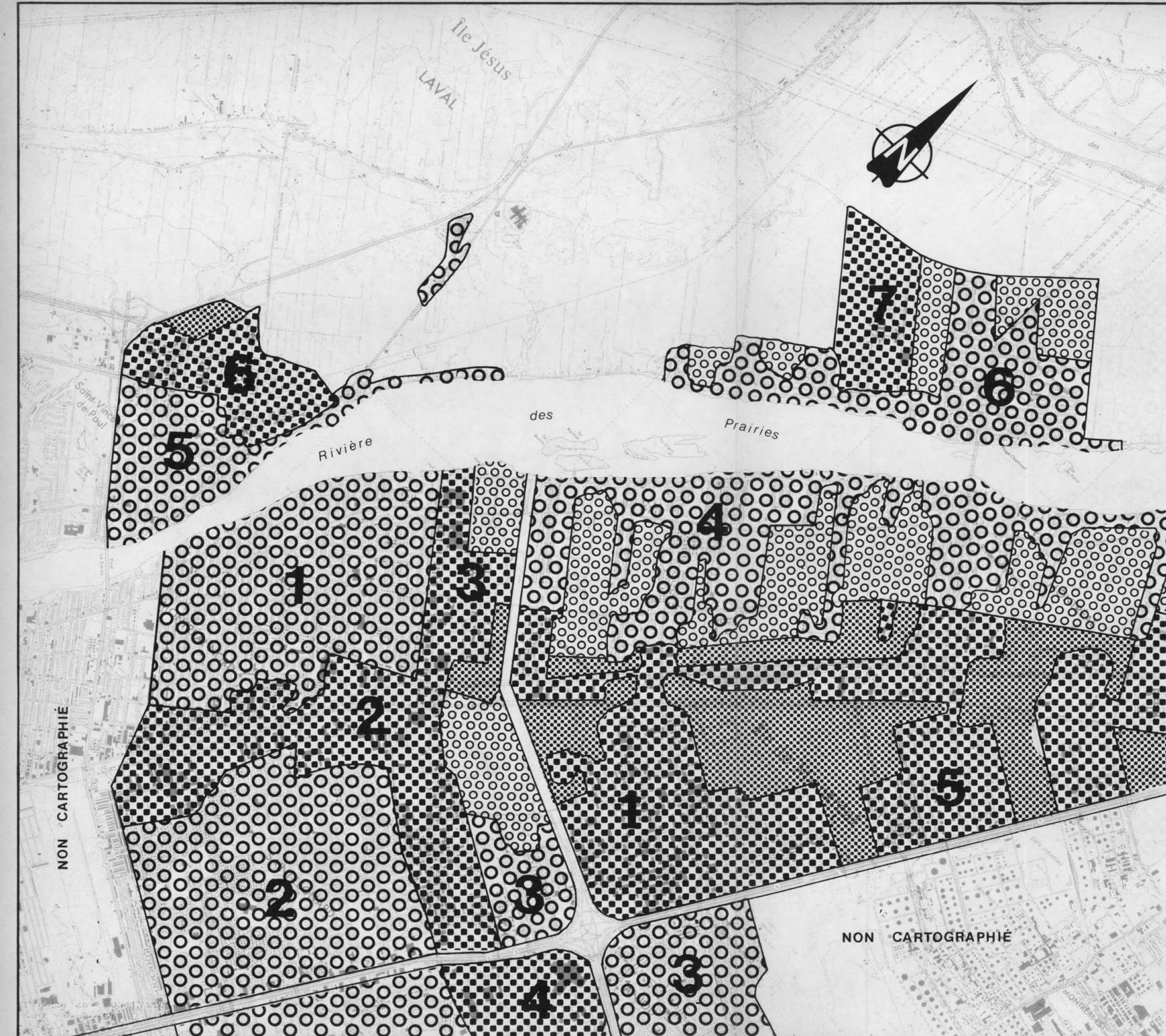
Étant donné que le territoire à l'étude se trouve compris à l'intérieur de l'agglomération de Montréal, il va sans dire que les pôles qui vont être décrits ne sont pas les seuls à polariser les déplacements.

Pôles d'attraction

Pour le corridor de l'autoroute 25 dans le nord-est de l'île de Montréal, les pôles d'activités économiques qui reçoivent d'intenses flux de déplacements sont assez bien circonscrits. Il s'agit des parcs industriels de St-Léonard et Montréal-Nord cernant les noyaux résidentiels de ces deux villes, des parcs industriels d'Anjou, Rivière-des-Prairies, Montréal-Est et Pointe-aux-Trembles formant un tout au sud de la voie ferrée du Canadien National à Rivière-des-Prairies et s'étendant au sud jusqu'à l'autoroute 40, la rue Sherbrooke et même jusqu'au fleuve St-Laurent (voir carte 5).

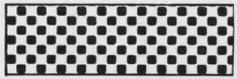
Les activités commerciales reliées à la présence du centre d'achat Galeries d'Anjou constituent aussi un important pôle d'attraction de circulation, d'autant plus que selon le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal, il est prévu dans ce secteur un sous-centre satellite au centre-ville de Montréal, en y additionnant des commerces de services et des bureaux.

Cette position géographique des pôles d'attraction fait en sorte que les grands axes routiers du secteur, plus spécifiquement les autoroutes 25 et 40, les boulevards Henri-Bourassa, Ray-Lawson, Industriel, des Grandes-Prairies et des Galeries d'Anjou, et les rues Pascal-Gagnon, Albert-Hudon, Bombardier et 4^e avenue, supportent d'importants débits de circulation selon leur gabarit, et notamment un pourcentage appréciable d'encombrante circulation lourde.

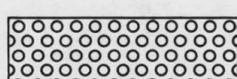


PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25 AU BOULEVARD HENRI-BOURASSA

PÔLES D'ATTRACTION ET PÔLES GÉNÉRATEURS DE CIRCULATION

-  Pôle d'attraction
-  Extension prévisible

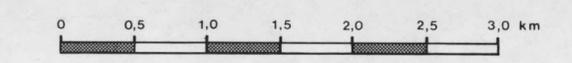
- 1: Parc industriel d'Anjou
- 2: Parc industriel de St-Léonard
- 3: Parc industriel de Montréal-Nord et Institutions
- 4: Centre commercial et industriel d'Anjou
- 5: Parcs industriels de Montréal-Est, Rivière-des-Prairies
- 6: Parc industriel et institutions carcérales de St-Vincent-de-Paul
- 7: Zone industrielle de St-François

-  Pôle générateur
-  Extension prévisible

- 1: Zone résidentielle compacte de Montréal-Nord
- 2: Zone résidentielle compacte de St-Léonard
- 3: Zone résidentielle compacte d'Anjou
- 4: Zone résidentielle discontinue de Riv-des-Prairies
- 5: Noyau résidentiel de St-Vincent de Paul
- 6: Noyau résidentiel de St-François

 **Gouvernement du Québec**
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: _____ Date: Août 84
 Echelle: 1: 40,000 NO: Carte 5



NON CARTOGRAPHIÉ

NON CARTOGRAPHIÉ

Pôles générateurs

Les secteurs d'où origine la majorité des déplacements (voir carte 5) se présentent en bloc plus ou moins compact, cernés par les zones industrielles décrites précédemment (voir carte 2). Ces secteurs se caractérisent par une prédominance marquée de la fonction résidentielle de densité variable, une faible proportion d'emplois.

Il s'agit de blocs résidentiels complètement développés de St-Léonard entre l'autoroute 40 et le boulevard des Grandes-Prairies, de Montréal-Nord entre le quartier industriel sud le long de la voie du Canadien National et la rivière des Prairies. S'ajoutent à ceux-ci les quartiers résidentiels d'Anjou dans le quadrant ouest du croisement des autoroutes 25 et 40, son prolongement éventuel vers le nord-ouest et les quartiers résidentiels en plein développement dans Rivière-des-Prairies au nord de la voie du Canadien National (voir carte 5).

La circulation émanant de ces quartiers résidentiels contribue pour une bonne part à l'utilisation intensive du réseau routier de ce secteur, notamment aux heures de pointe du matin et du soir.

1.5.2 DÉBITS DE CIRCULATION ACTUELS _____

Divers comptages échelonnés dans le temps entre 1978 et 1983 ont permis de relever plusieurs faits marquants. D'abord, il convient de dresser un portrait global de débits de circulation sur l'ensemble des collectrices situées de part et d'autre de l'emprise de l'autoroute 25. Par la suite, nous nous attarderons sur les faits marquants constatés en cours d'analyse. Pour des détails supplémentaires, nous référons le lecteur à cette étude de circulation.

Débits actuels de circulation

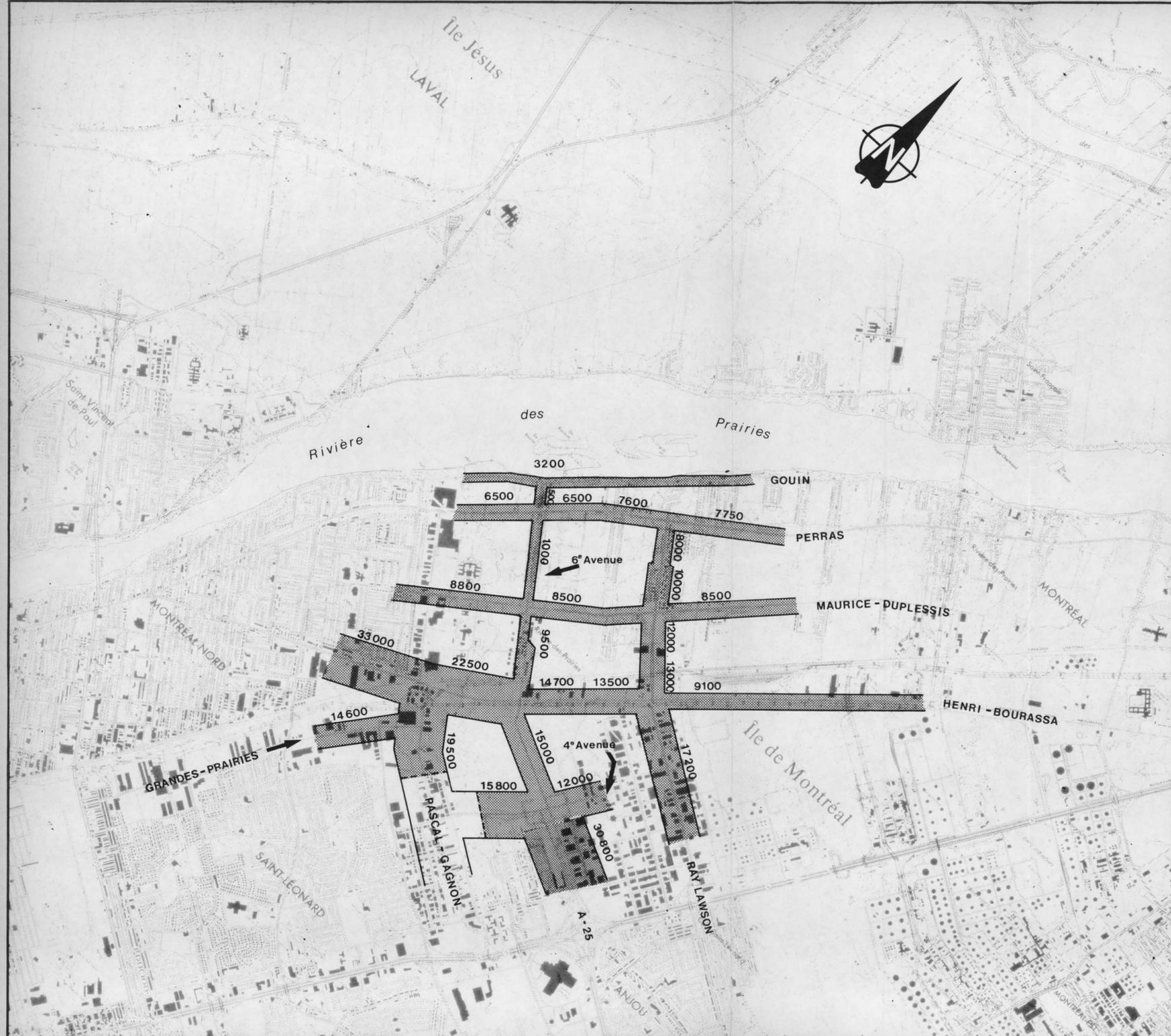
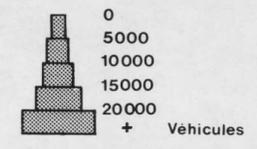
Les statistiques suivantes sont valides pour 1983 (voir carte 6).

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25 AU BOULEVARD HENRI-BOURASSA

DIAGRAMME DE CIRCULATION

Débit approximatif moyen des jours ouvrables (D.M.J.O.) 8500

1983



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

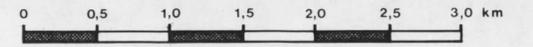
Service de l'Environnement

Technicien:

Date: oct 84

Echelle: 1: 40,000

Nº: Carte 6



- Artères est-ouest

. Gouin:

3 200 véh./jour (D.J.M.O.)*

. Perras:

6 500 véh./jour - intersection de la 6^e Avenue
7 600 à 7 800 véh./jour - intersection du boulevard
Armand-Bombardier

. Maurice-Duplessis:

8 800 véh./jour - limite de Montréal-Nord
8 500 véh./jour - intersection du boulevard
Armand-Bombardier

. Henri-Bourassa:

33 000 véh./jour - ouest de la rue Pascal-Gagnon
22 500 véh./jour - entre Pascal-Gagnon et la 6^e Avenue
14 700 véh./jour - est de la 6^e Avenue
9 100 véh./jour - est du boulevard Armand-Bombardier

. 4^e Avenue:

15 800 véh./jour - ouest de la voie de service ouest
13 300 véh./jour - entre les deux voies de service
12 000 véh./jour - est de la voie de service est

- Artères nord-sud

. Armand-Bombardier (Ray-Lawson):

8 000 véh./jour - sud du boulevard Perras
10 000 véh./jour - intersection de Maurice-Duplessis
13 000 véh./jour - nord du boulevard Henri-Bourassa
17 200 véh./jour - sud du boulevard Henri-Bourassa

* D.J.M.O.: Débit moyen d'un jour ouvrable de semaine

. 6^e Avenue - voies de service est-ouest

9 500 véh./jour nord du boulevard Henri-Bourassa

voie de service est:

15 000 véh./jour - sud du boulevard Henri-Bourassa

16 300 véh./jour - sud de la 4^e Avenue (Bombardier)

voie de service ouest:

14 600 véh./jour - sud de la 4^e Avenue

(total de 30 800 véh./jour sur les deux voies de services
au sud de la 4^e Avenue)

virage en U:

2 500 véh./jour - entre les deux voies de service

. Pascal-Gagnon:

19 500 véh./jour - sud du boulevard Henri-Bourassa,
décroissant au sud du boulevard des Grandes-Prairies.

Faits marquants

L'analyse des comptages de circulation de 1982 et 1983 obtenus du Service de la circulation de Montréal a permis de dresser un tableau des débits de circulation avant et après l'ouverture de la voie de service est, entre la rue Bombardier jusqu'au boulevard Henri-Bourassa.

Le tableau 3 résume la situation et permet de dégager trois constatations:

- le débit 15 000 véh./jour sur le prolongement (voie de service est) est considérable;
- la réduction de 6 500 véh./jour sur Pascal-Gagnon signifie une redistribution du trafic au profit du prolongement (voie de service est);
- l'ajout de 3 500 véh./jour sur la 6^e Avenue traduit un apport à la présence du prolongement (voie de service est).

TABLEAU 3

COMPARAISON DES DÉBITS JOURNALIERS (APPROXIMATIFS) AVANT ET APRÈS
L'OUVERTURE DU PROLONGEMENT DE LA VOIE DE SERVICE EST

APPROCHES	DÉBITS JOURNALIERS (2 SENS)		DIFFÉRENCES
	AVANT	APRÈS	
Henri-Bourassa ouest (à l'ouest de Pascal-Gagnon)	33 000	33 000	Pas de changement
Henri-Bourassa centre (entre Pascal-Gagnon et 6e Avenue)	19 000	22 500	Ajout de 3 500
Henri-Bourassa est (à l'est de la 6e avenue)	16 500	15 000	Baisse de 1 500
Pascal-Gagnon	26 000	19 500	Baisse de 6 500
6e Avenue	6 000	9 500	Ajout de 3 500
Voie de service est	----	15 000	Débit: 15 000

Un deuxième fait concerne les résultats des comptages à l'intersection Henri-Bourassa / Pascal-Gagnon: il existe un déséquilibre de 2 500 véhicules/jour en faveur de la direction nord-sud sur Pascal-Gagnon, avant l'ouverture de la voie de service est, déséquilibre qui s'est amplifié à 4 000 véhicules/jour après la mise en service de la voie de service est. Ce déséquilibre trouve son pendant inverse dans les débits à l'intersection de la voie est et du boulevard Henri-Bourassa avec 10 000 véhicules/jour en direction sud-nord et 5 000 en direction nord-sud.

Ces déséquilibres dans les débits directionnels sur Pascal-Gagnon et voie de service est seraient dus à plusieurs facteurs:

- difficulté d'accès en direction nord sur Pascal-Gagnon à partir de l'autoroute 40, à cause de l'absence de lien direct;
- itinéraire voie de service est / Bombardier (4^e avenue) / Pascal-Gagnon non fonctionnel à cause des problèmes de circulation aux intersections de la rue Bombardier et des voies de service est et ouest;
- caractère direct du prolongement de la voie est jusqu'au boulevard Henri-Bourassa pour la circulation en direction nord;
- faible qualité du service à l'intersection Henri-Bourassa / Pascal-Gagnon;
- niveau de service déficient à l'intersection voie de service est / boulevard Henri-Bourassa: une voie dans chaque sens pour les quatre embranchements de l'intersection - débit très élevé aux heures de pointe - accotement servant de voie de virage ou voie de dépassement à droite - pourcentage très élevé de véhicules lourds provenant des secteurs industriels environnants.

Il appert donc que les artères nord-sud Pascal-Gagnon et voie de service est constituent en quelque sorte des goulots d'étranglement au niveau du boulevard Henri-Bourassa pour l'accès au territoire situé au nord-est, entre autres, le quartier Rivière-des-Prairies. Il serait donc illusoire de s'attendre à une réaffectation naturelle plus poussée du trafic sur la voie de service est et d'utiliser cette seule voie, avec la 6^e Avenue dans son prolongement, comme porte de sortie de la partie ouest du quartier Rivière-des-Prairies actuellement en plein développement.

1.5.3 RÉASSIGNATION ET PRÉVISIONS SOMMAIRES DE CIRCULATION

Dans l'hypothèse où la voie de service ouest serait prolongée jusqu'au boulevard Henri-Bourassa, il y aurait un transfert vers cette nouvelle voie d'une partie du trafic circulant présentement sur Pascal-Gagnon et d'autres axes nord-sud (Langelier, Ray-Lawson). En effet, la rue Pascal-Gagnon, non seulement dessert le parc industriel de St-Léonard, mais constitue aussi un axe nord-sud important conduisant à l'autoroute 40, tout comme elle s'avère une porte de sortie diffusant le trafic originant du secteur nord-est de l'île de Montréal.

Ainsi, dès l'ouverture de la voie de service est jusqu'au boulevard Henri-Bourassa, la pression exercée par les forts débits de circulation sur Pascal-Gagnon s'est relâchée au profit de cette nouvelle voie. Avec l'éventuelle ouverture de la voie ouest jusqu'à Henri-Bourassa, la nouvelle réassignation se ferait de telle sorte que le trafic serait plus ou moins équilibré entre les deux voies de service. La figure 1 indique le nouvel équilibre des débits actuels entre les deux voies de service et une estimation des échanges de déplacements au niveau du boulevard Henri-Bourassa dans l'optique du prolongement des voies de service vers le nord (au-delà du boulevard Henri-Bourassa) et en considérant que l'ensemble des éléments géométriques et les contrôles de circulation seraient aménagés de telle sorte que les problèmes de circulation anticipés soient minimisés.

A moyen terme, les prévisions de développement de Rivière-des-Prairies faites par la ville de Montréal indiquent que la population du quartier devrait atteindre 35 000 à 37 000 personnes pour 1990-1991, à partir de l'ajout annuel de 1 500 à 2 000 nouveaux résidents aux 21 500 recensés en 1981.

Par rapport à l'année 1983, dernière année dont nous disposons de comptages de circulation dans le quartier, l'augmentation de la population serait de l'ordre de 55 % à 60 % au début des années 1990. Comme les différents comptages de circulation ont permis de compiler pour l'année 1983 approximativement de 9 000 à 10 000 véhicules sortant du quartier pendant une journée et dont plus de la moitié se dirige en direction ouest et sud par l'intermédiaire des boulevards est-ouest, les estimations, pour le débit des années 1990, indiquent un ajout de 2 500 à 3 000 véhicules diffusant par ces axes vers le sud et l'ouest. En ce qui concerne le trafic provenant du territoire

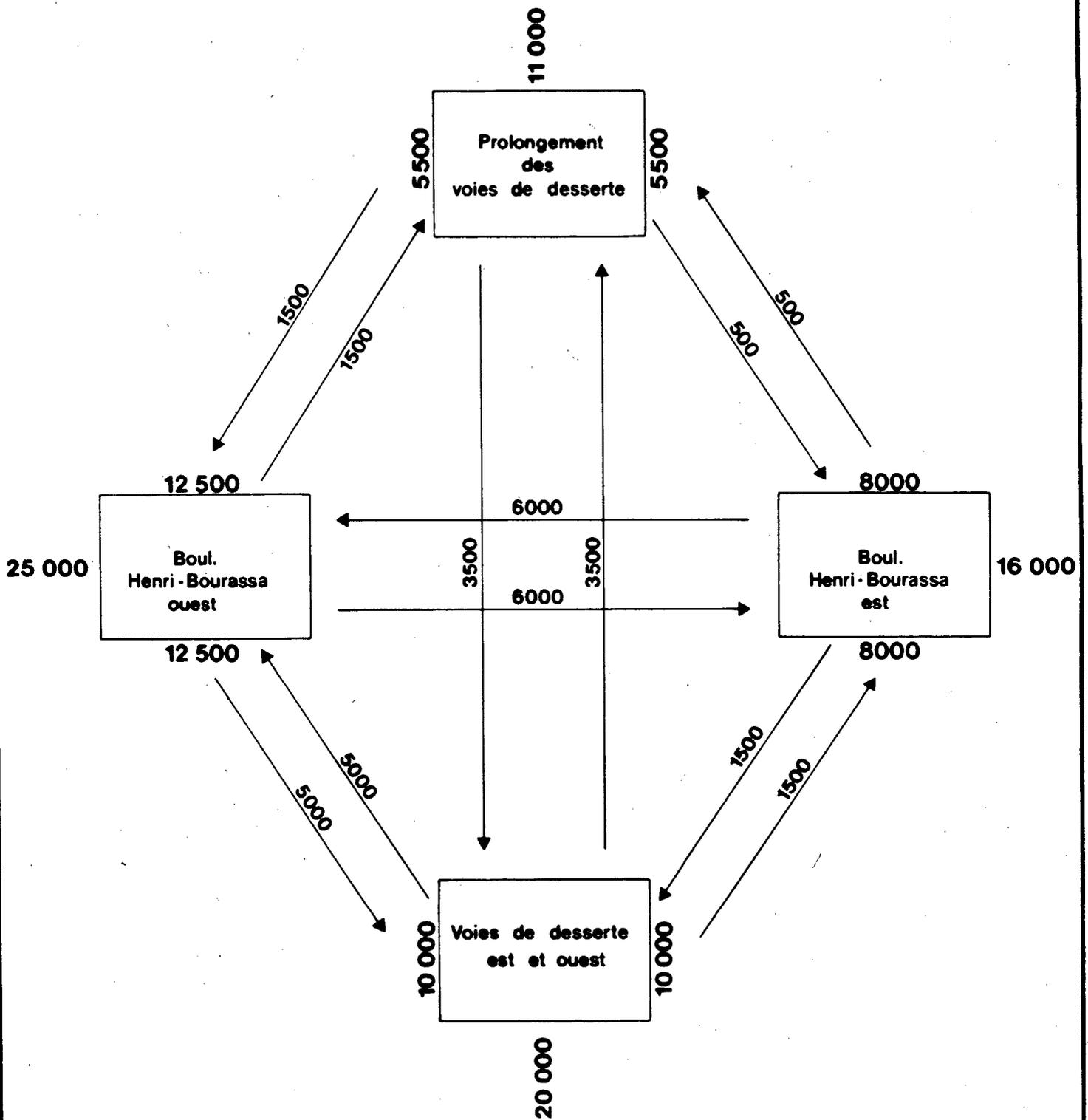


Figure 1 : ESTIMATION DES ÉCHANGES DE DÉPLACEMENTS (véhicules) APRÈS L'OUVERTURE DU PROLONGEMENT DE LA VOIE DE DESSERTÉ OUEST (en supposant aucune contrainte de capacité au nord du boulevard Henri-Bourassa)

situé à l'ouest de l'autoroute (Montréal-Nord, St-Léonard, etc.) on prévoit une augmentation approximative de 1 500 véhicules/jour pour la même période.

En somme, les ajouts de trafic suivant (par journée et dans un sens) ont été obtenus:

- du côté est:

2 000 véh./jour par Perras et Duplessis et ensuite par voie de service vers le sud;

500 véh./jour par Henri-Bourassa et ensuite par voie de service vers le sud;

300 véh./jour par Perras et Duplessis et ensuite par voie de service et Henri-Bourassa vers l'ouest;

- du côté ouest:

500 véh./jour par Perras et Duplessis et ensuite par voie de service vers le sud;

1 000 véh./jour par Henri-Bourassa et ensuite par voie de service vers le sud;

- Total:

4 300 véh./jour (dans un sens).

Il est à souligner que ces prévisions sont très approximatives et que dans l'ensemble elles pourraient être qualifiées de "conservatrices" puisqu'elles ne tiennent pas compte d'une part de la circulation induite attribuable aux développements dans le quartier et d'autre part de l'augmentation globale de la circulation existante suite aux futurs développements dans les zones limitrophes.

Globalement, la figure 2 représente les échanges de déplacements (véhicules) journaliers au début des années 1990 avec le prolongement des voies de service au delà du boulevard Henri-Bourassa.

1.5.4 CAPACITÉ DU RÉSEAU ET PROBLÈMES APPRÉHENDÉS _____

Il est généralement reconnu qu'en milieu urbain la qualité de la desserte offerte par le réseau routier est contrôlée par le niveau de service offert aux intersections. Pour le corridor

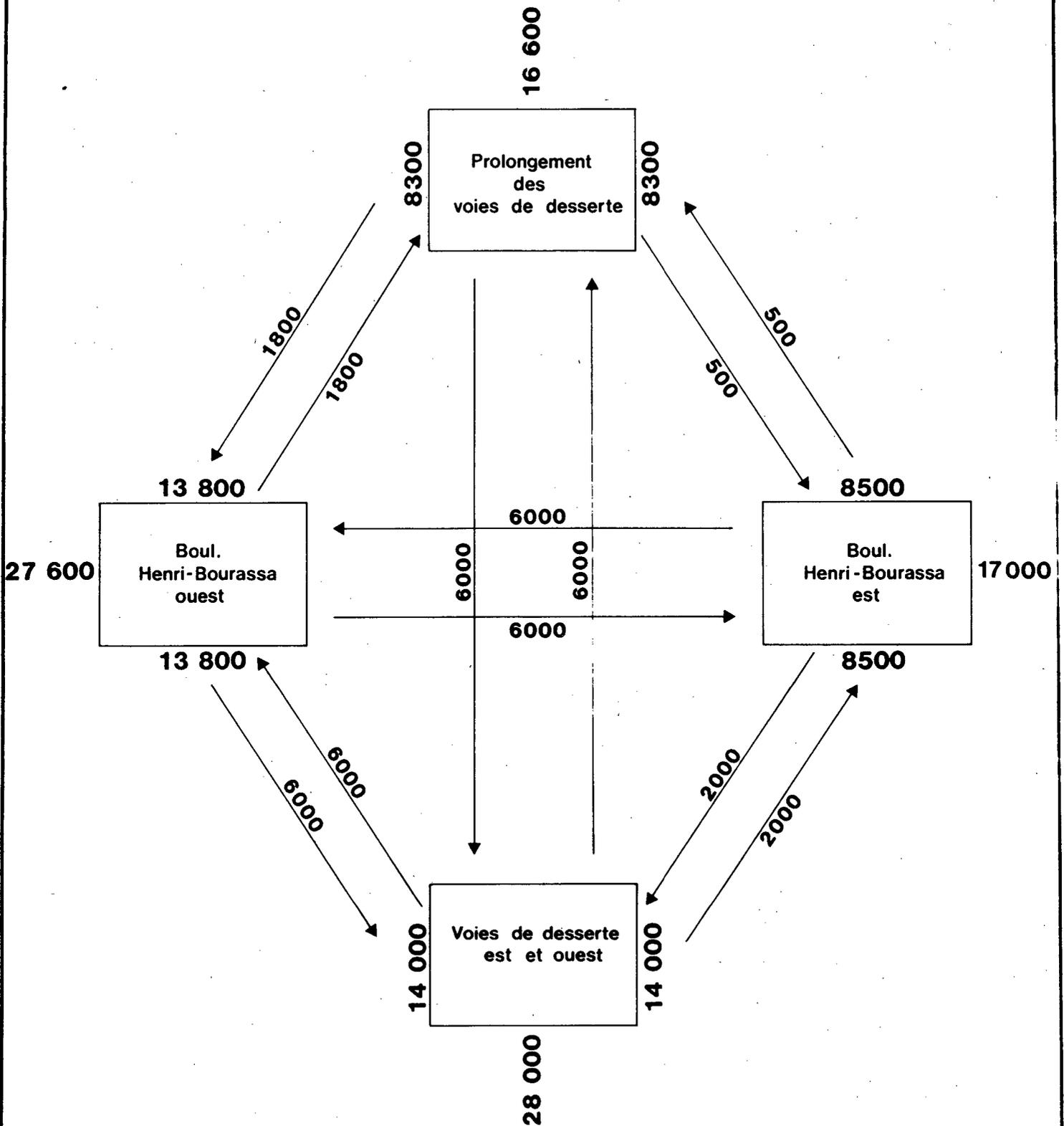


Figure 2: ESTIMATION DES ÉCHANGES DE DÉPLACEMENTS (véhicules)
 AU DÉBUT DES ANNÉES 1990
 (avec le prolongement des voies de desserte)

de l'autoroute 25 sur l'île de Montréal, deux intersections stratégiques pour la desserte du nord-est, et en particulier de Rivière-des-Prairies, offraient un niveau de service déficient, compte tenu du débit de circulation qui s'y rencontre dans les divers mouvements:

- l'intersection Henri-Bourassa / 6^e Avenue / voie de service est fonctionne à capacité durant les heures achalandées de la journée;
- à moyen terme (1990), l'estimation des débits de circulation et des mouvements de virage à l'intersection Bombardier (4^e Avenue) / voies de service est et ouest fait en sorte qu'on retrouverait, au point de vue de la planification, un niveau de service "D" à "E" respectivement pour chacune des intersections.

Par ailleurs, les artères à deux voies supportant des débits de circulation de plus de 13 000 véhicules/jour peuvent être considérées comme chargées, notamment à cause de la présence d'un pourcentage appréciable de véhicules lourds. Ces tronçons se retrouvent sur:

- le boulevard Henri-Bourassa à l'est de la rue Pascal-Gagnon, dans le quartier Rivière-des-Prairies;
- la rue Pascal-Gagnon au sud du boulevard Henri-Bourassa;
- la voie de service est entre Henri-Bourassa et la 4^e Avenue (Bombardier) à Anjou, prolongée dans le quartier Rivière-des-Prairies par la 6^e Avenue.

Ainsi donc, ces trois artères importantes donnant accès au quartier Rivière-des-Prairies se retrouvent dans l'incapacité d'écouler les accroissements de circulation prévisibles à moyen terme en provenance de ce secteur, en déplacement vers le sud et l'ouest.

OBJECTIFS DU PROJET

En décembre 1977, le gouvernement du Québec présentait l'option préférentielle d'aménagement de la région de Montréal: consolidation du tissu urbain à l'intérieur du périmètre urbanisé actuel et réaménagement accéléré de l'île de Montréal en terme de qualité de vie. Cette option fut le fruit de nombreuses recherches et analyses conduites dans la région de Montréal au cours des dernières années par plusieurs offices et ministères du gouvernement du Québec.

Dans cette optique, la ville de Montréal a choisi de mettre l'accent sur le développement du quartier Rivière-des-Prairies inégalement développé et peu peuplé jusque-là. Ce choix de développement s'inscrit dans la ligne de pensée du schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal qui a comme parti d'aménagement "l'amélioration de la qualité de vie sur l'île (de Montréal) en y favorisant une urbanisation mieux équilibrée". Un des deux principaux concepts proposés vise "la consolidation et la structuration du tissu urbain dans les secteurs excentriques de la Communauté à l'intérieur du périmètre d'urbanisation".

Devant cet ensemble d'options et d'orientations supérieures gouvernementales, le projet à l'étude vise à aider au désenclavement du quartier Rivière-des-Prairies en y améliorant l'accessibilité, les conditions de circulation et la structure du réseau routier.

Il faut spécifier que du strict point de vue circulation le projet a comme objectif d'assurer un niveau de service acceptable dans ce secteur. Par ailleurs, la construction de la voie de service ouest entre la rue Bombardier (4^e Avenue) et le boulevard Henri-Bourassa constituera un accès important à la zone industrielle située au nord-ouest de l'intersection de la rue Bombardier et la voie de service ouest, dont le développement devrait être finalisé d'ici 1990.

Afin de répondre à certains besoins de circulation, notamment au niveau du trafic de transit, la construction des voies rapides de l'autoroute de même que les étagements seront requis ultérieurement.

**RECHERCHE ET ANALYSE
DE SOLUTION**

3 RECHERCHE ET ANALYSE DE SOLUTION

3.1 L'AUTOROUTE 25; LA SOLUTION PRIVILÉGIÉE

Pour répondre aux objectifs du projet, une seule solution est étudiée, soit le corridor de l'autoroute 25. Cette position s'appuie sur des raisons d'expropriation et de planification. En effet, d'une part le ministère des Transports est propriétaire de l'ensemble des terrains nécessaires à la réalisation de ce projet, et ce depuis 1968, et d'autre part le développement et la planification du milieu environnant se sont réalisés en fonction de cette infrastructure. Il ne saurait donc être question de modifier cette solution pour une autre alternative.

3.1.1 CONCEPT ORIGINAL

A l'origine, l'autoroute 25 devait relier directement le tunnel Louis-H. Lafontaine et le coeur de l'est de Montréal au secteur est de Laval et Terrebonne, par des voies rapides sises dans l'axe de la Montée St-Léonard. Cette autoroute 25 initiale devait intersecter l'autoroute 440 à Laval à proximité de l'actuelle polyvalente Evariste-Leblanc.

3.1.2 CARACTÉRISTIQUES OPÉRATIONNELLES

L'ensemble de l'autoroute 25:

Le concept original de l'autoroute 25 prévoit, pour le tronçon entre Laval et Anjou, une autoroute à deux chaussées de trois voies chacune, pour un total de six voies, sur une longueur de

9,1 kilomètres entre l'autoroute 40 et l'autoroute 440 (section d'autoroute actuellement numérotée A-25). Ce projet comporte, outre les voies rapides, trois échangeurs de circulation (à l'intersection de l'autoroute 440 et du boulevard Lévesque à Laval et du boulevard Henri-Bourassa à Montréal-Anjou), des voies latérales à l'échangeur de l'autoroute 440, un pont au-dessus de la rivière des Prairies, des voies de service au sud de ce pont. Il comporte de plus des étagements pour les voies ferrées du Canadien Pacifique à Laval et du Canadien National à Montréal.

Le tronçon Bombardier/Henri-Bourassa:

En ce qui concerne le tronçon de l'autoroute 25, entre un point situé à une distance de 300 mètres au sud de la rue Bombardier et le boulevard Henri-Bourassa, les caractéristiques opérationnelles sont les suivantes:

- deux (2) chaussées à trois (3) voies rapides de 3,65 m chacune
- terre-plein central de 6 mètres
- accotements de 3 mètres
- voies de service de 10 mètres chacune et des trottoirs de 1,5 mètre.

Les voies rapides, les voies de service et les bretelles de l'échangeur à la hauteur du boulevard Henri-Bourassa, passent en déblai, en dessous de ce dernier, tout comme elles passent sous la voie ferrée du Canadien National. Le boulevard Henri-Bourassa sera quelque peu rehaussé.

Le viaduc dans l'axe de la rue Bombardier (4^e Avenue) sera une structure surélevée.

3.2 LES PHASES DE RÉALISATION

3.2.1 A COURT TERME

L'étude des débits de circulation, particulièrement sur la voie de service est actuellement en opération au sud du boulevard Henri-Bourassa, démontre le besoin de prolonger à court terme la voie ouest jusqu'à ce boulevard. De plus les importants débits et mouvements de virage à cette intersection, et les prévisions d'augmentation de débit dans le futur impliquent la nécessité de réaménager le boulevard Henri-Bourassa et de réaliser des aménagements géométriques à l'intersection des voies de service avec le boulevard. En fait, ces aménagements doivent être construits au cours de l'été 1987.

Donc, à court terme, la construction se confinera:

- à la voie de service ouest;
- au réaménagement du boulevard Henri-Bourassa

3.2.2 A DES TERMES ULTÉRIEURS

La construction des voies rapides de l'autoroute 25 et de l'échangeur n'est pas incluse actuellement à la programmation du ministère en raison des nombreuses autres priorités existant dans la région métropolitaine et des investissements importants requis.

3.3 LES COÛTS

3.3.1 ÉVALUATION

Le coût des divers aménagements prévus d'ici un certain terme sont les suivants:

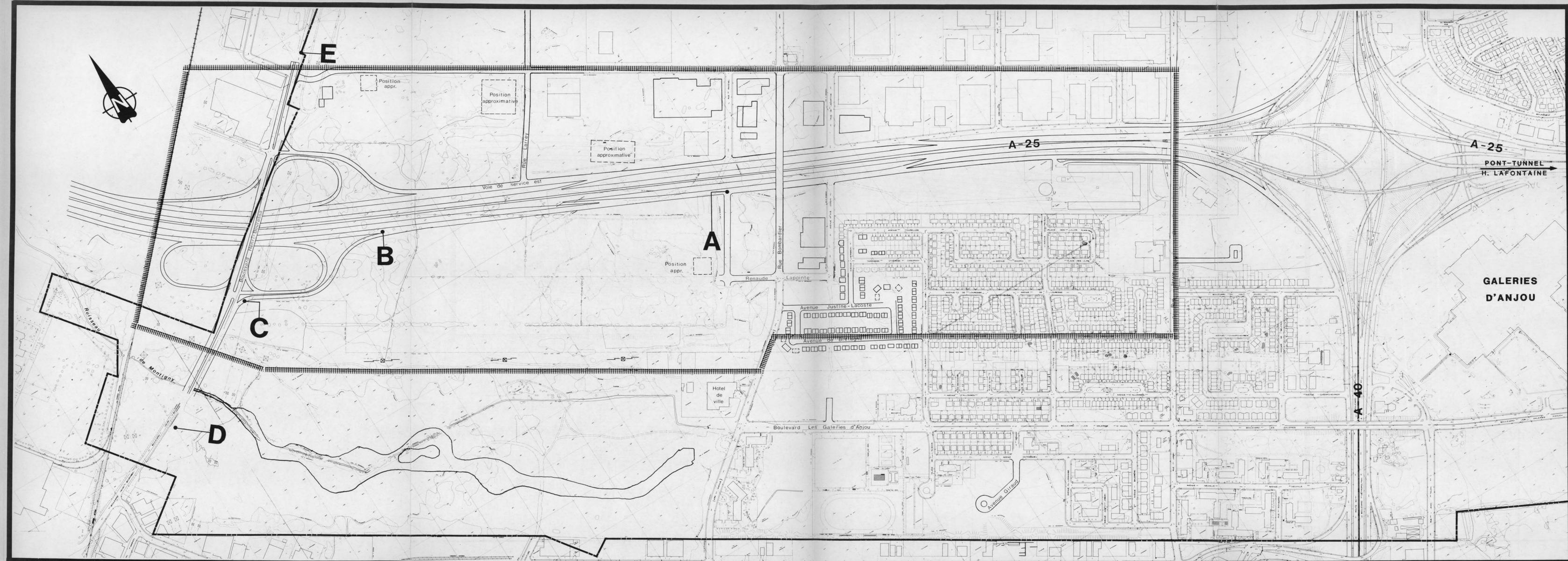
- voie de service ouest (A-B)*	:	1 717 000,00 \$
- bretelles (C-B et les boucles au sud de l'échangeur)	:	698 000,00 \$
- viaduc 4 ^e Avenue et approches	:	1 950 000,00 \$
- viaduc Henri-Bourassa	:	2 400 000,00 \$
- réaménagement Henri-Bourassa (D-E)	:	1 224 000,00 \$

* Ces lettres correspondent à des sections de l'infrastructure routière, lesquelles sont montrées à la carte 7.

3.3.2 PARTAGE DES COÛTS _____

Certaines modifications ont dû être apportées au protocole d'entente initial entre le ministère des Transports et la ville d'Anjou. L'addenda 2 à cette entente, lequel a trait aux coûts d'expropriation et la construction de l'autoroute 25 entre le boulevard Métropolitain et les limites nord de la ville d'Anjou, apparaît à l'annexe 1. En bref, les coûts de construction des tronçons BC et DE apparaissant à la carte 7 sont imputables au ministère des Transports alors que le tronçon AB sera défrayé par la ville d'Anjou.

**BRÈVE DESCRIPTION
DU MILIEU LOCAL**



PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25 AU BOULEVARD HENRI-BOURASSA

AMÉNAGEMENTS GÉOMÉTRIQUES ET PARTAGE DES COÛTS

- A,B: ANJOU
- B,C + : MINISTÈRE DES TRANSPORTS
- D,E
- ▨▨▨▨▨ ZONE D'ÉTUDE

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien: Maryse Lévesque Date: Mai 87

Echelle: 1: 5,000 Jo: 7



4 BRÈVE DESCRIPTION DU MILIEU LOCAL

Le projet se situe principalement dans la partie nord-ouest de ville d'Anjou. Une petite partie du projet se localise à l'intérieur de la ville de Montréal.

En 1985, la superficie développée de 897,43 hectares représentait 64 % de la superficie totale du territoire d'Anjou de 1 402 hectares.

Avec 44 % de la superficie totale, les terrains industriels accaparent la plus forte proportion du territoire. Sur les 618 hectares consacrés à des fins industrielles, 227 sont occupés et 319 vacants.

Les fonctions résidentielles et commerciales requièrent 410 hectares, dont 325 déjà occupés et 85 vacants. Représentant 29 % de la superficie totale, il s'agit de la catégorie monopolisant le plus de terrains après la classe industrielle.

Un total de 56,5 hectares est consacré aux parcs, ce qui requiert 4 % de la superficie totale du territoire. Les établissements publics, rues et autoroutes nécessitent 317,6 hectares soient 22,7 % du territoire.

Les résidences unifamiliales étaient en 1985 au nombre de 2 485, alors que les résidences bi et trifamiliales sont de 2 619 bâtiments; ces dernières totalisant 6 125 logements. Le nombre d'édifices multifamiliaux de plus de 3 logements est de 472, dans lesquels il y a 6 386 logements. La population en 1986 était de 38 000 personnes.

En 1986, la population totale de Ville d'Anjou était de 38 000 personnes.

**ZONE D'ÉTUDE; DÉLIMITATION
ET JUSTIFICATION**

5 ZONE D'ÉTUDE; DÉLIMITATION ET JUSTIFICATION

La limite ouest, dans la partie sud du projet, est située approximativement à 450 mètres du centre ligne de l'autoroute 25 déjà construite (voir carte 8). Cette limite permet d'inclure la partie du secteur résidentiel susceptible d'être affecté par le bruit. Plus au nord, à la hauteur de la rue Bombardier (4e avenue), la limite se déplace vers l'ouest pour suivre la ligne de transport d'énergie hydro-électrique; cet espace permet également d'inclure les zones vouées au développement domiciliaire susceptibles d'être affectées par le bruit.

Afin de pouvoir déterminer les impacts directs et indirects pour l'ensemble des composantes environnementales, la limite est suit la rue Colbert.

Située près du point de chute du projet (voies rapides de l'autoroute 25 actuelle), la rue Jarry constitue la limite sud. Elle est suffisante pour permettre d'évaluer les impacts sur les aspects visuels et sonores.

Quant à la limite nord, elle correspond à l'extrémité nord de l'échangeur à construire, soit la voie ferrée.

**DESCRIPTION DU
MILIEU RÉCEPTEUR**

6 DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR

6.1 MILIEU HUMAIN

6.1.1 UTILISATION DU SOL

La zone d'étude se situe majoritairement sur le territoire de la ville d'Anjou. Une partie de l'espace localisé au nord du boulevard Henri-Bourassa est intégré au territoire de la ville de Montréal. Pour toutes les informations concernant l'occupation du sol, le lecteur peut référer à la carte 8, s'il veut localiser les aménagements, équipements ou aux autres utilisations, dont il est question.

L'espace occupé dans la partie est de la zone d'étude, entre la voie de service de l'autoroute 25 et la rue Colbert, comprend principalement des industries dont quelques unes sont de fabrication, d'autres de services, et enfin quelques entrepôts (voir carte 8).

Un sous-centre d'entretien du ministère des Transports est localisé dans la partie sud du projet, en bordure ouest de l'autoroute 25. Ce sous-centre comprend un terrain d'entreposage de différents équipements de même qu'un "igloo" servant à l'entreposage de sels de déglacage.

Les résidences unifamiliales et bifamiliales en rangée composent la majeure partie de l'espace entre les rues Jarry et Bombardier, à l'ouest du terrain occupé par le sous-centre d'entretien du ministère des Transports. Quelques industries légères sont implantées au nord de ce secteur résidentiel, à l'intérieur de l'ilôt délimité par les rues Jodoin, Bombardier, Renaude-Lapointe, et la voie de service ouest de l'autoroute. Plus au nord, un bâtiment industriel était en construction à proximité de la rue Bombardier, au moment de l'élaboration de cette étude. En fait, selon une information fournie par le directeur du Service de l'environnement de la

ville d'Anjou, un développement industriel est prévu à court terme dans le quadrant nord-ouest de l'intersection de la rue Bombardier et l'autoroute 25. Ce développement débutant à la rue Bombardier et se terminant au boulevard Henri-Bourassa devrait accaparer une bonne partie de l'espace consacré dans ce secteur à l'activité industrielle. Il s'agit également d'industries légères.

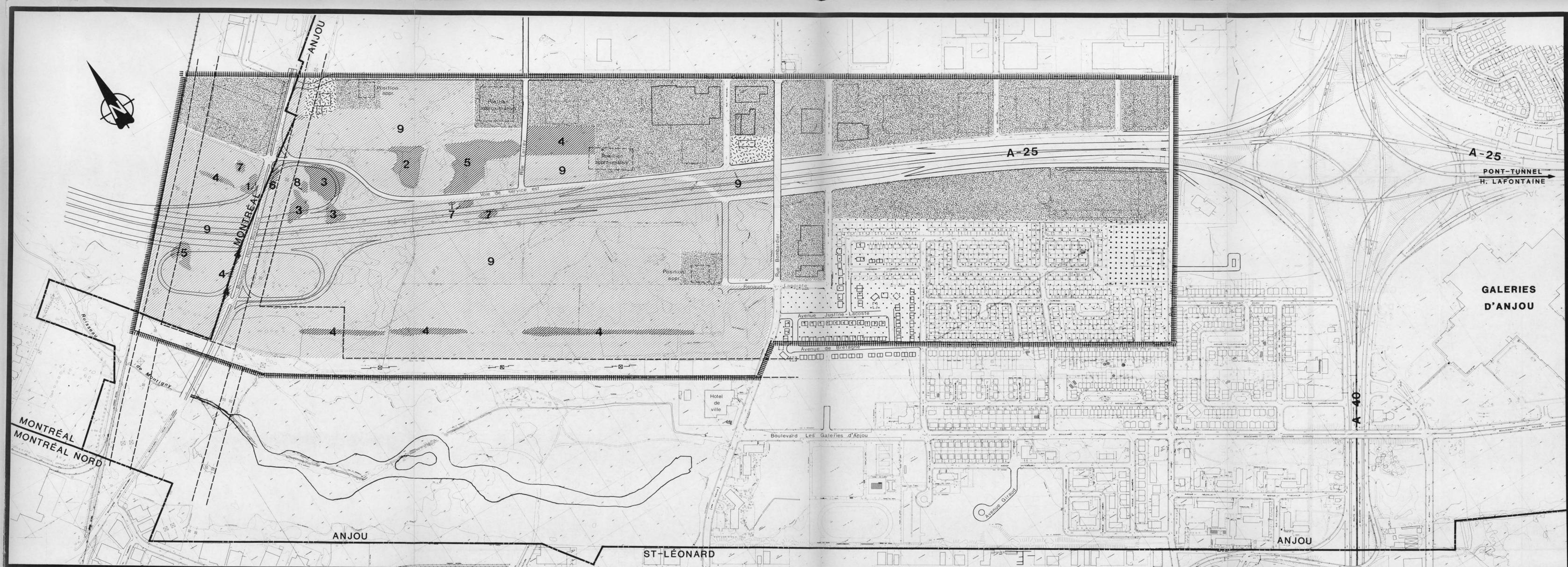
Trois corridors de transport d'énergie hydro-électrique traversent la zone d'étude; un dans une direction nord-sud constituant, au nord de la rue Bombardier, la limite ouest de la zone d'étude; deux autres dans un axe est-ouest, à proximité du boulevard Henri-Bourassa et près de la limite nord.

Un tronçon du réseau ferroviaire Canadien National traversant le nord de l'Ile de Montréal forme la limite nord de la zone d'étude.

La partie résiduelle de la zone d'étude est composée de terrains vacants en friche, ou de petites parcelles boisées.

Un fossé traverse la partie nord de la zone d'étude dans un sens est-ouest. Il s'agit d'un fossé canalisant les eaux fluviales du secteur industriel situé au nord-est de la ville d'Anjou vers le bassin de rétention de ces eaux, lequel est localisé à l'ouest du corridor de transport d'énergie hydro-électrique.

La présence d'une petite étendue d'eau, à l'ouest de la zone d'étude, amènera sûrement le lecteur lors du visionnement des différentes cartes, à s'interroger sur sa fonction. Ainsi même si ce plan d'eau se situe à l'extérieur de la zone d'étude, une brève description en est faite. Il s'agit d'un bassin de rétention des eaux provenant du réseau des égouts pluviaux situé dans la partie de la ville d'Anjou au nord de l'autoroute 40 (boulevard Métropolitain). Pour régler un problème de refoulement des eaux pluviales, et donc d'inondations survenant à certains moments, la municipalité a privilégié, comme solution, l'aménagement de lacs de retenue des eaux pluviales permettant de diminuer les pointes de débit de ruissellement en retardant l'évacuation de ces eaux. Ces eaux se déversent dans le ruisseau De Montigny, lui-même tributaire de la rivière des Prairies. Un aménagement paysagé encadre le bassin de rétention.



PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25 AU BOULEVARD HENRI-BOURASSA

UTILISATION DU SOL

- RÉSIDENCE (Unifamiliale, bifamiliale)
- INSTITUTION
- INDUSTRIE
- COMMERCE
- VÉGÉTATION
 - 1: Érablière sucrière à caryer cordiforme.
 - 2: Chênaie à gros fruits.
 - 3: Frênaie rouge à chêne à gros fruits.
 - 4: Frênaie rouge.
 - 5: Peupleraie faux-tremble.
 - 6: Peupleraie à feuilles deltoïdes.
 - 7: Groupement à sumac vinaigrier.
 - 8: Phragmitaie commune.
 - 9: Prairie anthropique.

CORRIDOR DE TRANSPORT D'ÉNERGIE HYDRO-ÉLECTRIQUE.

ZONE D'ÉTUDE

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien: _____ Date: Mai 87
Echelle: 1:5,000 NO: 8



Enfin il est à souligner qu'une bonne partie de l'espace situé entre la rue Bombardier et le boulevard Henri-Bourassa, à l'ouest de l'autoroute 25, est utilisé comme site de dépôt à neige par la ville de Montréal-Nord.

Patrimoine architectural

La documentation du ministère des Affaires culturelles ayant trait au patrimoine architectural du Québec a été consulté afin de répertorier des bâtiments et autres éléments ethnographiques possédant les caractéristiques patrimoniales et susceptibles d'être localisés à l'intérieur de la zone d'étude. Il appert qu'aucun bâtiment possédant une valeur patrimoniale y est situé.

6.1.2 LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL

Le Conseil de la Communauté urbaine de Montréal a adopté le schéma d'aménagement le 20 août 1986. Comme une demande de modification a été expédiée par le Ministre des Affaires municipales, en date du 18 février 1987, le schéma d'aménagement n'était pas en vigueur lors de la rédaction de l'étude d'impact.

"Le parti d'aménagement"

Par l'entremise de son schéma d'aménagement, la Communauté urbaine de Montréal a retenu comme "parti d'aménagement", une option composée de deux volets: le premier propose la consolidation et la structuration du tissu urbain dans les secteurs excentriques de la Communauté à l'intérieur du périmètre d'urbanisation; le deuxième propose la revitalisation et la revalorisation de la zone centrale. Ces deux volets sont complémentaires, c'est-à-dire que l'aménagement des secteurs excentriques doit se faire en même temps que la réhabilitation de la zone centrale et du développement du centre-ville. La zone d'étude est principalement reliée au premier de ces volets.

Cette option qui repose sur la volonté de la Communauté d'améliorer la qualité de vie sur l'île en y favorisant une urbanisation mieux équilibrée, répond aux objectifs d'aménagement suivants:

- améliorer le cadre et les conditions de vie des citoyens;
- établir une structuration rationnelle du territoire;
- rapprocher l'emploi des bassins de main-d'oeuvre;
- assurer une meilleure répartition et utilisation des équipements et services publics, ainsi que leur accessibilité à l'ensemble de la population;
- protéger et mettre en valeur les éléments du milieu patrimonial et naturel.

Les grandes orientations

Les grandes affectations à l'intérieur de la zone d'étude se résument à deux types: l'habitation à l'ouest du corridor de l'autoroute 25 et l'industrie de catégorie 1 à l'est. Seules les grandes orientations relatives à ces composantes seront présentées, de même que celles ayant trait aux voies de circulation.

Les grandes orientations dans le domaine de l'habitation sont:

- favoriser la densification autour des stations du transport collectif;
- consolider le développement résidentiel en continuité avec le tissu urbain existant;
- favoriser le développement résidentiel à moyenne et haute densité autour des équipements existants et prévus;

au niveau de l'industrie:

- favoriser le développement de l'activité industrielle;
- consolider dans un premier temps le développement de l'activité industrielle à l'intérieur des secteurs existants et, dans un deuxième temps, favoriser le développement de nouveaux espaces industriels;
- encourager la modernisation de la structure et la réaffectation à des fins industrielles des espaces industriels désuets dans le secteur est;
- développer l'activité industrielle de haute technologie;

et enfin sur le plan des infrastructures de transport:

- assurer la desserte des zones de développement et l'accès aux pôles d'activités;
- assurer le meilleur niveau de service pour la circulation de transit intra et inter-sectorielle;
- canaliser la circulation de transit vers un réseau de voies compatibles avec cette fonction;
- limiter les prolongements du réseau autoroutier en vue de contrer l'étalement urbain;
- prévoir les raccords et prolongements nécessaires pour soulager le réseau de voies locales de la circulation de transit;
- favoriser un meilleur accès aux secteurs enclavés ou mal desservis, par le prolongement de certains tronçons d'artères principales;
- favoriser le développement d'une voie de circulation à caractère panoramique en bordure de certains plans d'eau entourant le territoire.

Affectations du sol

Tel que spécifié antérieurement tout le secteur inclus dans la zone d'étude, à l'ouest de l'autoroute 25 actuelle et projetée, au sud du boulevard Henri-Bourassa, est affectée à l'habitation. Pour cette zone, les occupations du sol autorisées sont les suivantes: résidences (devant représenter au moins 60 % de la superficie de l'aire d'affectation), commerces, autres entreprises publiques*, équipements socio-culturels et sportifs, cimetière, industrie de classe 1, réserves naturelles, grands parcs municipaux, parcs locaux et golfs. Le coefficient d'occupation du sol prévu est de 0,5 à 2 ce qui exprime des densités faibles et moyennes.

* L'occupation "autres emprises" comprend les immeubles destinés à des fins publiques et présentant des superficies moins importantes que les grandes emprises publiques. Ils comprennent à titre non limitatif les voies de chemin de fer, les voies de circulation, les lignes de transport d'énergie.

Le schéma présente les séquences de développement et tout le territoire non occupé à l'ouest de l'autoroute 25, au sud du boulevard Henri-Bourassa, est identifié comme une zone à développer en priorité.

Le territoire intégrant le corridor de l'autoroute 25 et la partie à l'est de cette infrastructure est affecté à l'industrie 1; c'est à dire des immeubles industriels ne présentant pas un niveau de nuisance important. Le coefficient du sol prévu est de 0,2 à 1; soit une faible densité devant bien s'harmoniser avec les espaces industriels avoisinant, également à faible densité. Les occupations du sol permises sont les suivantes: résidence, commerce, grandes emprises publiques, autres emprises publiques, équipements socio-culturels et sportifs, l'industrie de type 1 (dont l'occupation doit représenter 60 % de la superficie de l'aire d'affectation) de même que les parcs locaux. Cet espace est identifié au schéma comme une zone d'activité industrielle de forte croissance. Il est toutefois indiqué au schéma que les zones de forte croissance "n'ont aucunement la prétention de qualifier l'avenir réservé aux zones ainsi identifiées, mais visent plutôt à évoquer la situation actuelle".

La bande de terrains située entre le boulevard Henri-Bourassa et la voie ferrée, au nord de la zone d'étude, est affectée à l'industrie II. L'occupation autorisée par la zone "industrie II" comprend les immeubles présentant un niveau élevé de bruit, de poussière, de chaleur et de vibrations, susceptible d'affecter de manière importante la qualité de vie du voisinage. Les industries de type 1 sont également autorisées. Outre les industries; les commerces d'appoint, les grandes emprises publiques et autres sont permis.

Sur le plan des voies de circulation, la Communauté urbaine retient dans le cadre de son schéma d'aménagement le prolongement de l'autoroute 25, entre l'autoroute 40 (Métropolitaine) et le territoire de la ville de Laval. Afin de rencontrer les objectifs généraux qu'elle a établis, et de corriger certaines lacunes du réseau existant la Communauté propose, entre autres, le prolongement des voies de service de l'autoroute 25.

6.1.3 ZONAGE MUNICIPAL

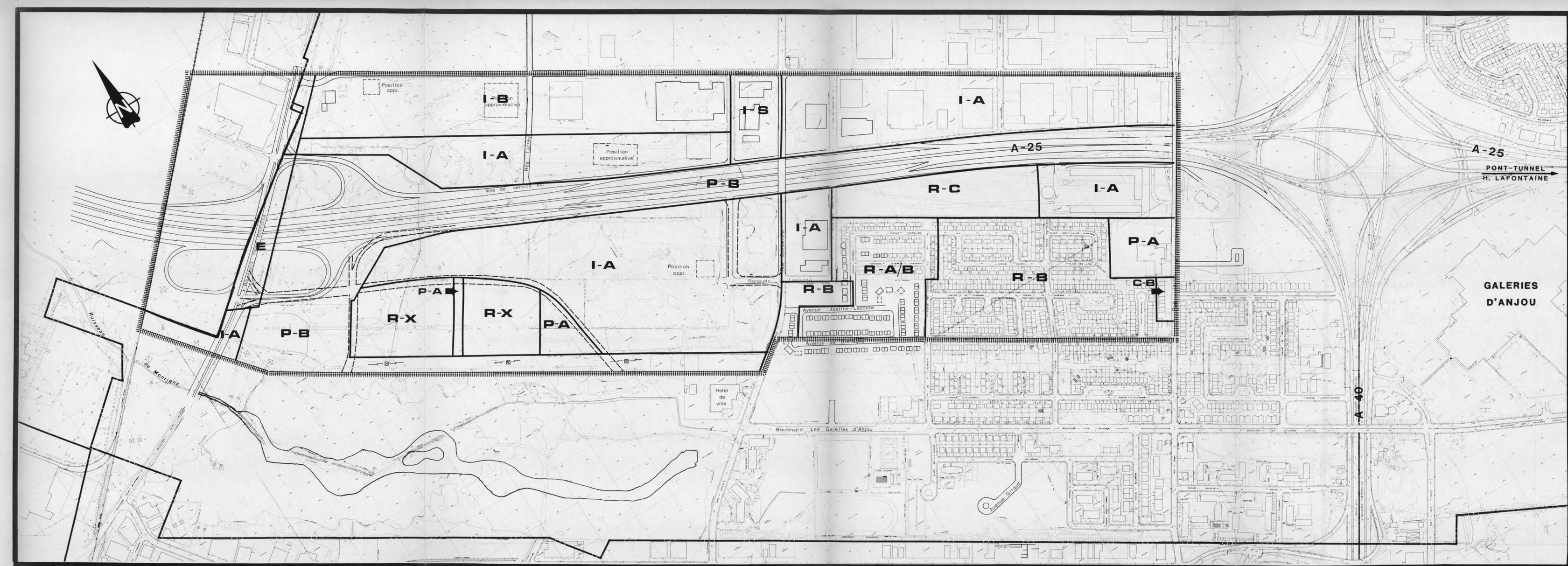
L'emprise de l'autoroute 25 est consacré "groupe public P-B" au plan de zonage de la ville d'Anjou. L'un des usages autorisés par le règlement de zonage no 1231 et ses amendements est justement l'emprise des grandes voies principales. Tout comme au niveau régional par l'entremise du schéma d'aménagement, le rôle auquel est destiné le corridor de l'autoroute 25 est confirmé par l'outil d'aménagement local. Comme il sera possible de le constater dans les paragraphes qui suivent, la planification du territoire a été effectuée en considérant l'implantation éventuelle de l'infrastructure routière.

Ainsi une zone tampon définie comme "groupe Industrie de type contrôlée" (I-A) longe de part et d'autre la majeure partie de l'autoroute. Les usages autorisés pour ce type d'industrie sont les industries et les commerces satisfaisant aux conditions suivantes:

- ils ne sont cause, ni de manière soutenue, ni de manière intermittente, d'aucun bruit, fumée, poussière, odeur, gaz, chaleur, éclat de lumière, vibration, ni de quelque autre inconvénient que ce soit pour le voisinage immédiat, hors du terrain où s'en trouve la source;
- ils ne présentent aucun danger d'explosion ou d'incendie;
- toutes les opérations, sans exception, sont menées à l'intérieur de bâtiments fermés;
- aucune marchandise ni aucun équipement à l'exception de matériel roulant neuf, n'est laissé à l'extérieur des bâtiments pour quelque période que ce soit;
- les centres commerciaux, les groupes de plus de deux commerces contigus, les stations-services et les établissements de lavage de véhicules ne sont pas autorisés. Par ailleurs, les commerces reliés à la récréation sont permis.

Afin de favoriser le développement d'une zone industrielle de première qualité offrant également les services utiles à l'industrie du camionnage, l'ilôt délimité par la voie de service est de l'autoroute, les rues Bombardier, Colbert et Ravenel est voué à l'industrie légère et à celle liée au camionnage (I-S). Les usages autorisés sont les industries et certains commerces répondant aux exigences décrites antérieurement pour le groupe "Industrie de type contrôlée". Les autres usages prévus sont de type service à l'industrie du camionnage. Cet ilôt accueille déjà des bâtiments conformes à cette disposition.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
1410, RUE STANLEY, 8^{ème} ÉTAGE
MONTREAL, Qc.
H3A 1P8



PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25 AU BOULEVARD HENRI-BOURASSA

ZONAGE MUNICIPAL

- GROUPE HABITATION**
- R-A/B : Unifamiliale tous genres 1 et 2 étages
 - R-B : Unifamiliale isolée et jumelée 2 étages
Bifamiliale tous genres 2 étages
Multifamiliale 2 étages
 - R-C : Bifamiliale tous genres 2 étages
Multifamiliale tous genres 2 et 3 étages
 - R-X : Habitation selon plan d'ensemble

- GROUPE COMMERCE**
- C-B : Commerce principal

- GROUPE INDUSTRIE**
- I-A : Contrôlée
 - I-B : Semi-contrôlée
 - I-S : Légère et camionnage

- GROUPE PUBLIC**
- P-A : D'envergure locale
 - P-B : D'envergure municipale

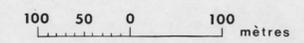
- EXPANSION**
- E : Développement ultérieur

- Zone d'étude
- Artères municipales prévues

SOURCE: Plan de zonage de Ville d'Anjou

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: _____ Date: Mai 87
Échelle: 1: 5,000 _____ N°: 9



Une pochette localisée en bordure de l'autoroute sur le territoire du sous-centre d'entretien du ministère des Transports, au sud de la zone d'étude, est consacrée à l'habitation bifamiliale tous genres 2 étage, multifamiliale tous genres 2 et 3 étages.

Il est planifié, à l'ouest de l'emprise de l'autoroute 25 entre la bande de territoire voué à l'industrie contrôlée (I-A) et le corridor de transport d'énergie hydro-électrique, une zone d'habitation selon un plan d'ensemble. Cette zone a comme principal but de permettre l'aménagement cohérent d'une nouvelle unité de voisinage, comprenant des habitations de tous genres et des services communautaires requis pour sa desserte.

L'espace au sud-ouest de la zone d'étude est principalement affecté aux groupes d'habitations regroupant des résidences unifamiliales, bifamiliales et multifamiliales n'excédant pas deux étages. La majeure partie de ce secteur est développée, et l'utilisation du sol reflète le zonage du milieu.

La zone P.A. (groupe public d'envergure locale) à l'extrémité sud de la zone d'étude délimite l'espace requis pour une école existante.

Le corridor de transport d'énergie hydro-électrique situé à l'extrémité ouest de la zone d'étude, dans un axe nord-sud est défini selon le plan de zonage comme "groupe public d'envergure municipale" à l'intérieur duquel évidemment ce type d'équipement est autorisé. A proximité de la jonction du boulevard Henri-Bourassa, cette bande de zonage s'élargit jusqu'à la limite de l'emprise de l'autoroute 25. Cette zone correspond à l'emplacement prévu d'un poste de transformation d'énergie hydro-électrique. Il est à noter que la Communauté urbaine de Montréal a également inscrit à son schéma d'aménagement, la localisation de ce poste à cet endroit.

Enfin, la partie nord de la zone d'étude intégrée au territoire de la ville de Montréal est zonée industrielle.

6.2 MILIEU BIOLOGIQUE

6.2.1 CADRE SYNÉCOLOGIQUE RÉGIONAL

La zone d'étude s'inscrit dans le domaine climacique de l'érablière sucrière à Caryer cordiforme (Grandtner, 1977). Il s'agit d'un domaine restreint à la portion la plus méridionale du Québec et aussi la plus grandement déboisée pour fin d'agriculture et d'urbanisation.

L'érablière sucrière à Caryer cordiforme représente le groupement climacique présent seulement dans les stations mésiques. Dans d'autres conditions de drainage, divers groupements sont trouvés telles des érablières argentées, des frênaies rouges et des érablières sucrières à Chêne rouge ou à Hêtre d'Amérique, par exemple.

6.2.2 FLORE RÉGIONALE

Malgré l'absence d'inventaire floristique pour la zone d'étude, il importe de signaler qu'elle fait partie de la région montréalaise de la plaine du Saint-Laurent. Or cette région avec celles de l'Outaouais, de l'archipel d'Hochelaga, du Richelieu, des Montérégiennes et des Cantons de l'Est comptent pour 58 % des plantes vasculaires rares à la fois au Québec et au Canada (85 taxons sur un total de 408 plantes rares) (Bouchard et al., 1985).

Toutefois, dans cette zone fortement urbanisée, les terrains vagues et les abords des rue occupent une superficie importante. La flore comprend surtout des plantes qui suivent

l'humain ou ses activités, une flore dite synanthropique. Celle-ci est considérée riche et variée tant par ses origines que par sa composition floristique (Vincent et Lachaine, 1986). La plus grande partie de cette flore montréalaise est cependant constituée d'espèces introduites (environ 68 %, soit 154 espèces sur un total de 226 espèces) (Vincent et Lachaine, 1986).

6.2.3 LES GROUPEMENTS VÉGÉTAUX

Cette section comprend les descriptions des groupements végétaux observés lors de la visite de terrain. Ceux-ci sont localisés sur la carte portant sur l'utilisation du sol (voir carte 8).

Érablière sucrière à Caryer cordiforme

La petite surface boisée, sise au nord du boulevard Henri-Bourassa et à l'ouest de la 6^e Avenue comprend du Caryer cordiforme, de l'Érable noir, de l'Érable à sucre, du Tilleul d'Amérique, du Cerisier tardif, de l'Ostryer de Virginie et du Chêne à gros fruits. Sa composition floristique permet donc de la rattacher à l'érablière sucrière à Caryer cordiforme.

Ce groupement, déjà près d'un boulevard, est bordé de panneaux réclames (au sud) et limité par un terrain remblayé (à l'ouest). Il est cependant en bon état. Sa hauteur se situe entre 15 et 20 mètres.

Chênaie à gros fruits

Un groupement végétal fortement dominé par le Chêne à gros fruits d'une hauteur moyenne d'environ 20 mètres et d'un diamètre d'une vingtaine de centimètres est identifié à l'est de la voie de service est, entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue Larrey. Il est limité par deux ravins l'un profond au sud, et l'autre plus étroit et moins profond à l'est. En plus du Chêne à gros fruits, il comprend aussi du Frêne rouge, Nerprun cathartique, des aubépines et du Stéironéma cilié.

* d.h.p.: diamètre à hauteur de poitrine

Frênaie rouge à Chêne à gros fruits

Ce groupement est localisé à l'ouest de la voie de service est près du boulevard Henri-Bourassa. Il comprend du Frêne rouge, de l'Érable rouge, du Chêne à gros fruits. Dans les unités cartographiées, l'une comprend plus de Frêne rouge, de Bouleau gris et de Peuplier faux-tremble (près de la voie de service), l'autre plus d'Érable rouge et de Chêne rouge (près du boulevard Henri-Bourassa) et la dernière, des arbres en mauvais état et espacés.

Frênaie rouge

Les frênaies rouges, variées, peuvent ne représenter qu'une rangée d'arbres en bordure de route, une broussaille arbustive de terrain humide ou un bois assez haut soit entre 15 et 20 m. Dans ce groupement situé au sud de la rue Larrey, entre la rue Colbert et la voie de service est, le cortège floristique est constitué du Frêne rouge, de l'Orme d'Amérique, du Peuplier baumier, du Nerprun cathartique et du Cerisier de Virginie.

Peupleraie faux-tremble

Un grand bois de feuillus intolérants d'une hauteur inférieure à 10 m se trouve au nord-est de l'intersection de la rue Larrey et de la voie de service est. Le peuplier faux-tremble est généralement prédominant mais au nord il partage ce statut avec le Bouleau gris et au sud avec le Peuplier baumier.

Une autre unité située au nord du boulevard Henri-Bourassa comprend du Peuplier faux-tremble et du Peuplier à feuilles deltoïdes. Malgré l'abondance ponctuelle du Cerisier de Pennsylvanie, de l'Érable Negundo et du Sumac vinaigrier, elle a été désignée ainsi. D'autres petites unités de Peuplier faux-tremble ont été observées sans être cartographiées.

Peupleraie à feuilles deltoïdes

Ce groupement formé de jeunes Peupliers à feuilles deltoïdes occupe des sites où le sol a été remanié en bordure des routes. Il borde le boulevard Henri-Bourassa (côté sud) près de la voie de service est mais il se trouve aussi ailleurs dans la zone d'étude.

Groupement à Sumac vinaigrier

Ce groupement a été observé à l'ouest de la voie de service est entre le boulevard Henri-Bourassa et la voie ferrée. Il s'agit généralement d'une arbustaie basse colonisant des milieux très ouverts. Il y a des unités de ce groupement à quelques autres endroits.

Phragmitaie commune

Observée à au moins un endroit (près de la frênaie rouge à Chêne à gros fruits, à l'ouest de l'intersection du boulevard Henri-Bourassa et la voie de service est), ce groupement dominé par la Phragmite commune forme une haute herbaçaie continue occupant des zones humides. Ailleurs il a été associé à la prairie anthropique.

Prairie anthropique

La désignation prairie anthropique regroupe des herbaçaias humides comme les typhaies, des friches herbacées et des friches arbustives (humides ou non) avec du Cornouiller stolorifère, de l'aubépine et du saule. Cet almagame de groupements a été cartographié comme un tout.

6.2.4 DYNAMISME DE LA VÉGÉTATION

Selon l'état de nos connaissances de la région montréalaise, l'érablière sucrière à Caryer cordiforme représente le groupement terminal dans les conditions mésiques. Sa distribution est limitée au domaine du même nom. Elle est généralisée quoique les pressions anthropiques ont morcelé et considérablement réduit les superficies qu'elle pouvait occuper.

La chênaie à gros fruits est considérée aussi comme un groupement terminal mais de nature édaphique. Selon Dansereau

(1959), c'est un groupement peu fréquent, (rare même) occupant les argiles mal drainées. Le Chêne à gros fruits comme d'ailleurs les Chênes bicolore et blanc, est considéré comme un élément du "midwest" américain, se retrouvant particulièrement dans la zone la plus méridionale du Québec (Rousseau, 1974).

La frênaie rouge à Chêne à gros fruits peut être considérée comme un groupement de transition avancée vers la chênaie à gros fruits. Les frênaies rouges sont aussi des groupements de transition (Domon et Bouchard, 1981). Tous ces groupements ont une distribution limitée au domaine de l'érablière sucrière à Caryer cordiforme, dans les zones plus humides. Les peupleraies constituent des groupements de transition comme le groupement à Sumac vinaigrier. Les groupements herbacés sont pionniers ou de transition vers des arbustaies.

6.2.5 FAUNE

Jadis exploité à des fins agricoles et aujourd'hui voué au développement urbain, ce secteur de ville d'Anjou a depuis longtemps perdu son caractère naturel. Toutefois, ces modifications anthropiques ont permis l'introduction d'une faune adaptée à ce type de milieu.

L'inventaire de la zone d'étude fut réalisé en décembre 1986, de sorte que peu de signes d'activité faunique ont été observés. Toutefois, l'analyse sommaire des milieux permet l'identification d'habitats fauniques potentiels. Des champs possédant un drainage plus ou moins uniforme couvrent la majeure partie de la zone d'étude. Ils constituent un habitat favorable pour le campagnol des champs, le rat surmulot, la couleuvre rayée et possiblement, plusieurs espèces d'oiseaux peu communes dans les villes. La rainette onicifère peut également compter parmi les représentants de la faune présente. Il n'est pas rare qu'elle fréquente les dépressions humides où croissent les quenouilles et les phragmites. La perdrix grise ou européenne qui recherche un tel habitat, s'observe sporadiquement dans les champs qui persistent encore malgré l'urbanisation intensive sur l'île de Montréal. Enfin, la marmotte, la mouffette et le rat musqué sont des espèces qui pourraient potentiellement utiliser ce milieu.

Les quelques îlots boisés épars où dominent les feuillus participent sûrement à augmenter la diversité faunique de ce secteur. Toutefois, la faible superficie représente un facteur limitant pour plusieurs espèces. En fait, à part les oiseaux, il semble que seul l'écureuil gris peuple ces bois.

6.3 MILIEU VISUEL

6.3.1 CARACTÉRISTIQUES DE LA ZONE D'ÉTUDE

Le milieu à l'étude se situe dans un paysage de type urbain dont la particularité est d'offrir de grands dégagements visuels en raison de l'utilisation du sol (terrains vacants, zone industrielle). De façon générale tant par la diversité de l'utilisation du sol que par l'organisation spatiale de ses éléments, le paysage ne possède pas de caractère propre et offre peu de lisibilité.

Traversé par plusieurs corridors de transport (ligne de haute tension, certains aménagements de l'autoroute 25, voie ferrée, fossés de drainage) le paysage présente peu de mise en scène harmonieuse. Seul l'échangeur à l'intersection des autoroutes 40 et 25 offre un point de repère en raison de l'importance de ce point de convergence.

6.3.2 INVENTAIRE ET ANALYSE DES UNITÉS DE PAYSAGE

La zone d'étude est constituée de 4 unités de paysage qui se distinguent par l'utilisation du sol, par les types de vues qu'elles offrent et par l'ambiance qui est propre à chacune d'elles (voir carte 10). Parmi ces unités de paysage nous retrouvons les unités composées du:

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25 AU
BOULEVARD HENRI-BOURASSA

MILIEU VISUEL

UNITÉS DE PAYSAGE

- A** Corridor routier de l'autoroute 25
B Quartier résidentiel
C Parc industriel
D Terrain vacant

▤ Zone d'étude

— Délimitation de l'unité de paysage

⊙ Point de repère

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

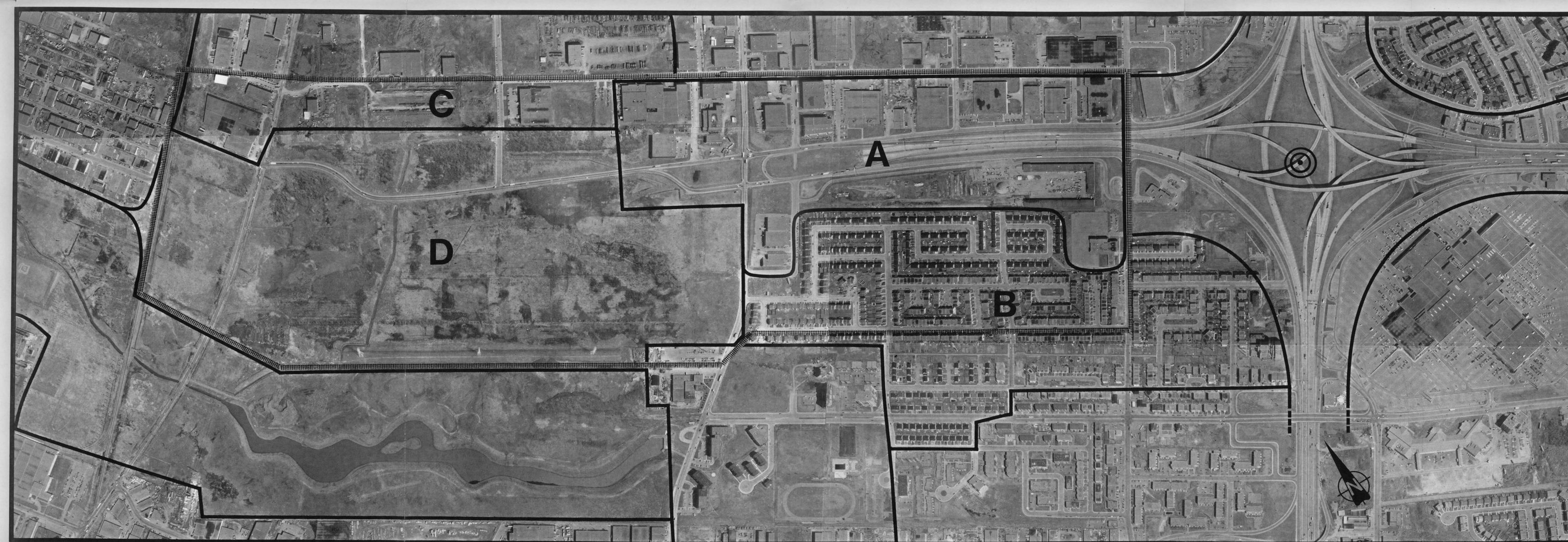
Technicien: Nicole Garneau

Date: Mai 87

Échelle: 1: 5,000

Nº: 10

100 50 0 100
mètres



- corridor routier de l'autoroute 25
- quartier résidentiel;
- parc industriel;
- terrain vacant.

Le corridor routier de l'autoroute 25

L'unité de paysage de l'autoroute 25 possède une grande accessibilité visuelle à partir du corridor routier. La cohérence et la continuité de l'utilisation du sol au sud contribue à la qualité visuelle de ce tronçon bien qu'aucun élément d'intérêt visuel n'ait été inventorié. Au nord, le terrain appartenant au ministère des Transports offre à la vue un site d'entreposage de matériaux.

Le quartier résidentiel

L'accessibilité visuelle du quartier résidentiel est relativement peu élevée. Les résidences sont de construction récentes. Aussi le quartier présente un encadrement paysager peu développé et peu articulé. Toutefois, une attention particulière doit être accordée à la qualité de l'encadrement visuel du quartier en raison de la vocation du milieu.

Parc industriel

L'unité de paysage C possède une accessibilité visuelle faible. L'organisation spatiale moins bien définie présente des caractéristiques de discordance et la mise en scène présente peu d'intérêt visuel.

Le terrain vacant

Caractérisée par de grands dégagements visuels l'unité de paysage est ponctuée de bois en massif qui contribuent à absorber visuellement les corridors de transport d'énergie électrique. Encadrée par une utilisation du sol disparate (résidentiel, industriel, talus de remblais, route, ligne de haute tension) l'unité visuelle présente un intérêt visuel mitigé d'autant. Le couvert végétal de même que l'ouverture du champ visuel contribuent à l'unicité de cette unité de paysage qui demeure un vestige de l'utilisation agricole de l'île de Montréal.

6.4 ARCHÉOLOGIE

6.4.1 MÉTHODOLOGIE

Cette étude de potentiel archéologique vise à évaluer les répercussions des travaux prévus pour le prolongement de l'autoroute 25 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 à l'étude. Outre ces renseignements, l'analyse des photographies aériennes à l'échelle 1:15000 (Q083315- 237 à 239) fut effectuée de même que l'étude de la carte topographique (31H/12) à l'échelle 1:50000.

La documentation archéologique pertinente a également été consultée (rapports archéologiques, fichier Inventaire des sites archéologiques du Québec, Ministère des Affaires culturelles) de façon à caractériser l'environnement biophysique des sites archéologiques connus dans et autour de la zone d'étude. En effet, les schèmes de subsistance développés par les populations préhistoriques nécessitaient une étroite relation avec le milieu écologique: connaissance et exploitation des ressources fauniques, végétales et minérales.

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 physiques et humaines particulières aux sites archéologiques connus sont comparées aux caractéristiques environnementales du milieu, suggérant ainsi des critères spécifiques représentatifs des schèmes d'établissement des populations préhistoriques.

L'utilisation de ces critères discriminants, auxquels peuvent s'ajouter des critères dits "intuitifs" qui ont pour but de couvrir toute la variabilité environnementale à laquelle les populations ont dû 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 d'éventuels vestiges d'occupation humaine ancienne à l'intérieur des zones à potentiel circonscrites.

6.4.2 SITES ARCHÉOLOGIQUES CONNUS _____

La consultation de la documentation archéologique (Ministère des Affaires culturelles) indique qu'aucun site archéologique préhistorique ou historique n'est actuellement connu à l'intérieur des limites d'emprise des travaux prévus ni à proximité de celles-ci. Aucune reconnaissance archéologique n'y a été tenue.

A l'exception d'un seul, les sites préhistoriques connus sur l'île de Montréal et les environs (îles Jésus, Ste-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 euro-québécoise sont pour leur part localisés de façon particulière dans le Vieux-Montréal, sur l'île Ste-Thérèse, sur la pointe orientale de l'île Jésus et près de Terrebonne.

Étant donné la localisation du présent projet, soit sur le plateau intérieur de l'île, les données archéologiques ont été de peu d'utilité dans la détermination du potentiel archéologique. Aussi ce sont les caractéristiques géomorphologiques qui ont prévalu pour l'analyse.

6.4.3 POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE

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 4 illustre la séquence chronologiques des événements post-glaciaires (invasion marine, relèvement isostatique) et des différentes phases de la conquête par la végétation de ce milieu suite au déglacement des glaces.

L'aire d'étude s'est trouvée libérée des glaces vers 12000 ans A.A.* et fut alors submergée par les eaux salines de la mer de Champlain jusqu'à la cote altitudinale approximative de 170 m A.N.M.** 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 (glaciaires, marines, fluviales). Les plus importants dépôts sont ceux laissés par les glaciers (dépôts morainiques - till) et par la mer de Champlain (argile-limon).

Au moins deux canaux d'irrigation anthropiques sont traversés par le tracé. Un bassin de retenue des eaux pluviales est par ailleurs localisé à quelques centaines de mètres à l'ouest de la zone d'étude.

La topographie présente un faciès généralement plat, révélant par endroit une légère ondulation. Le projet se trouve à une altitude variant entre 30 et 38 m au dessus du niveau de la mer, avec une légère inclinaison en direction de la rivière des Prairies. La région immédiate au projet a été exondée entre 8600 et 9000 ans A.A.

* Avant aujourd'hui

** Au dessus du niveau de la mer

TABLEAU 4: CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS POST-GLACIAIRES

CHRONOLOGIE (A.A.)	EVENEMENTS POST-GLACIAIRES	EVOLUTION DE LA VEGETATION DANS LA REGION DE L'AIRE D'ETUDE	AIRE D'ETUDE
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		
12 000	Invasion marine (mer de Champlain). Région submergée sous la cote topographique de 170 m.		
11 500		Paysage désertique	
11 000	Régression progressive		Submergée
10 500		Toundra herbeuse	
10 000		Pessière à cladines	
9 500	Phase lacustre, stade de Figeaud (64 m.). Rétablissement du système fluvial	Peupliers, mélèzes, épinettes éparses, aulnes, bouleau glanduleux	
9 000			
	Stade de Montréal (30m.)		
8 500			
8 000	Stade de Saint-Barthélemi (15 m.). Mise en place graduelle du système fluvial actuel.	Erablière Bouleau jeune	Afforestation

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 socio-technologiques (tableau 5).

Théoriquement, les premières traces d'occupation dans la région pourraient être représentatives de la tradition "Plano" de la fin de la période paléo-indienne. Toutefois, aucun site de cette époque n'y a encore été découvert, bien que plusieurs sites soient connus dans le bassin des Grands-Lacs, la région du lac Saint-François, ainsi que sur la rive sud de l'estuaire du Saint-Laurent (région du Bic) et en Gaspésie.

Les données colligées indiquent que l'implantation humaine dans la région à l'étude remonte à près de 6000 ans A.A., à la période de l'Archaïque. Les groupes constituant cette tradition vivaient principalement de chasse, de pêche et de collecte de fruits divers. Ils étaient nomades, se déplaçant en fonction de la disponibilité des ressources nécessaires à leur subsistance.

La période suivante, le Sylvicole, voit l'acquisition de la poterie par les groupes de la plaine laurentienne. La culture du maïs et d'autres cultigènes prendront une part grandissante dans la subsistance des groupes sylvicoles. Ces derniers seront de plus en plus sédentaires, s'organisant en villages souvent palissadés.

Au début de la période historique (XVI^e siècle), la région de Montréal était occupée par des groupes iroquoiens.

Identification du potentiel archéologique

Les données colligées permettent de croire qu'il est improbable de découvrir des vestiges d'une occupation humaine ancienne à l'intérieur des limites du projet à l'étude en raison de l'absence de critères discriminants positifs. De façon particulière, il appert que la zone d'étude a été considérablement perturbée par des activités de prélèvement de la terre noire.

TABLEAU 5: PRINCIPAUX DECOUPAGES CHRONOLOGIQUES ET CULTURELS POUR LE SUD DU QUEBEC

TRADITION	PERIODE CHRONOLOGIQUE	TRAITS CULTURELS DIAGNOSTIQUES	
Paléo-Indien	9000(?) ans A.A.* - 6000 ans A.A.	Chasse au gros gibier.	Pointes de projectiles marquées de retouches parallèles.
Archaïque -Laurentien -du Bouclier -Maritime	+6000 ans A.A. - -3000 ans A.A.	Chasse, pêche, collecte. Nomadisme cyclique.	Outils en pierre polie, poids de filets, outils en cuivre natif, outillage sur os, etc.
Sylvicole initial	3000 ans A.A. - 1000 ans A.A.	Idem. Augmentation significative de la population.	Apparition de la poterie.
Sylvicole terminal	1000 ans A.A. - période de contact (16e et 17e siècles)	Poussée démographique et début des pratiques agricoles dans la plaine du Saint-Laurent.	Sédentarisation de certains groupes et formation de villages composés de plusieurs maisons longues.

* A.A.: avant aujourd'hui

L'analyse des données culturelles et environnementales disponibles révèle que le potentiel archéologique de la zone d'étude doit être considéré comme faible.

**IMPACTS ET MESURES
DE MITIGATION**

7 IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION

7.1 MÉTHODOLOGIE

La qualification des impacts est liée à tout ce qui est exprimé dans l'étude en fonction d'un projet précis, que ce soit au chapitre de la problématique ou des inventaires. Elle résulte d'une démonstration édiflée tout au long de l'étude.

Pour permettre d'évaluer l'impact de chaque intervention sur une composante environnementale, les paramètres: intensité, étendue et durée, sont utilisés. L'intensité est définie selon le niveau de déséquilibre engendré sur le milieu. La durée correspond à la période durant laquelle le milieu subira des répercussions de l'action posée sur le milieu. L'étendue représente l'ampleur des répercussions au niveau spatial. Lorsque chacun de ces paramètres a été évalué, ils sont alors mis en relation sur la base de la réflexion et de la discussion afin d'obtenir une valeur résultante qualifiant l'impact.

Bien que la démonstration par analyse explicative est privilégiée, une grille d'évaluation apparaissant au tableau 6 est intégrée puisqu'elle illustre de façon schématisée une démarche logique.

La localisation des impacts et mesures de mitigation apparaît à la carte 11.

7.2 MILIEU HUMAIN

Comme le ministère des Transports s'est porté acquéreur, dans les années 1960, de l'ensemble de l'emprise, la réalisation du projet ne requiert plus aucune expropriation.

TABLEAU 6: GRILLE D'ÉVALUATION DE L'IMPACT

DURÉE	INTENSITÉ	ÉTENDUE	IMPACT GLOBAL
PERMANENTE A LONG TERME	FORTE	RÉGIONALE	TRÈS FORT
		LOCALE	FORT
	MOYENNE	RÉGIONALE	FORT
		LOCALE	MOYEN
	FAIBLE	RÉGIONALE	MOYEN
		LOCALE	FAIBLE
A MOYEN TERME	FORTE	RÉGIONALE	FORT
		LOCALE	MOYEN
	MOYENNE	RÉGIONALE	MOYEN
		LOCALE	FAIBLE
	FAIBLE	RÉGIONALE	MOYEN
		LOCALE	FAIBLE
TEMPORAIRE	FORTE	RÉGIONALE	MOYEN
		LOCALE	FAIBLE
	MOYENNE	RÉGIONALE	MOYEN
		LOCALE	FAIBLE
	FAIBLE	RÉGIONALE	MOYEN
		LOCALE	NÉGLIGEABLE

Compte tenu que la planification du territoire a été effectuée en considérant l'emplacement et les effets autant structurants qu'environnementaux de l'infrastructure routière, le projet ne crée aucun impact négatif sur l'organisation spatiale du milieu. Au contraire, la réalisation des voies de service et des voies rapides, par les facilités d'échanges qu'elles génèrent, permettra d'inciter le développement industriel du secteur.

Ce projet s'inscrit dans les objectifs du schéma d'aménagement de même qu'il corrobore aux orientations. Il favorise également la séquence prévue pour le développement du secteur.

7.3 VÉGÉTATION

7.3.1 VOIE DE SERVICE EST

Au niveau de la voie de service est, seule l'intersection avec le boulevard Henri-Bourassa subira des modifications. Ainsi tous les groupements végétaux localisés à l'est de la voie de service est ne subissent pas d'impact. Par contre, la construction de l'infrastructure modifie le paysage végétal (voir carte 11).

Afin de décrire et d'évaluer les impacts, le corridor d'étude est scindé en trois tronçons: 1+070 à 2+200, 2+200 à 2+560 et 2+560 à 2+750.

7.3.2 TRONÇON I: 1+070 à 2+200

Description:

Tel qu'apparaissant à la carte 11, la construction des voies A et B débute aux environs du chaînage 1+070 et celle de la voie D commence vers le chaînage 1+430. Les voies G et H permettent l'accès aux voies A et B à partir des voies de desserte C et D et sont situées vers le chaînage 1+830.

Dans l'ensemble, ces voies traversent surtout des prairies de nature anthropique, parsemées de quelques arbres isolés. Il y a aussi quelques arbustives.

Évaluation:

Bien que la végétation soit complètement détruite, l'intensité de l'impact est faible puisque sa valeur est de ce niveau. L'étendue de l'impact est locale et sa durée à long terme. L'impact est faible. Pour mitiger les impacts liés au déboisement, au remaniement du sol et aux problèmes d'érosion, il faudra ensemercer toutes les surfaces dénudées. L'impact résiduel restera faible.

7.3.3 TRONÇON II: 2+200 A 2+560 _____

Description:

Ce tronçon comprend les bretelles et boucles d'échangeurs au sud du boulevard Henri-Bourassa (voies M, L, J et K). Leur construction nécessite des travaux modifiant des prairies anthropiques, des arbustives de transition à Peuplier à feuilles deltoïdes et des arborales de transition comme les frênaies rouges.

Dans l'ensemble, les voies projetées sont en déblai puisqu'elles doivent passer sous la voie ferrée du Canadien National. Ces déblais sont pour la plupart des voies d'au plus trois mètres (pour les voies J et M, les dénivellations sont plus faibles, à peine un mètre); ce qui entraîne des modifications au niveau du drainage. La présence de talus comporte aussi des risques d'érosion. Les bois à l'extérieur de la voie K (entre les voies K et J) sont éliminés de même que les arbres individuels et les prairies anthropiques.

Circonscrit à l'intérieur de la voie K, se trouvent des bois, des frênaies humides qui, malgré le morcellement, possèdent des caractéristiques et des dimensions intéressantes. Il est

certain que la dénivellation prévue d'environ 2,4 mètres entraînera des modifications du drainage qui pourraient influencer sur la succession du groupement. De plus, l'établissement des talus de déblais et la nécessité d'une zone de dégagement pour assurer la visibilité des utilisateurs amènent une réduction de la superficie des bois.

Soulignons de plus que, le Frêne rouge et le Chêne à gros fruits ont une tolérance modérée au sel de déglacage utilisé dans les conditions hivernales (Mathieu, 1979), alors que l'Érable rouge a une faible tolérance.

Évaluation:

Ainsi sauf pour l'intérieur de la voie K, l'intensité de l'impact est faible. Son étendue s'avère locale et sa durée est à long terme. L'impact résultant peut donc être qualifié de faible.

Pour l'intérieur de la voie K; l'intensité de l'impact est moyenne. L'impact a une étendue locale et une durée à long terme. La valeur résultante de l'impact est moyenne. Les mesures de mitigation suivantes devront être prises pour réduire cet impact.

- Il est recommandé que le talus extérieur de déblai ait une pente maximum de 1 : 2 de sorte qu'il empiète le moins possible dans le massif boisé et qu'il puisse être ensemencé;
- protection des arbres lors des travaux de construction, conformément à l'article 26.02.04 du Cahier des charges et devis généraux (voir annexe 2);
- entretien minimum des bois en abattant les arbres morts ou renversés par le vent, de même que le nettoyage de ces bois.

Avec l'application de ces mesures, l'impact résiduel occasionné par la voie K est faible.

7.3.4 TRONÇON III: 2+560 A 2+750

Ce tronçon comprend les boucles d'échangeurs du côté nord du boulevard Henri-Bourassa (les voies R et Q) en plus des voies A, B, C et D. Ces dernières traversent les prairies anthropiques qui seront complètement détruites.

La voie R nécessite le déboisement complet de l'érablière sucrière à Caryer cordiforme. La dénivellation de 10 mètres en déblai modifie les conditions de drainage. Cela devrait favoriser l'implantation d'une végétation mésique et de milieu ouvert. Les talus dénudés augmenteront les risques d'érosion.

La voie Q, elle aussi en déblai d'environ 8 mètres à la jonction de la voie D, empiète sur une peupleraie faux-tremble, dont les conditions de drainage seront modifiées. Le déboisement sera nécessaire pour dégager les pentes et assurer une bonne visibilité aux utilisateurs. Ce bois n'occupe qu'une portion restreinte à l'intérieur de cette boucle car les prairies anthropiques sont dominantes. De plus, la haie morcelée de Frênes rouges, longeant l'actuel boulevard Henri-Bourassa sera détruite lors de l'élargissement de ce boulevard.

Évaluation:

L'intensité de l'impact occasionné par la construction de la voie B sur l'érablière sucrière à Caryer cordiforme est forte, puisqu'il s'agit du seul bois terminal mésique de la zone d'étude. L'impact est à long terme et local. L'impact résultant est fort et ne peut être mitigé.

L'impact créé par la réalisation de la voie Q est d'une intensité faible, puisqu'il s'agit d'un peuplement de transition avancée. L'impact est à long terme et de nature locale. L'impact résultant est alors considéré faible. En appliquant les mesures de mitigation suivantes à l'intérieur de la voie K, l'impact résiduel devient très faible:

- il est recommandé que le talus extérieur de déblai ait une pente maximum de 1 : 2 de sorte qu'il empiète le moins possible dans le massif boisé et qu'il puisse être ensemencé;

- protection des arbres lors des travaux de construction, conformément à l'article 26.02.04 du Cahier des charges et devis généraux (voir annexe 2);
- entretien minimum des bois en abattant les arbres morts ou renversés par le vent, de même que le nettoyage de ces bois.

L'impact sur les haies de Frênes rouges longeant le boulevard Henri-Bourassa est de faible intensité. L'impact est à long terme et local. L'impact résultant est alors faible. Aucune mesure de mitigation n'est préconisée. L'impact résiduel demeure alors faible.

7.3.5 PRAIRIE ANTHROPIQUE _____

Pour tous les espaces occupés par des prairies anthropiques, l'impact résultant est faible. Une mesure de mitigation d'ordre générale s'impose pour réduire les risques d'érosion des surfaces dénudées; il s'agit de les ensemercer.

7.3.6 LES IMPACTS SUR LA VÉGÉTATION _____

Il appert que les impacts les plus forts au niveau de la végétation sont liés à la destruction des bois existants près du boulevard Henri-Bourassa. Pour l'érablière sucrière à Caryer cordiforme l'impact est fort alors que pour les frênaies rouges, il est généralement considéré comme moyen. Les mesures de mitigation permettront de conserver de petites portions des bois, à l'intérieur des boucles mais dans des conditions de drainage différentes.

7.4 FAUNE

La zone d'étude ne comprend aucun habitat faunique rare ni d'une qualité exceptionnelle qui mérite une protection particulière. Bien entendu, la disparition graduelle des espaces verts sur l'île de Montréal est une perte autant pour la faune que pour les concitoyens. Néanmoins, compte tenu de la vocation de ce secteur, ce site sera détruit à court ou moyen terme, pour le développement, de sorte que la construction de l'autoroute n'engendrera aucun impact significatif.

7.5 MILIEU VISUEL

Les impacts visuels et les mesures de mitigation sont localisés sur la carte 11. Puisque l'autoroute 25 sera construite en plusieurs étapes, les impacts sont identifiés selon les phases de construction prévues et les mesures de mitigation adaptées en conséquence.

7.5.1 ESPACE ENTRE LES VOIES DE SERVICE

Il est prévu dans une première phase de construire la voie de service ouest et de réaménager le boulevard Henri-Bourassa. Les chaussées de l'autoroute 25 et l'échangeur sont prévus à des termes ultérieurs. La perception du terrain vacant remanié entraîne un impact faible (durée temporaire, intensité moyenne, étendue locale). Il est alors recommandé dans le cadre de la première phase de niveller, d'ensemencer et d'entretenir l'espace compris entre les voies de service. L'impact résiduel est nul.

7.5.2 LES MASSIFS BOISÉS AU SUD ET A PROXIMITÉ DU BOULEVARD HENRI-BOURASSA

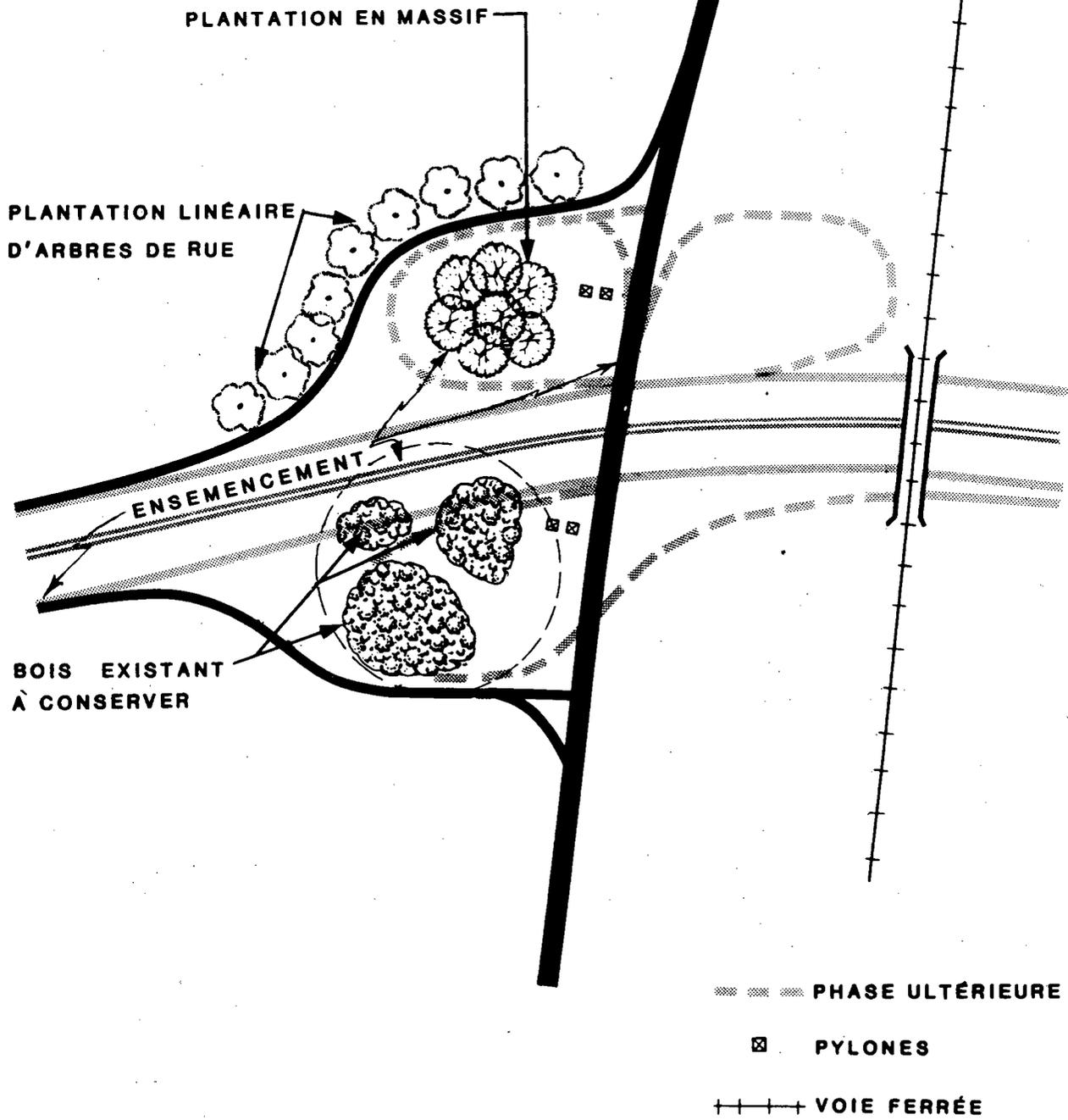
Les massifs boisés au sud du boulevard Henri-Bourassa qui absorbent visuellement la ligne de transport d'énergie hydro-électrique traversant la zone dans un axe est-ouest seront affectés par les travaux de construction. Un massif disparaîtra en raison de la réalisation des voies rapides, un autre sera empiété par la construction de la boucle d'échangeur est. L'intensité de l'impact est forte, la durée s'avère permanente et l'étendue est locale. L'impact est fort.

Dans le contexte de la construction par étape (voie de service ouest en premier, et voies rapides lors d'une phase ultérieure), il est recommandé de conserver le boisé existant tant et aussi longtemps que les voies rapides et l'échangeur ne seront pas construits. De plus, il est recommandé de niveller, d'ensemencer et d'entretenir le site entourant le bois compris entre les deux voies de service.

Lors de la construction de la voie K, il est recommandé que le talus de déblai ait une pente maximale de 1 : 2 de sorte qu'il empiète le moins possible sur le bois localisé à proximité et qu'il puisse être ensemencé.

Compte tenu que la ligne de transport d'énergie hydro-électrique sera moins absorbée par les massifs boisés en raison de leur disparition ou de leur diminution, et compte tenu également de la possibilité qu'un poste de transformation hydro-électrique soit construit à proximité de la voie de service ouest, il est recommandé de planter en massif des arbres à grand déploiement sur les sites qui ne seront pas affectés par les constructions à long terme. Ceci permettra d'absorber visuellement la ligne hydro-électrique et d'améliorer d'autant la qualité visuelle des infrastructures de transport routier (voir croquis 1 ci-joint).

L'impact résiduel est faible.



7.5.3 LE TROTTOIR _____

Tel qu'il est initialement prévu, le trottoir est adjacent à la voie de service. La proximité du trottoir à la voie de service entraîne un impact fort pour les piétons en raison de l'échelle des travaux proposés à long terme.

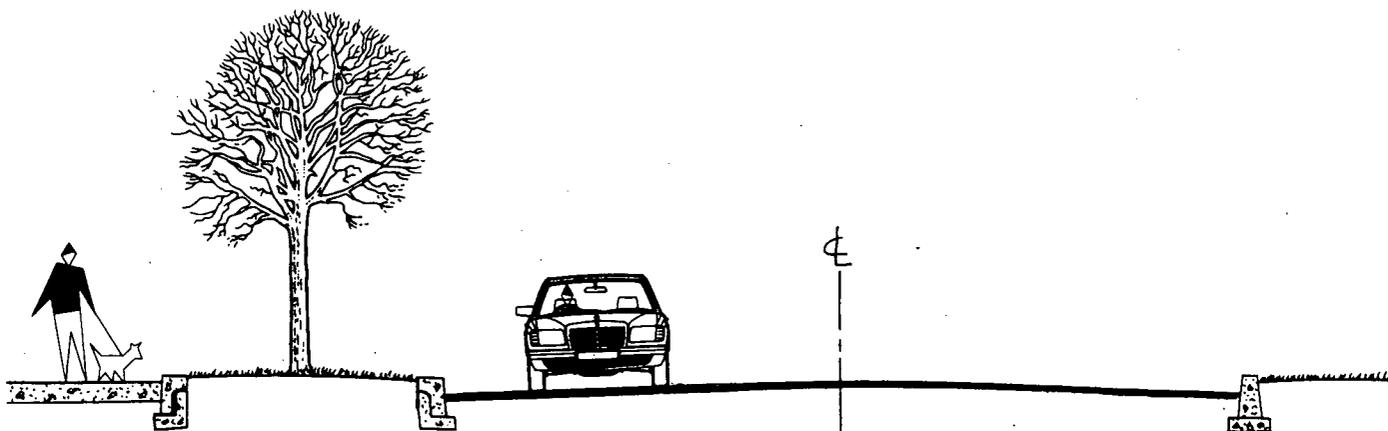
Afin de mitiger cet impact, il est recommandé de construire le trottoir à la limite d'emprise afin de créer un espace tampon entre la voie de service et le trottoir. Il est également recommandé que cet espace tampon soit ensemencé. Des arbres d'alignement (très résistant aux conditions prévisibles du milieu, telles la composition des sols, la présence de sels de déglacage, le vent et autres) devront également être plantés à proximité du boulevard Henri-Bourassa (voir croquis numéro 2). L'impact est nul.

7.5.4 LE BOULEVARD HENRI-BOURASSA _____

L'élargissement à quatre voies du boulevard Henri-Bourassa et les aménagements géométriques aux intersections des voies de service engendrent un impact faible en raison de la discordance actuelle des abords routiers. Il est recommandé de niveller les abords du boulevard Henri-Bourassa en pentes douces, de les ensemencer et de les entretenir.

7.5.5 PERCEPTION DU SITE D'ENTREPOSAGE PAR LES AUTOMOBILISTES (CHAINAGE 0+700 A 1+200; COTÉ OUEST DE L'AUTOROUTE 25) _____

Le site d'entreposage extérieur de matériaux du ministère des Transports s'avère perceptible par les automobilistes. L'impact est faible. Il est recommandé de procéder à la plantation d'une haie le long de la clôture délimitant le site du ministère des Transports, en vue de soustraire le site à la vue des automobilistes.



7.5.6 PERCEPTION DU SITE D'ENTREPOSAGE PAR LES RIVERAINS (DES CHAINAGES 0+700 A 1+200, COTÉ OUEST DE L'AUTOROUTE)

Bien que la perception par les riverains du site d'entreposage des équipements du ministère des Transports ne soit pas imputable à la construction de l'autoroute 25, il s'avère toutefois recommandé dans la mesure où un écran sonore sera réalisé à la limite ouest du site d'entreposage, qu'un plan d'aménagement paysager soit intégré à la conception de l'écran sonore, de telle sorte qu'il obstrue la vue sur le site d'entreposage.

7.5.7 RECOMMANDATION GÉNÉRALE

Les aménagements paysagers devront être entretenus afin d'assurer la qualité visuelle de l'infrastructure, laquelle se situe en milieu urbain.

7.6 ARCHÉOLOGIE

Aucun site archéologique n'est actuellement connu à l'intérieur ou à proximité de la zone d'étude. L'analyse réalisée a permis d'identifier un potentiel faible pour l'ensemble du projet.

Cependant, cette qualification n'exclut pas la possibilité d'y découvrir d'éventuels vestiges d'occupation humaine ancienne. Advenant la découverte de vestiges ou de structures anciennes lors des travaux de construction, les responsables du chantier devront aviser le Ministère, et plus particulièrement son Service de l'environnement conformément au paragraphe 6 de l'article 7.07 du Cahier des charges et devis généraux. Des mesures seront alors prises pour l'identification et la protection du patrimoine archéologique qui pourrait être menacé par le projet.

7.7 LE CLIMAT SONORE

7.7.1 DONNÉES DE CIRCULATION

Tel que signifié au premier chapitre, le débit de circulation est estimé, en 1990, à 28 000 véhicules/jour sur les voies de service entre la rue Bombardier et le boulevard Henri-Bourassa; et ce dans l'optique du prolongement des voies de service vers le nord. Pour des raisons de planification, l'étude de l'aspect sonore porte sur le niveau de bruit qui prévaudra lorsque le niveau de service C de l'ensemble de l'infrastructure sera atteint. Le débit de circulation correspondant au niveau de service C pour cette infrastructure est de 127 000 véhicules/jour.

7.7.2 CARACTÉRISTIQUES DU MILIEU TRAVERSÉ

Tel que décrit à l'inventaire du milieu humain, la majeure partie de la zone d'étude est occupée ou affectée à des fins industrielles. Il existe toutefois des îlots actuellement utilisés à des fins résidentielles notamment tout le secteur au sud-ouest de la zone d'étude. D'autres secteurs non bâtis mais voués au développement résidentiel sont également prévus dans la partie nord-ouest de la zone d'étude. Comme les zones industrielles ne sont pas aussi sensibles au bruit que les zones résidentielles, l'étude portera sur les secteurs résidentiels identifiés plus haut.

7.7.3 CLIMAT SONORE PROJETÉ

Le climat sonore a été évalué à l'aide du modèle de simulation par ordinateur STAMINA-2.0*. Le tableau 7 nous donne l'évaluation du bruit en fonction de la distance du centre des voies du projet dans le cas de l'autoroute à niveau et sur un terrain plat.

* Federal Highway Administration (F.H.W.A.), RD-77-108

TABLEAU 7: NIVEAU SONORE SELON LA DISTANCE*

Distance en mètres de la ligne médiane des voies	Bruit en Leq 24h dB(A) prévu
50	74,3
100	69,4
150	66,4
200	64,5

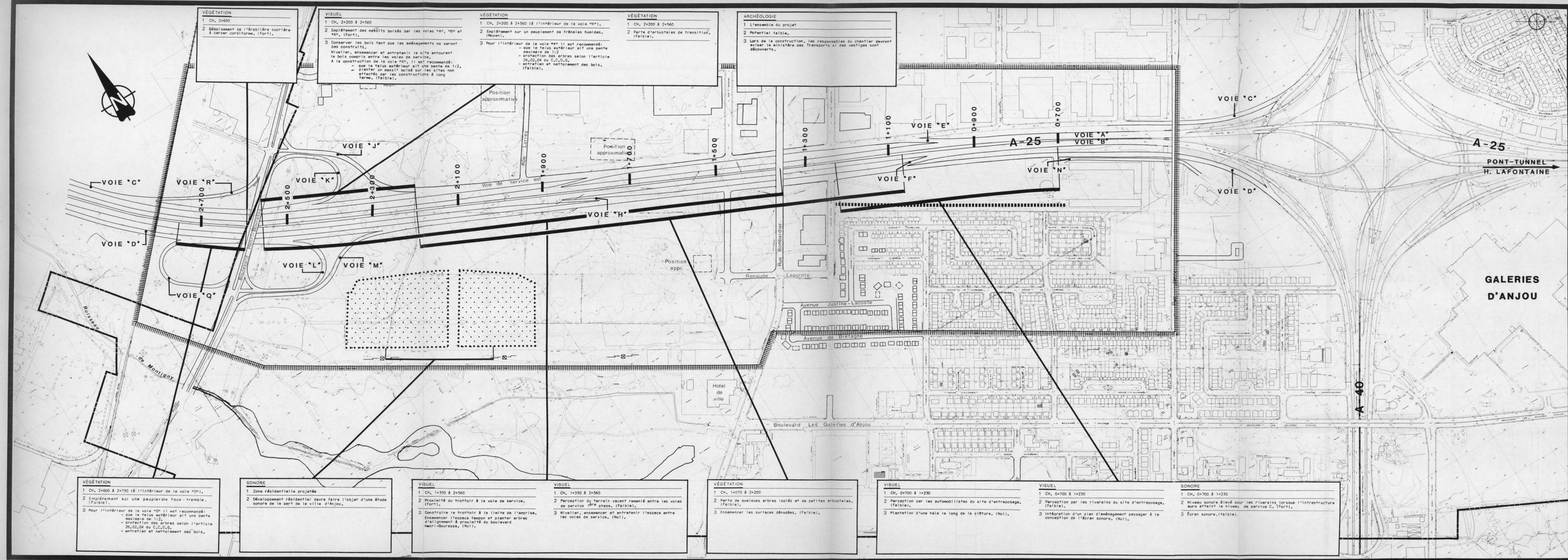
* Lorsque l'infrastructure aura atteint le niveau de service C.

Sans écran sonore le bruit prévu dans le quartier résidentiel situé près de l'autoroute 40 et de l'échangeur (intersection des rues Hérisson et Tourelles) sera de 67 dB(A) Leq 24 h, lorsque l'ensemble de l'infrastructure sera construite et qu'elle accueillera un volume de 127 000 véhicules/jour.

Afin de réduire l'impact de la future autoroute 25 dans ce quartier, il faudra installer un écran sonore d'une hauteur de 5 mètres (voir carte 11) et d'une longueur de 570 mètres. Il existe actuellement au site proposé un talus de terre qui a été construit par le Ministère pour protéger les résidents des bruits de l'opération de son dépôt de sel. Bien que déjà important ce talus n'est pas d'une hauteur suffisante pour atténuer adéquatement le niveau sonore; il devra donc être rehaussé. Cet écran sonore sera construit et finalisé lorsque les voies principales de l'autoroute seront réalisées.

Lorsque l'écran devra être construit, un plan d'aménagement paysagé sera effectué et les paramètres acoustiques seront révisés par le Ministère.

Finalement, le développement du quartier résidentiel prévu au nord-ouest de la zone d'étude devra faire l'objet d'une étude sonore de la part de la ville d'Anjou. Actuellement, l'évaluation de l'impact de l'autoroute sur ce projet ne peut être effectuée puisque la zone industrielle présentement en construction, entre l'autoroute et le futur quartier résidentiel, pourra agir comme zone tampon et provoquer ainsi un effet d'atténuation sonore.



VÉGÉTATION
 1 CH. 2+400
 2 Déboisement de l'érablière sucrière à carver conformément (Fort).

VISUEL
 1 CH. 2+200 à 2+560
 2 Épiépiement des massifs boisés par les voies "A", "B" et "N". (Fort).
 3 Conserver les bois tant que les aménagements ne seront pas construits.
 Nivelier, ensencer et entretenir le site entourant le bois compris entre les voies de service.
 A la construction de la voie "N", il est recommandé:
 - que le talus extérieur ait une pente maximale de 1:2.
 - planter un massif boisé sur les sites non affectés par les constructions à long terme. (Faible).

VÉGÉTATION
 1 CH. 2+200 à 2+560 (à l'intérieur de la voie "N").
 2 Épiépiement sur un peuplement de frênaies humides. (Moyen).
 3 Pour l'intérieur de la voie "N" il est recommandé:
 - que le talus extérieur ait une pente maximale de 1:2
 - protection des arbres selon l'article 26.02.04 du C.C.D.G.
 - entretien et nettoyage des bois. (Faible).

VÉGÉTATION
 1 CH. 2+200 à 2+560
 2 Perte d'arbustes de transition. (Faible).

ARCHÉOLOGIE
 1 L'ensemble du projet
 2 Potentiel faible.
 3 Lors de la construction, les responsables du chantier devront aviser le ministère des transports si des vestiges sont découverts.

VÉGÉTATION
 1 CH. 2+600 à 2+750 (à l'intérieur de la voie "Q").
 2 Épiépiement sur une peupleraie "aux-trambles". (Faible).
 3 Pour l'intérieur de la voie "Q" il est recommandé:
 - que le talus extérieur ait une pente maximale de 1:2.
 - protection des arbres selon l'article 26.02.04 du C.C.D.G.
 - entretien et nettoyage des bois.

SONORE
 1 Zone résidentielle projetée
 2 Développement résidentiel devra faire l'objet d'une étude sonore de la part de la ville d'Anjou.

VISUEL
 1 CH. 1+350 à 2+560
 2 Proximité du trottoir à la voie de service. (Fort).
 3 Construire le trottoir à la limite de l'emprise. Ensencer l'espace tesson et planter arbres d'alignement à proximité du boulevard Henri-Bourassa. (Nul).

VISUEL
 1 CH. 1+350 à 2+560
 2 Perception du terrain vacant romané entre les voies de service 1^{re} phase. (Faible).
 3 Nivelier, ensencer et entretenir l'espace entre les voies de service. (Nul).

VÉGÉTATION
 1 CH. 1+070 à 2+200
 2 Perte de quelques arbres isolés et de petites arbustes. (Faible).
 3 Ensencer les surfaces dénudées. (Faible).

VISUEL
 1 CH. 0+700 à 1+230
 2 Perception par les automobilistes du site d'entreposage. (Faible).
 3 Plantation d'une haie le long de la clôture. (Nul).

VISUEL
 1 CH. 0+700 à 1+230
 2 Perception par les riverains du site d'entreposage. (Faible).
 3 Intégration d'un plan d'aménagement paysager à la conception de l'écran sonore. (Nul).

SONORE
 1 CH. 0+700 à 1+230
 2 Niveau sonore élevé pour les riverains lorsque l'infrastructure aura atteint le niveau de service C. (Fort).
 3 Écran sonore. (Faible).

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25 AU BOULEVARD HENRI-BOURASSA

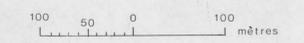
LOCALISATION DES IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION

- ▨ ZONE D'ÉTUDE
- ▩ ÉCRAN SONORE
- ⋯ ZONE RÉSIDENNELLE PROJETÉE
- 0+000 CHAÎNAGE OU LOCALISATION

COMPOSANTE AFFECTÉE
1 CHAÎNAGE OU LOCALISATION
2 DESCRIPTION DE L'IMPACT (évaluation de l'impact)
3 MESURE(S) DE MITIGATION (évaluation de l'impact résiduel)

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: Nicole Garneau Date: Mai 87
 Echelle: 1:5,000 NO: 11



**CONDUITE ET SURVEILLANCE
DES TRAVAUX**

8 CONDUITE ET SURVEILLANCE DES TRAVAUX

Le texte fourni à l'annexe 3 décrit les mesures de surveillance et ses mécanismes d'application.

A titre indicatif, les procédures d'expropriation sont intégrées à l'annexe 4.

CONCLUSION

Le projet de l'autoroute 25 principalement à l'intérieur de la ville d'Anjou engendre très peu d'impacts d'importance dans le milieu, puisque d'une part l'expropriation est réalisée depuis plusieurs années et que l'aménagement du territoire s'est effectué en relation avec l'implantation éventuelle de cette infrastructure.

GLOSSAIRE

accessibilité visuelle:	possibilités concrètes d'accéder visuellement au paysage. Regroupe les notions de capacité d'absorption de nombre et de type d'observateur ainsi que du temps et de la distance de perception
absorption visuelle:	capacité du paysage d'assimiler ou d'intégrer un élément nouveau ou discordant au paysage
autoroute:	route à chaussées séparées, sans intersection, accessible seulement en des points aménagés à cet effet
bruit:	sensation auditive, désagréable ou gênante; phénomène acoustique produisant cette sensation
bruit de fond:	bruit plus ou moins durable correspondant au minimum du bruit ambiant dans un milieu observé et faisant abstraction du bruit produit par la source sonore étudiée
capacité de la route:	débit maximal que peut écouler une section de route de caractéristiques données
caractère (aspect visuel):	ensemble des traits propres à un paysage permettant de le distinguer d'un autre
chainage:	mesure d'arpentage utilisée comme référence sur les plans techniques

chaînage:	mesure d'arpentage utilisée comme référence sur les plans techniques
champ visuel:	espace perceptible dont la profondeur et l'éloignement sont représentés par des surfaces en plans
chaussée:	surface aménagée de la route sur laquelle circulent les véhicules
dB:	abréviation de décibel; constitue l'unité de mesure du bruit dans le système international
débit journalier moyen annuel (D.J.M.A.):	rapport du débit annuel au nombre de jours de l'année
débit journalier moyen d'été (D.J.M.E.):	rapport du débit correspondant aux mois de juin, juillet, août et septembre par le nombre de jours considérés
déblai:	partie des terrassements comprenant le total des coupes de terrain à faire sur le tracé de la route à construire, dans les limites de l'emprise, suivant les plans et devis
discordance visuelle:	défaut d'harmonie. Opposé à concordance
échangeur:	système de routes comprenant un ou plusieurs croisements dénivelés permettant le passage de la circulation de l'une à l'autre de deux ou plusieurs routes

élément d'intérêt visuel:	évaluation de ce qui dans un paysage retient l'attention et captive l'esprit
emprise:	terrains servant au passage d'une route, d'une ligne électrique ou de télécommunication, etc.
étude d'impact (sur l'environnement):	étude consistant à déterminer, à mesurer et à évaluer les impacts d'un projet et à proposer des mesures de mitigation et/ou de compensation afin que le projet s'intègre bien au milieu
impact:	effet mesurable ou qualifiable d'un projet sur l'environnement
impact résiduel:	impact qui subsiste après l'application des mesures de mitigation
Leq 24 heures:	le niveau équivalent est la valeur moyenne des niveaux sonores mesurés pendant une période donnée, en l'occurrence 24 heures d'affilée
lisibilité visuelle:	possibilité d'interpréter un paysage, de le comprendre ou de lui associer une image
mise en scène: (aspect visuel):	organisation des éléments d'une unité de paysage. Elle concerne la disposition et l'agencement des parties extérieures et visibles du relief, de la végétation et de l'utilisation du sol

mitigation (mesure de):	action ou intervention servant à atténuer ou supprimer un impact sur l'environnement
Niveau de service:	mesure qualitative du service rendu à l'utilisateur de la route
Organisation spatiale:	agencement que présentent les éléments du paysage
remblai:	matériaux provenant des déblais, des excavations, des fossés de décharge ou des bancs d'emprunt et placés sous la ligne de l'infrastructure
résistance:	degré de compatibilité des composantes avec le projet
unicité:	caractère de ce qui est unique
unité de paysage:	se définit en fonction d'une synthèse du relief, de la végétation, de l'utilisation du sol, des types de vue, dont l'ambiance lui est propre
valeur attribuée: (aspect visuel):	qualité du paysage en fonction de son uti- lité. Indice de la préférence des obser- vateurs qui se traduit par le caractère de la mise en scène des bâtiments ainsi que par le symbolisme rattaché aux éléments du paysage

BIBLIOGRAPHIE

- Bouchard, A., D. Barabé, Y. Bergeron, M. Dumais et S. Hay (1985), la phytogéographie des plantes vasculaires du Québec. Naturaliste can.: 112: 283-300.
- CANADA, Statistique-Canada, Recensements du Canada, diverses données.
- Clark, T.H. (1972), Rapport géologique 152, Région de Montréal, Ministère des Richesses naturelles, Québec
- Comité des transports de la région de Montréal (1977), Le transport des personnes, rapport du comité des transports de la région de Montréal, Québec, 103 pages.
- Communauté urbaine de Montréal (1982), Schéma d'aménagement, concept préliminaire, Service de la planification du territoire, document de consultation.
- Communauté urbaine de Montréal (1984), Rapport du comité ad hoc sur le transport des personnes dans l'est de la Communauté urbaine de Montréal, Bureau de transport métropolitain, 140 pages.
- Communauté urbaine de Montréal (1984), Schéma d'aménagement, proposition préliminaire, Communauté Urbaine de Montréal (1986), Schéma d'aménagement, Service de la planification du territoire, 126 pages.
- Dansereau, P. (1959), Phytogéographie Laurentiana II. The principal plant associations of the Saint Lawrence

- Domon, G. et A. Bouchard (1981), La végétation et l'aménagement du parc régional du Bois-de-Saraguay. Jardin botanique de Montréal, Service des travaux publics, Ville de Montréal, 96 p. + carte en pochette.
- Grandtner, M.M. (1977), Guide de l'excursion internationale nord-américaine 2. Québec méridional, Canada, 2^e éd. révisée. Document préparé pour la réunion nord-américaine 1976 de l'Association internationale de phytosociologie. Université Laval, 177 p.
- Mathieu, Cl. (1979), Les effets du sel de déglacage sur la végétation arborescente et arbustive vivant en bordure du réseau routier principal du Québec occidental et central. Rapport de recherche présenté à l'Université du Québec à Montréal comme exigence partielle de la maîtrise en Sciences de l'environnement.
- Prest, V.K., Hode-Keyser J. (1977), Geology and engineering characteristics of surficial deposits, Montreal Island and vicinity, Québec (Paper 75-27), Commission géologique du Canada, Énergie, Mines et Ressources, Canada.
- QUÉBEC, Ministère des Affaires culturelles, Fichier Inventaire des sites archéologiques du Québec.
- QUÉBEC, Ministère d'État à l'aménagement (1977), L'option d'aménagement de la région de Montréal, mémoire au Conseil des ministres, 20 pages
- QUÉBEC, Ministère des Transports (1983), Métro de surface, ligne 6, rapport technique de planification, C.O.T.R.E.M., 96 pages.

- QUÉBEC, Office de planification et de développement du Québec (1982), L'option préférable d'aménagement de la région montréalaise, document non publié, 56 pages.
- QUÉBEC (1952), Carte des sols des îles de Montréal et Jésus
- Rousseau, C. (1984), Géographie floristique du Québec-Labrador Travaux et documents du Centre d'études nordiques 7. Les Presses de l'Université Laval, 798 p.
- Valley, Contributions de l'Institut Botanique de l'Université de Montréal, No 75, 147 p. + figure annexée.
- Vincent, G. et R. Lachaine (1986), Analyse de la flore synanthropique de Montréal. Bulletin de la Société d'animation du Jardin et de l'Institut botanique, Vol. 10 (4): 28-38
- VILLE DE LAVAL (1983), Proposition de schéma d'aménagement révisé de la municipalité régionale de comté de Laval, Service d'urbanisme, 201 pages.
- VILLE DE MONTRÉAL (1982), Quartier Rivière-des-Prairies, schéma d'aménagement, Service de l'urbanisme.
-

ANNEXE 1

**ADDENDA 2 À L'ENTENTE INTERVENUE ENTRE LE GOUVERNEMENT DU
QUEBEC ET LA CORPORATION MUNICIPALE DE LA VILLE D'ANJOU**

ENTENTE

5 2 2

(Signée le 1975.02.11)

ADDENDA NO 2

OBJET: Répartition des coûts d'expropriation et de construction de l'Autoroute no 25, entre le boulevard Métropolitain et les limites nord de Ville d'Anjou.

Municipalité: Ville d'Anjou.

M.R.C.: Communauté Urbaine de Montréal.

Circ. élect.: Anjou.

Dossier no: 1.3.3-65180-00.

ADDENDA NO 2

A

L'ENTENTE INTERVENUE

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DU QUEBEC
(MINISTÈRE DES TRANSPORTS)

représenté par le Ministre ou le Sous-Ministre
des Transports,

ci-après appelé "LE MINISTÈRE",

ET

LA CORPORATION MUNICIPALE DE LA VILLE D'ANJOU,

représentée par le Maire et le Greffier,

ci-après appelé(e) " la MUNICIPALITE".

ATTENDU QUE la ville d'Anjou demande au ministère des Transports du Québec de procéder à la construction de la voie de desserte ouest de l'Autoroute 25 entre la rue Bombardier (antérieurement la 4e avenue) et le boulevard Henri-Bourassa;

ATTENDU QUE le ministère des Transports est disposé à faire préparer les plans et devis en vue de réaliser ladite voie de desserte;

ATTENDU QUE la "MUNICIPALITE" offre d'assumer temporairement le coût de l'ensemble de ces travaux qui devraient être partagés selon les clauses de l'entente 522 du 11 février 1975;

ATTENDU QUE certaines modifications doivent être apportées à ladite entente no 522 originale pour la répartition des responsabilités et des coûts en vue de la réalisation des travaux;

EN CONSEQUENCE, les parties aux présentes conviennent de ce qui suit:

1. Le présent addenda ne s'applique qu'à la section de l'Autoroute 25 située entre la rue Bombardier (désignée antérieurement la 4e avenue dans l'entente originale) et le boulevard Henri- Bourassa.

2. "PROJET": désigne la construction de la voie de desserte ouest de l'Autoroute 25 entre la rue Bombardier et le boulevard Henri-Bourassa (soit les tronçons "AB" et "BC"), de même que l'élargissement du boulevard Henri-Bourassa entre les points "D" et "E", le tout tel que montré au plan 86-12-343 ci-joint.
3. Le "MINISTERE" procède immédiatement à une étude d'impact environnementale en vue de satisfaire aux exigences du ministère de l'Environnement pour l'obtention d'un certificat d'autorisation de réalisation.
4. Le "MINISTERE" fait préparer les plans et devis du "PROJET", les transmet à la "MUNICIPALITE" et effectue la surveillance des travaux.
5. Nonobstant l'article 3 de l'entente no 522 originale, la "MUNICIPALITE" procède aux appels d'offres et fournit la liste des trois (3) plus bas soumissionnaires au "MINISTERE" pour analyse et recommandation. Par la suite la "MUNICIPALITE" accorde le contrat et agit à titre de maître-d'oeuvre dans la conduite des travaux nécessaires à la réalisation du "PROJET".
6. Nonobstant les articles 5 et 14 de l'entente no 522 originale, la "MUNICIPALITE" s'engage à payer directement et entièrement à l'entrepreneur le coût réel des travaux pour réaliser le "PROJET".

* indexées

7. Le "MINISTERE" s'engage à rembourser à la "MUNICIPALITE", lors de la réalisation éventuelle du viaduc et de l'étagement transversal de la rue Bombardier (tronçon "FG" au plan en annexe), les sommes* que cette dernière aura déboursées pour le compte du "MINISTERE" dans la réalisation des tronçons "BC" et "DE" du "PROJET". A cette fin, des bordereaux séparés seront dressés pour différencier le tronçon "AB" imputable à la "MUNICIPALITE" des tronçons "BC" et "DE" imputables au "MINISTERE" selon l'entente no 522 originale.

8. Les travaux supplémentaires ou imprévus demandés par la "MUNICIPALITE" seront payables en totalité par celle-ci. En contrepartie, le "MINISTERE" paiera en entier les modifications ou suppléments qu'il jugera devoir apporter. De plus, tous travaux supplémentaires ou imprévus dans les secteurs à frais partagés et qui auront été approuvés par les deux parties seront payables suivant les modalités de l'entente originale.

EN FOI DE QUOI, les parties ont signé:

M. Jean Corbeil, Maire et M. Robert Ménard, Greffier,
À Anjou,
Ce 12^{ème} jour du mois de février
DE L'AN MIL NEUF CENT QUATRE-VINGT-SEPT.

M. Marc-Yvan Côté, Ministre,
À Québec,
Ce 27^e jour du mois de février
DE L'AN MIL NEUF CENT QUATRE-VINGT-SEPT.
Pour le Ministère des Transports.



Jean Corbeil, maire



Robert Ménard Ville d'Anjou
Greffier



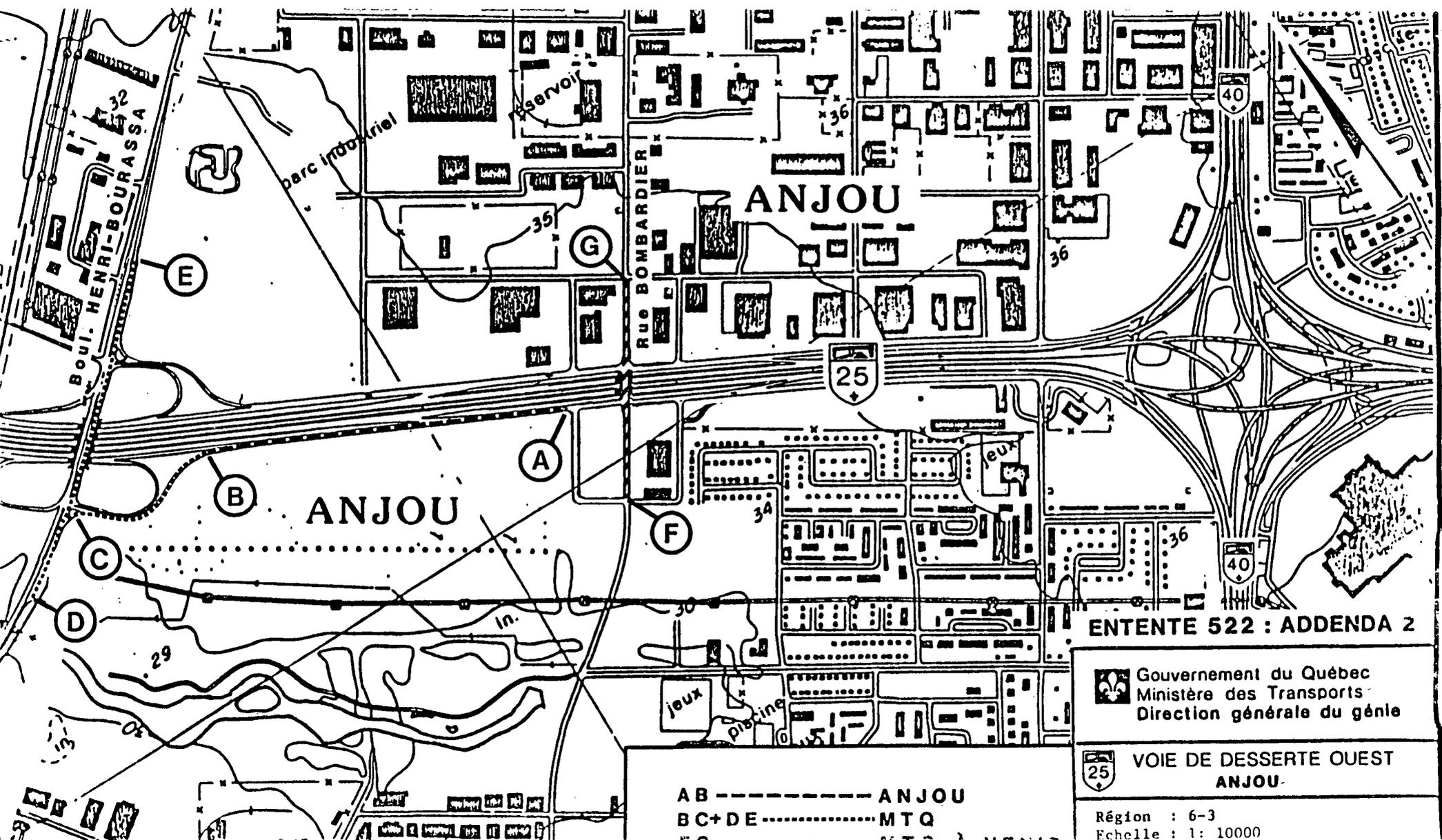
TÉMOIN



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



TÉMOIN



ENTENTE 522 : ADDENDA 2


 Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Direction générale du génie


**VOIE DE DESSERTE OUEST
 ANJOU**

Région : 6-3
 Echelle : 1 : 10000

AB ----- ANJOU
 BC+DE MTQ

ANNEXE 2

**ARTICLE 26.02.04 DU CAHIER DES
CHARGES ET DEVIS GÉNÉRAUX**

26.02.2 COUPAGE À RAS DE TERRE

Le coupage à ras de terre consiste à couper les arbres, les souches et toute autre végétation à une hauteur maximum de 150 mm au-dessus du sol naturel à l'emplacement des remblais de 1,20 m d'épaisseur ou plus, mesurés sous la ligne inférieure des fondations et à tout autre endroit prévu aux plans et devis.

26.02.3 DESTINATION DES MATÉRIAUX

L'entrepreneur doit disposer des matériaux ou débris provenant du déboisement et du coupage à ras de terre, selon les stipulations de l'article 26.04.9. Avec la permission du surveillant, ces débris peuvent être brûlés sur place, mais les résidus doivent être enlevés. L'entrepreneur doit se procurer, à ses frais, les emplacements nécessaires pour récupérer et mettre en réserve la terre végétale nécessaire à ses travaux selon les stipulations des articles 23.01.1 et 34.01.3B.

Le bois d'une valeur commerciale coupé dans l'emprise est la propriété de l'entrepreneur qui ne peut le brûler, l'enterrer ou le détruire sans la permission du surveillant; cependant, lorsque l'emprise se situe sur des terrains appartenant à la Couronne, l'entrepreneur doit se conformer aux exigences du ministère de l'Energie et des Ressources de la province de Québec, payer les permis de coupe et s'entendre avec ce Ministère, concernant la propriété et la disposition du bois commercial. Le bois coupé hors de l'emprise appartient au propriétaire du terrain. L'entrepreneur doit l'ébrancher, le couper en pièces de longueur commerciale et l'empiler en bordure des sections défrichées, de façon à ce que le propriétaire puisse le récupérer.

26.02.4 CONSERVATION DES ARBRES, ARBUSTES ET ARBRISSEAUX D'ORNEMENT

L'entrepreneur doit prendre toutes les mesures nécessaires pour préserver de tout dommage ou mutilation, les arbres, les arbustes et les arbrisseaux d'ornement dont la conservation est prévue aux plans et devis ou par le surveillant.

26.02.5 PRÉVENTION DES FEUX DE FORÊTS

L'entrepreneur est responsable de la prévention des feux de forêts sur l'étendue de ses travaux, incluant les chambres d'emprunt et leurs accès. Il doit faire observer strictement les instructions, lois et règlements édictés par les autorités compétentes et, en particulier, par le service de la Protection contre le feu. Les coûts relatifs à la présence d'inspecteurs et du matériel requis par ce service sont aux frais de l'entrepreneur.

26.02.6 MESURAGE ET MODE DE PAIEMENT

Le déboisement dans les limites de l'emprise est payé suivant un prix global ou à l'hectare. Le déboisement hors de l'emprise est payé à l'hectare.

Lorsque le déboisement est à prix global, les quantités additionnelles exigées pour surlargeur au contrat sont payées à l'hectare et les arbres isolés, à l'unité.

ANNEXE 3

CONDUITE ET SURVEILLANCE
DES TRAVAUX

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 4

**CHEMINEMENT D'UN
DOSSIER 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

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 090 214