



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement



AUTOROUTE 25
DU RANG DU RUISSEAU - DES - ANGES
À LA ROUTE 158

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

CANQ
TR
GE
CA
177

304207



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
22^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
SEP 17 1993
TRANSPORTS QUÉBEC

**AUTOROUTE 25
DU RANG DU RUISSEAU - DES - ANGES
À LA ROUTE 158**

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Don-Com-Mem

CANQ
TR
GE
CA
177

Juin 1993

Cette étude a été réalisée par le personnel du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, sous la supervision de madame Louise Maurice, chef de la Division des études environnementales Ouest et monsieur Claude Girard, chef du Service de l'Environnement.

ÉQUIPE DE TRAVAIL

DUMOULIN, Pierre Agronome, M.Sc.
Chargé de projet depuis 93-04-01

VERREAULT, Guy Agronome
Chargé de projet, rédacteur
jusqu'au 93-03-31

BÉDARD, Guy	Architecte du paysage
BOISVERT, Jean-Michel	Urbaniste
CASSETI, Mario	Ingénieur
CLAUDE, Ginette	Biologiste
CONSTANTIN, Traian	Biologiste
DUMONT, Jean	Archéologue
FONTAINE, Gilles	Technicien agricole principal
LAPARÉ, Richard	Biologiste

Graphisme et édition:

KHANDJIAN, Hrant Responsable de l'atelier
graphique

BENOIT, France	Technicienne en arts graphiques
GRÉGOIRE, Jean-Paul	Technicien en arts graphiques
MARTIN, Pierrette	Technicienne en arts graphiques

Traitement de texte

Gisèle Ménard Agente de secrétariat

Avec la collaboration du Service des projets:

DAOUST, Sylvie
THIBAUT, Jacques

Ingénieure
Ingénieur



TABLE DES MATIÈRES

ÉQUIPE DE TRAVAIL	ii
TABLE DES MATIÈRES	iv
LISTE DES TABLEAUX	ix
LISTE DES CARTES	x
LISTE DES FIGURES ET PHOTO	xii
LISTE DES ANNEXES	xiv
1.0 INTRODUCTION	1
2.0 CONTEXTE D'INSERTION DU PROJET	3
2.1 Historique	3
2.2 Insertion de l'autoroute 25	3
2.3 Objectif du projet	6

3.0	JUSTIFICATION DU PROJET	7
3.1	Aperçu du réseau routier dans le secteur étudié	7
3.2	Classification fonctionnelle	7
3.3	Étude de la circulation	9
3.4	Capacité de la section étudiée et son niveau de service	14
3.5	Étude de l'origine et de la destination des véhicules	17
3.6	Sécurité et accidents	18
3.7	Conclusion	22
4.0	ANALYSE ET CHOIX DE SOLUTIONS	23
4.1	Aménagement de voies d'accès et de sortie au futur parc industriel de Saint-Roch-de l'Achigan	24
4.2	Aménagement d'un pont sur la rivière de l'Achigan pour relier les rangs de la Rivière Sud et la Rivière Nord	27
5.0	DESCRIPTION DU PROJET	28
6.0	CARACTÉRISATION DU MILIEU ENVIRONNANT	33
6.1	Zone d'étude	33
6.2	Méthodologie et sources	35
6.3	Planification du territoire	35
6.3.1	Commission de protection du territoire agricole du Québec	36
6.3.2	Municipalité régionale de comté de Montcalm	36
6.3.3	Municipalité de Saint-Roch-Ouest	42
6.3.4	Municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan	44
6.3.5	Municipalité de Saint-Esprit	44
6.4	Utilisation du sol	45
6.4.1	Habitations	45
6.4.2	Activités commerciales et para-industrielles	45
6.4.3	Activités récréo-touristiques	46

6.4.4	Réseaux de services publics	46
6.5	Description du milieu agricole	47
6.5.1	Qualité du sol et drainage	47
6.5.2	Structure agraire	47
6.5.3	Tenure des terres	48
6.5.4	Usage agricole des terres	48
6.6	Description du milieu biologique	52
6.6.1	Hydrographie et hydrogéologie	52
6.5.2	Qualité de l'eau des cours d'eau	56
6.6.3	Potentiel faunique de la rivière et des berges de la rivière de l'Achigan	61
6.6.3.1	Autres cours d'eau	62
6.6.4	Végétation	63
6.6.4.1	Description de la végétation	63
6.6.4.2	Herbe à poux, constat de la situation	65
6.6.5	Zones de mouvement de terrain	67
6.7	Milieu visuel	69
6.7.1	Méthodologie	69
6.7.2	Inventaire visuel	70
6.7.2.1	Unité agricole	71
6.7.2.2	Unités forestière et bâtie rurale	73
7.0	IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION	75
7.1	Démarche analytique	75
7.2	Milieu agricole	84
7.2.1	Empiètement sur des terres agricoles	85
7.2.1.1	Aménagement des viaducs et de la route 125	85
7.1.1.2	Servitude de drainage	91
7.3	Milieu biologique	92
7.3.1	Impacts négatifs	92
7.3.1.1	Pose de ponceaux dans des ruisseaux	93
7.3.1.2	Construction du pont au-dessus de la rivière de l'Achigan	99
7.3.1.3	Débroussaillage de sections de rives boisées	104
7.3.2	Impact positif	105

7.3.2.1	Contrôle de l'herbe à poux	105
7.4	Milieu humain	107
7.4.1	Impacts négatifs	107
7.4.1.1	Mise en suspension de poussières	107
7.4.1.2	Cul-de-sac	108
7.4.1.3	Empiètement d'emprise sur des terrains résidentiels et commerciaux	110
7.4.1.3.1	Réduction de la marge de recul avant	110
7.4.1.3.2	Déplacement d'une résidence	112
7.4.1.4	Modification au climat sonore	113
7.4.2	Impact positif	121
7.4.2.1	Impact sur la planification du territoire	121
7.5	Milieu visuel	122
7.5.1	Impacts négatifs	122
7.5.1.1	Modification du paysage - ajout de quatre viaducs	122
7.5.1.2	Perception de dégradations visuelles	124
7.5.1.3	Modification du paysage des berges de la rivière de l'Achigan et des ruisseaux des Anges et Mercier-Henri	126
7.5.1.4	Perte d'une partie du champ visuel en façade de trois résidences par la construction de remblais d'approche	128
7.5.1.5	Perte d'intimité d'un riverain par le rapprochement des voies de circulation	129
7.5.2	Impact positif	131
7.5.2.1	Vues panoramiques	131
8.0	ARCHÉOLOGIE	132
9.0	TRANSPORT DES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION	134
10.0	PROGRAMME DE SURVEILLANCE DURANT LA CONSTRUCTION	135
10.1	Responsables de l'application du programme	135
10.2	Plan de surveillance	135
10.3	Fréquence des rapports transmis	136
10.4	Durée du plan de surveillance	136

11.0	EFFETS GÉNÉRAUX	137
11.1	Effets appréhendés sur la villégiature et le récréo-tourisme et son développement dans la région, compte tenu des orientations locales et régionales	137
11.1.1	État de la situation	137
11.1.2	Orientations locales et régionales	140
11.1.3	Autoroute 25	141
11.1.4	Effets escomptés	141
11.2	Conséquences du projet sur l'étalement urbain . .	142
11.2.1	Situation actuelle	142
11.2.1.1	Développement résidentiel	142
11.2.1.2	Développements commercial, institutionnel et industriel	143
11.2.1.3	Rurbanisation	144
11.2.2	Effets escomptés	146
12.0	ÉCHÉANCIER ET COÛT DES TRAVAUX	150
13.0	CONCLUSION	151
	RÉFÉRENCES	152
	GLOSSAIRE	154
	ANNEXES	

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU	I:	Variations journalières par rapport à la moyenne journalière annuelle	11
TABLEAU	II:	Évaluation du niveau de service, A-25, Saint-Roch-Ouest, s.d.	16
TABLEAU	III:	Statistiques d'accidents de 1986, 1987, 1988, A-25, entre le rang du Ruisseau-des Anges Sud et l'échangeur A-25/route 158 inclusivement	21
TABLEAU	IV:	Statistiques descriptives calculées pour les descripteurs physico-chimiques et biologiques à la station C06 (Rivière de l'Achigan à l'embouchure) sur l'ensemble de la période 1976-1986	58
TABLEAU	V:	Grille d'évaluation de l'intensité d'un impact	80
TABLEAU	VI:	Matrice permettant d'estimer l'importance de l'impact	83
TABLEAU	VII:	Localisation et réduction des marges de recul avant	111
TABLEAU	VIII:	Grille d'évaluation du climat sonore	115
TABLEAU	IX:	Nombre de résidences affectées par un impact sonore	120
TABLEAU	X:	Distribution de la population estimée en 1996, par municipalité	145

LISTE DES CARTES

CARTE 1 :	Localisation du projet	2
CARTES 2 :	Vue d'ensemble	4
CARTE 3 :	Tronçon Saint-Esprit / Rawdon	5
CARTE 4 :	Classification fonctionnelle du réseau routier	8
CARTE 5 :	Le projet	30
CARTE 6 :	Utilisation du sol	34
CARTE 7 :	Grandes affectations du territoire	37
CARTE 8 :	Zonage municipal	43
CARTE 9 :	Carte de pédologie	49
CARTE 10 :	Drainage agricole	50
CARTE 11 :	Propriétés du MTQ à rétrocéder et à louer	51
CARTE 12 :	Bassin versant de l'Assomption: réseau hydrographique, physiographie et topographie	54
CARTE 13 :	Réseau hydrographique	57
CARTE 14 :	Infestation des abords de l'autoroute par l'herbe à poux	66
CARTE 15 :	Zones de mouvement de terrain	68
CARTE 16 :	Inventaire visuel	72
CARTE 17 :	Localisation des impacts	76
CARTE 18 :	Aménagement de la route 125	90

CARTE 19 : Climat sonore actuel (1990)	116
19A: " " " "	117
CARTE 20: Climat sonore projeté (2010)	118
20A: " " " "	119

LISTE DES FIGURES ET PHOTO

FIGURE 1 :	Débits de circulation A-25 et route 125	12
FIGURE 2 :	Origine-destination Saint-Roch-Ouest, sur A-25 direction nord, débit journalier moyen d'été 1991 tous buts	19
FIGURE 3 :	Localisation des accidents selon la gravité 1986-87-88	20
FIGURE 4 :	Aménagements géométriques prévisibles	25
FIGURE 5 :	Type A - Autoroute à quatre voies	29
FIGURE 6 :	Type F - Route locale	32
FIGURE 7 :	Profil en long de la rivière l'Assomption et de ses principaux tributaires	55
FIGURE 8 :	Schéma d'une section de la rivière de l'Achigan au croisement du pont de la seconde chaussée de l'autoroute 25	61
FIGURE 9 :	Démarche analytique de l'estimation de la signification de l'impact	78
FIGURE 10A :	Localisation de terrains à exproprier, rang du Ruisseau-des-Anges, côté est	87
FIGURE 10B :	Localisation de terrains à exproprier, rang du Ruisseau-des-Anges, côté ouest	87
FIGURE 11 :	Localisation de terrains à exproprier, rang de la Rivière Sud et route 339	88
FIGURE 12 :	Localisation de terrains à exproprier, échangeur route 125	88
FIGURE 13 :	Localisation de terrains à exproprier, chemin du Ruisseau-Saint-Jean	89
FIGURE 14 :	Échangeur du rang du Ruisseau-des-Anges; aménagement de 4 bretelles	94

FIGURE 15 :	Échangeur à la route 339, bretelles «A» et «B» . . .	95
FIGURE 16 :	Échangeur à la route 339, bretelles «C» et «D» . . .	96
FIGURE 17 :	Coupe transversale de la rivière de l'Achigan au niveau de l'autoroute 25	100
FIGURE 18 :	Débits de circulation sur le réseau routier projeté A-25	114
FIGURE 19 :	Développement récréo-touristique de la région de Lanaudière	139
PHOTO 1 :	Pont actuel de l'autoroute 25 sur la rivière de l'Achigan	100

LISTE DES ANNEXES

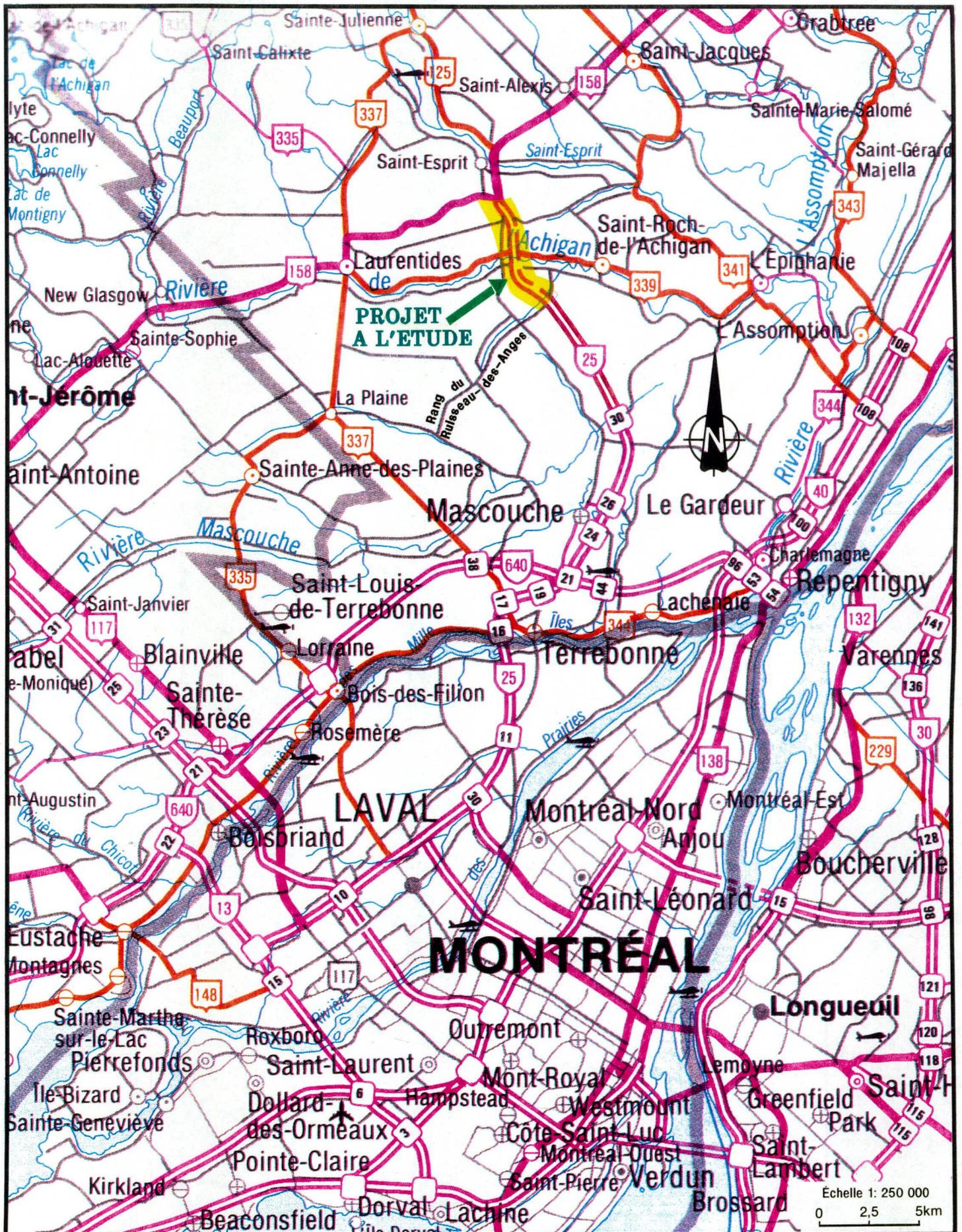
- ANNEXE 1 : Directive du ministre de l'Environnement et
Avis de projet
- ANNEXE 2 : Extrait de l'étude d'opportunité, avril 1991
- ANNEXE 3 : Évaluation environnementale, novembre 1985
- ANNEXE 4 : Décisions et déclarations de la CPTAQ
Consultations
- ANNEXE 5 : Rétrocession d'emprise
- ANNEXE 6 : Relevés de végétation
- ANNEXE 7 : Photographies
- ANNEXE 8 : Protection des plans d'eau
- ANNEXE 9 : Berme filtrante
- ANNEXE 10 : Disposition des déblais et rebuts
- ANNEXE 11 : Relevés sonores
- ANNEXE 12 : Tableau d'évaluation du climat sonore
- ANNEXE 13 : Liste des tâches sous la responsabilité du
surveillant de chantier lors de la
réalisation des travaux
- ANNEXE 14 : Liste des personnes contactées

1.0 INTRODUCTION

L'étude d'impact a été réalisée conformément au contenu de la section III du règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., C.Q-2, r.9) afin de répondre à la directive du ministre de l'Environnement émise le 9 juillet 1991 (annexe 1).

La construction d'une deuxième chaussée dans le corridor de l'autoroute 25, entre les chemins du Ruisseau-des-Anges et du Ruisseau-Saint-Jean, sera réalisée dans les emprises acquises avant 1980. Par contre, l'aménagement des échangeurs ainsi que de la route 125 nécessitera l'acquisition de nouvelles emprises, d'où l'assujettissement du projet à la Loi sur la qualité de l'environnement.

Le projet se situe principalement dans la municipalité de Saint-Roch-Ouest et déborde légèrement à ses extrémités sur le territoire de Saint-Roch-de-l'Achigan, au sud, et de Saint-Esprit, au nord (carte 1).



CARTE 1: LOCALISATION DU PROJET

2.0 CONTEXTE D'INSERTION DU PROJET

2.1 HISTORIQUE

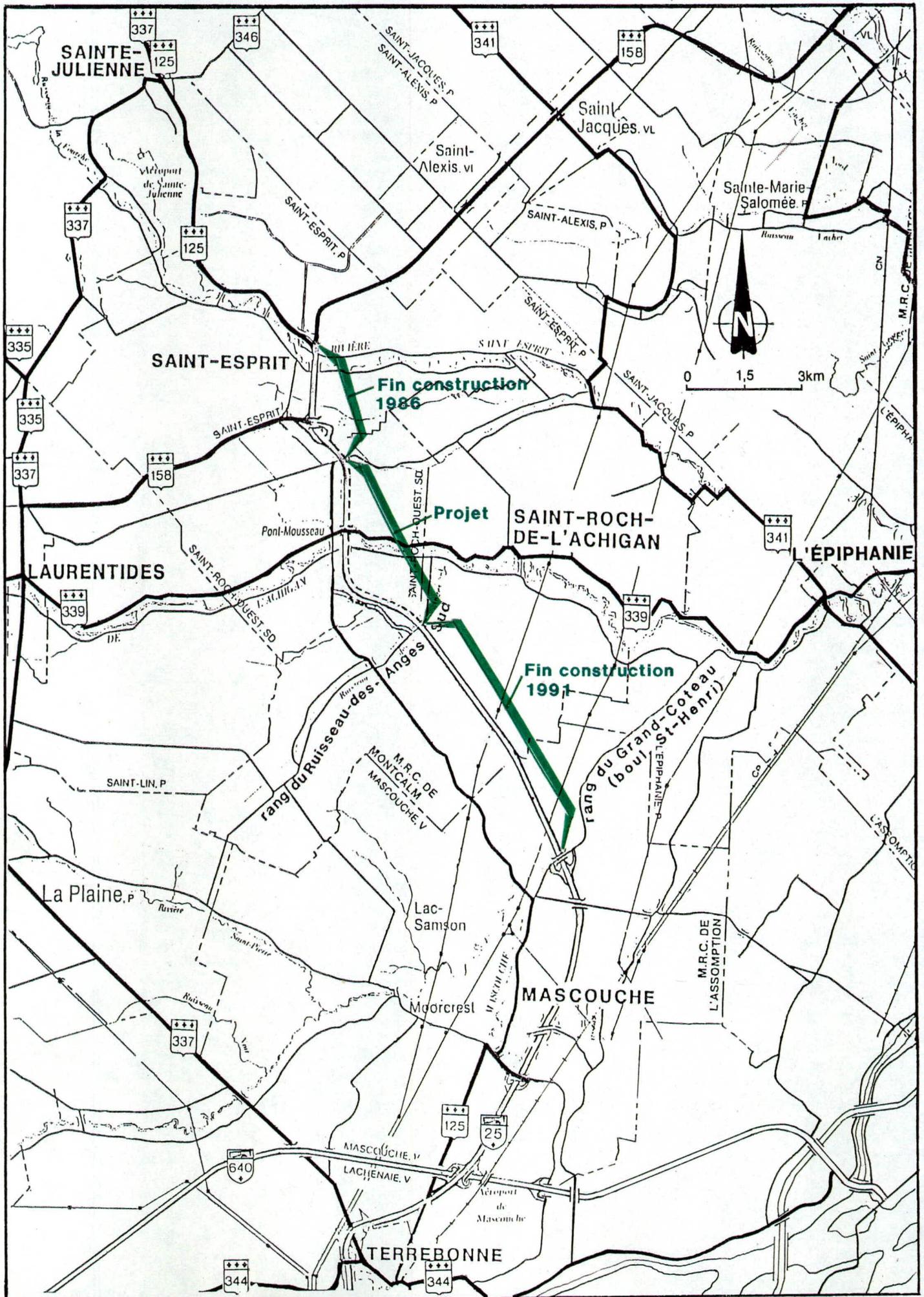
Le tracé de l'autoroute ainsi que l'emplacement des échangeurs et des viaducs ont été conçus il y a plus de vingt (20) ans pour la section qui nous concerne.

Le Ministère a acquis une emprise d'autoroute dans laquelle une première chaussée a été réalisée. Par étapes, en fonction des besoins et des disponibilités budgétaires, la deuxième chaussée a été progressivement construite et ce, depuis Laval. Le tronçon d'autoroute Grand-Côteau/rang du Ruisseau-des-Anges qui se joute à notre projet a été complété en 1991. À l'autre extrémité du projet, passé le chemin du Ruisseau-Saint-Jean, un court tronçon de 2 km environ, opérationnel depuis 1986, fait le lien entre la route 158 ouest et la route 158 est, à Saint-Esprit (carte 2).

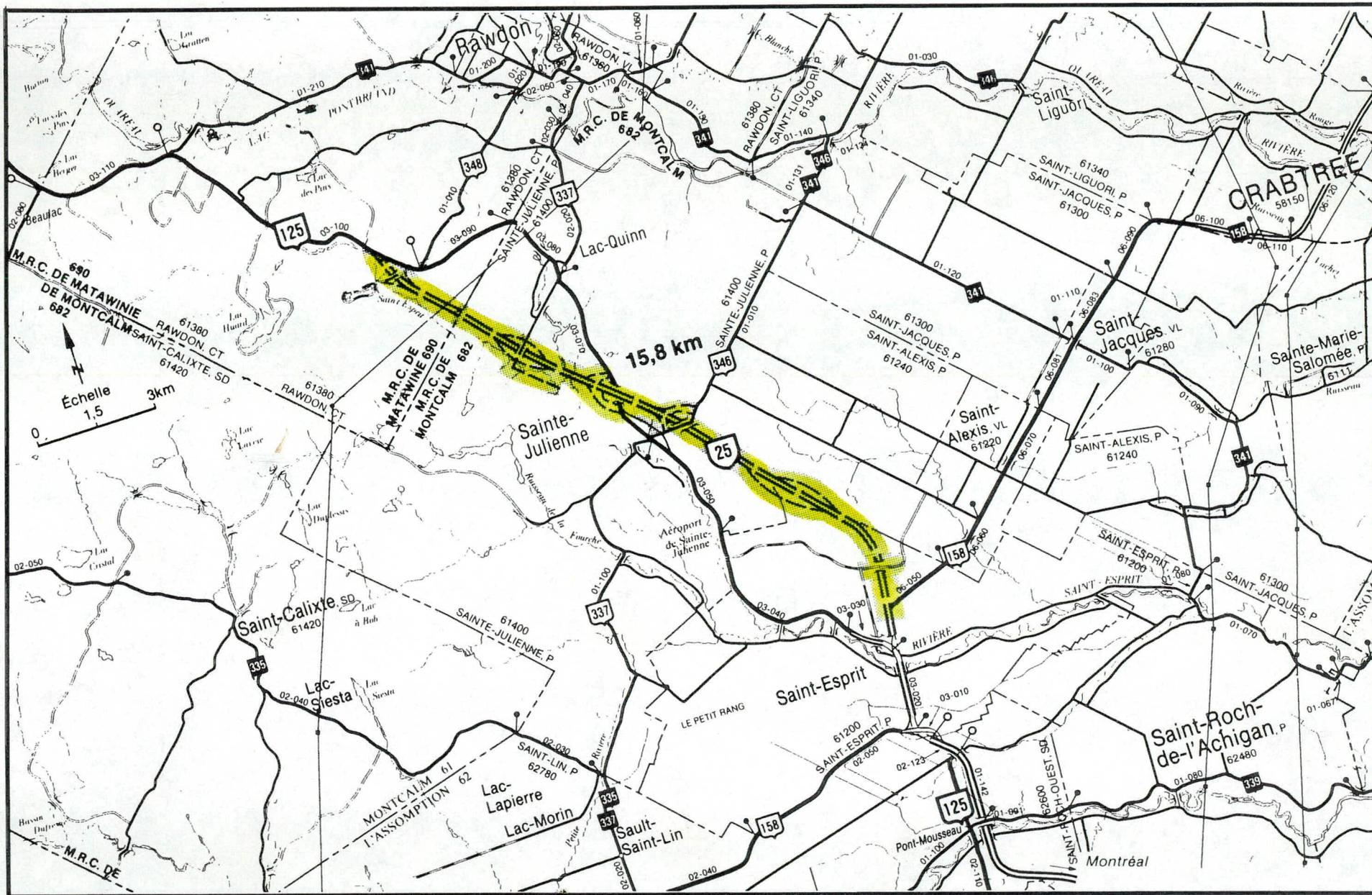
Éventuellement, l'autoroute 25 serait prolongée plus au nord, sur 15,8 km jusqu'à Rawdon, avec la réalisation du tronçon reliant les municipalités de Saint-Esprit et de Rawdon (carte 3).

2.2 INSERTION DE L'AUTOROUTE 25

L'autoroute 25 représente un lien important pour la population de l'île de Montréal, qui se situe à 35 km au sud de Saint-Roch-de-l'Achigan, et la zone récréo-touristique des Laurentides qui est



CARTE 2: PHASES DE CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE 25, ENTRE RANG DU GRAND-COTEAU ET ST-ESPRIT



CARTE 3: TRONÇON SAINT-ESPRIT/RAWDON
(PROJETÉ)

localisée à environ la même distance, au nord. La zone d'étude se trouve donc au centre d'un réseau d'échanges que traversent majoritairement des citadins en provenance des grands centres urbains, comme ceux de Laval et de Montréal, pour aller se recréer durant les fins de semaine.

L'agriculture est omniprésente dans le milieu environnant l'auto-route 25 à Saint-Roch-Ouest. D'ailleurs, on constate l'absence de grandes superficies boisées.

2.3 OBJECTIF DU PROJET

Il existe un double intérêt à compléter cette section de l'autoroute 25. D'abord, elle permettrait de parfaire le lien entre une zone de récréation constituée d'habitats naturels, située au nord, avec le noyau urbanisé le plus peuplé du Québec que représente la grande région de Montréal. Ensuite, d'une façon pratique, l'autoroute améliorerait le déplacement des véhicules dans l'axe nord-sud.

3.0 JUSTIFICATION DU PROJET

3.1 APERÇU DU RÉSEAU ROUTIER DANS LE SECTEUR ÉTUDIÉ

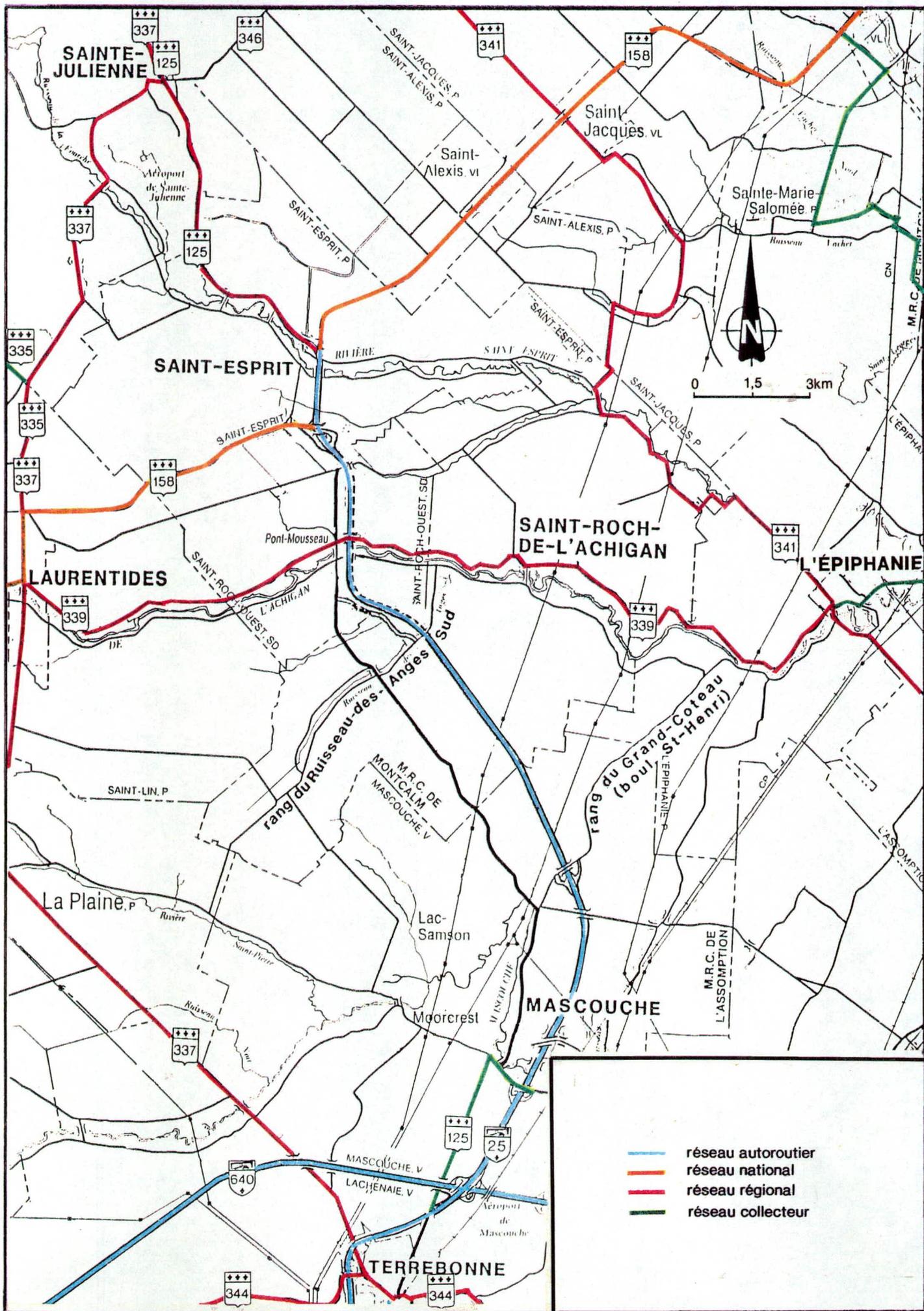
Le segment routier concerné par la présente étude est situé dans la partie sud de la municipalité régionale de comté (MRC) de Montcalm.

L'autoroute 25 constitue l'accès routier majeur le plus direct entre Montréal et cette MRC. Passé Saint-Roch-Ouest, à partir de Saint-Esprit, la route 125 assure la continuité vers la région récréotouristique de Lanaudière constituée de plusieurs zones d'intérêt comme Chertsey, Saint-Donat et le parc du Mont-Tremblant, plus au nord.

La route 158 traverse la MRC dans l'axe Est-Ouest, faisant lien avec Joliette, à l'est, et Saint-Jérôme, à l'ouest.

3.2 CLASSIFICATION FONCTIONNELLE

La classification fonctionnelle des routes du secteur étudié est représentée sur la carte 4. «La classification fonctionnelle se définit comme étant une hiérarchisation des routes établie sur leurs fonctions respectives». Cette hiérarchisation est établie selon des critères démographiques et socio-économiques définis qui permettent de classer le réseau routier en six catégories distinctes:



CARTE 4: CLASSIFICATION FONCTIONNELLE DU RÉSEAU ROUTIER

1. Le réseau autoroutier regroupe l'ensemble des infrastructures autoroutières;
2. le réseau national rassemble essentiellement les grands axes interrégionaux et ceux reliant entre elles les agglomérations principales (généralement de 25 000 habitants et plus);
3. le réseau régional fait surtout le lien entre les agglomérations secondaires (population variant de 5 000 à 25 000 habitants) et les agglomérations principales;
4. le réseau collecteur a pour principale vocation de relier les petites agglomérations (de moins de 5 000 habitants) à de plus importantes;
5. le réseau local permet de relier les petites agglomérations entre elles et d'accéder à la propriété rurale;
6. le réseau d'accès aux ressources mène à des zones d'exploitation forestière ou minière, à des chantiers hydro-électriques ou à des zones de récréation et de conservation sans juridiction gouvernementale.

Les autoroutes rurales comme l'autoroute 25 ont pour fonction d'assurer la mobilité optimale des véhicules.

«Elles sont conçues pour recevoir d'importants débits de circulation dont la vitesse est élevée, et pour permettre un écoulement ininterrompu.»

3.3 ÉTUDE DE LA CIRCULATION

Le calcul des débits de circulation sur la première chaussée bidirectionnelle d'autoroute pour le secteur concerné provient de deux sources:

- de compteurs automatiques installés sur l'A-25, au sud de l'échangeur de l'A-25 et de la route 158 Ouest, entre le 22 et le 31 août 1989;
- des comptages manuels d'une durée de 12 heures effectués un mercredi et un certain samedi d'octobre 1989 aux quatre intersections suivantes:
 - . A-25/rang du Ruisseau-des-Anges;
 - . A-25/rang de la Rivière Sud;
 - . A-25/route 339 (rang de la Rivière Nord);
 - . A-25/chemin du Ruisseau Saint-Jean.

Les calculs de référence ont été établis à partir de compteurs en place. Le DJMA (débit journalier moyen annuel) a été évalué par le biais du compteur qui fut installé sur la route 125 à Saint-Esprit durant les mois de juin à octobre 1989. Le compteur porte le numéro 125-325.

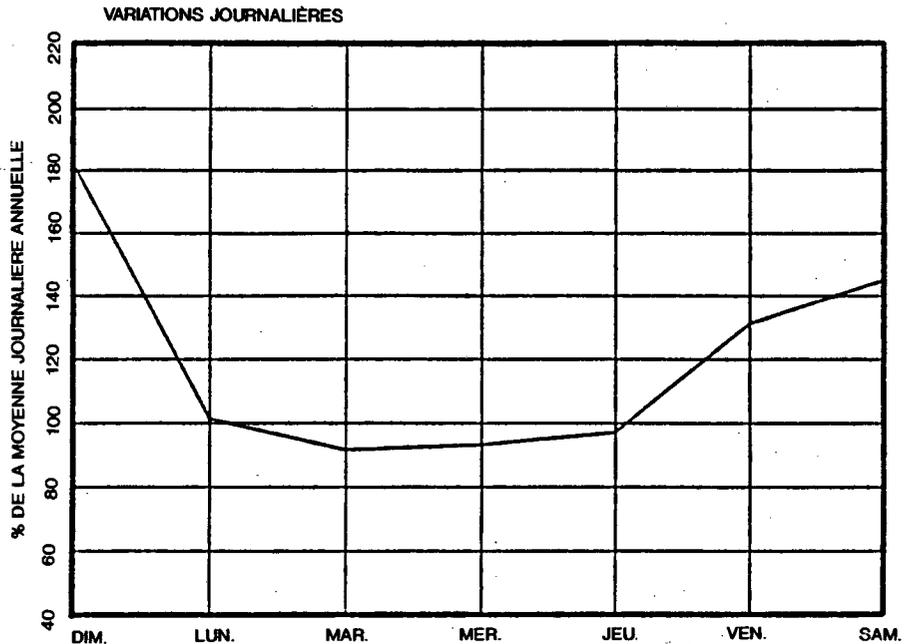
Ce compteur constitue la principale source de référence puisqu'aucun autre compteur ne se trouve sur l'autoroute 25 ou sur la route 125, au nord de Mascouche. Afin de corroborer les résultats obtenus, on a utilisé les résultats obtenus sur des routes comparables à Sainte-Adèle et à Sainte-Agathe. Le compteur 117-420 est situé sur la route 117 à 0,5 km au nord de la route 370 à Sainte-Adèle, tandis que le compteur 117-480, également localisé sur la route 117, est à 3,2 km au nord de la route 329 à Sainte-Agathe.

De cette manière, les débits de circulation sur la route à deux voies de l'autoroute 25 à Saint-Roch-Ouest ont été estimés à 13 800 véh/jour pour le DJMA de 1991 et à 18 000 véh/jour pour le DJME (débit journalier moyen estival) de 1991, pour le segment compris entre le rang de la Rivière Sud et la route 158 Ouest (figure 1). Au sud du rang du Ruisseau-des-Anges sur la section nouvellement construite, les DJMA et DJME sont respectivement de 14 500 et de 18 900 véh/jour. Les débits sont comparables à ceux estimés sur la section d'autoroute étudiée.

Le résultat des comptages établis par le compteur 125-325 (installé sur la route 125) fait ressortir le caractère particulier de l'axe routier nord-sud que l'autoroute 25 dessert. On y remarque que les débits journaliers moyens enregistrés durant la fin de semaine sont

beaucoup plus élevés que les débits enregistrés en semaine (tableau I). Le débit du dimanche équivaut à 180 % du DJMA calculé et celui du samedi à 140 % du DJMA.

TABLEAU I : VARIATIONS JOURNALIÈRES PAR RAPPORT À LA MOYENNE JOURNALIÈRE ANNUELLE.
COMPTEUR 125-325 SITUÉ À 3,9 KM AU NORD DE L'INTERSECTION ROUTE 125/ROUTE 158 EST, À ESPRIT.



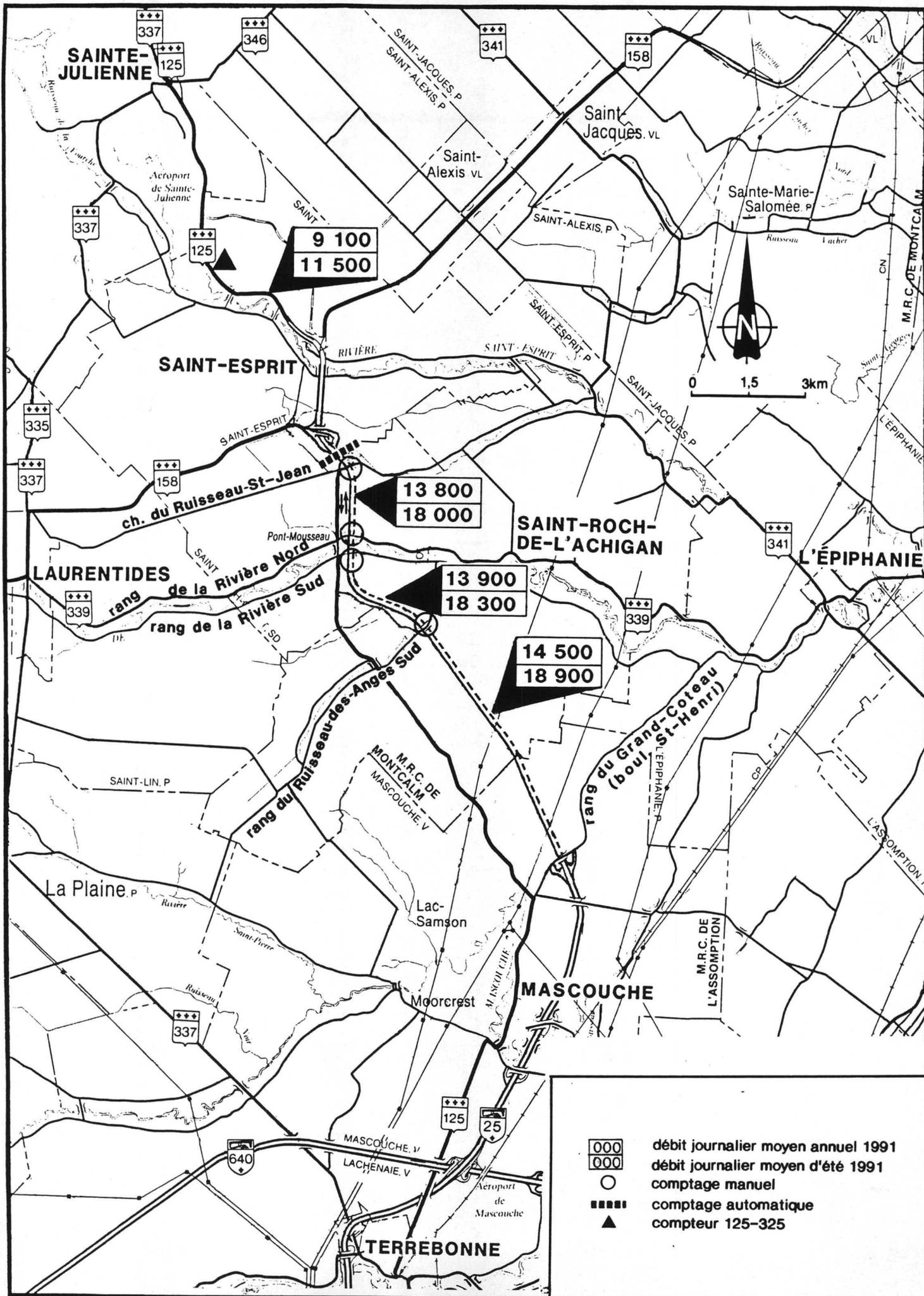


FIG. 1: DÉBITS DE CIRCULATION A-25 ET ROUTE 125

De plus, les comptages manuels effectués en octobre confirment cet achalandage touristique sur l'autoroute; les débits enregistrés le samedi durant 12 heures consécutives (9 h à 21 h) équivalent à 1,5 fois ceux qui ont été enregistrés le mercredi durant une période de douze heures (7 h à 19 h). Les résultats ainsi obtenus sont de 7 800 dont 11 % de véhicules lourds le mercredi, contre 11 500 véhicules et 3 % de camions le samedi.

Les données provenant du compteur automatique qui fut installé du 22 août au 31 août 1989 viennent corroborer ces faits:

23 420, deux essieux le dimanche;
19 180, deux essieux le samedi;
13 253, deux essieux le mercredi.

Les enregistrements de données brutes transformées en équivalent-véhicules donnent les débits suivants:

22 820 véh/j le dimanche, 2 % véh-lourds¹;
18 350 véh/j le samedi, 3 % véh-lourds;
11 400 véh/j le mercredi, 11 % véh-lourds.

D'autres observations des comptages et aussi au niveau du compteur 125-325, révèlent que les heures de pointe où le trafic est au maximum surviennent le dimanche soir, au moment où les plaisanciers reviennent en ville. Le compteur 125-325 a permis d'établir à cet effet qu'un pic dans la circulation survenait au cours du mois de juillet. Le compteur automatique (22-31 août 1989), quant à lui, a permis d'établir que les heures les plus fortes en circulation surviennent le dimanche entre 15 h et 22 h.

1 165 à 1 635 véh/h en direction sud
contre 188 à 470 véh/h en direction nord.

En considérant la circulation dans les deux sens, le débit total entre 15 h et 22 h est de 1 375 à 1 975 véhicules à l'heure, toute catégorie considérée.

¹ Compteur automatique: il enregistre un nombre de passages de deux essieux.

En semaine, durant les jours ouvrables, l'heure de pointe se manifeste entre 16 h et 17 h et durant cette heure 1 050 véhicules empruntent l'autoroute 25 dans les deux sens, alors qu'une proportion de 65 % d'entre eux se dirige vers le nord, soit 685 véhicules environ.

L'attraction du secteur récréo-touristique constitue un attrait indéniable sur les Lavallois et les Montréalais qui y affluent en grand nombre toutes les fins de semaine, et plus particulièrement durant le mois de juillet.

3.4 CAPACITÉ DE LA SECTION ÉTUDIÉE ET SON NIVEAU DE SERVICE

Pour évaluer la capacité et le niveau de service de cette section d'autoroute 25, nous avons utilisé la méthode élaborée dans le «Highway Capacity Manual»².

À partir des caractéristiques géométriques rencontrées (route à deux voies, bon dégagement latéral et surlargeurs aux intersections facilitant les mouvements de virage), nous avons calculé les débits de service et évalué le niveau de service pour la 30^e heure (la plus chargée de l'année). Selon le compteur 125-325, la 30^e heure équivaut à 16,7 % du DJMA, soit 2 300 véhicules environ.

Cette heure de pointe survient le dimanche soir. Nous avons donc effectué nos calculs en ne considérant que 1 % de véhicules lourds et 1 % de véhicules de récréation.

Notre segment d'autoroute 25 opère donc au niveau de service «F» (tableau II). Ce niveau reflète un état lourd de congestion alors que la demande est plus grande que la capacité théorique de la route

² TRB, Highway Capacity Manual, special report 209, Washington, D.C. 1985.

qui se situe à 2 177 véh/h contre 2 300 véh/h (demande réelle). Le phénomène de congestion est amplifié par le fait que cette section à deux voies est coincée entre un court aménagement à quatre voies, au nord, et une autoroute qui se rend jusqu'à Laval, au sud. Les files d'attente sont inévitables.

Le compteur automatique (installé au sud de l'échangeur A-25/Route 158 Ouest) a révélé, après calcul, un débit de 1 975 véh/h, comme nous l'avons vu précédemment. Le débit de pointe calculé est donc de 1 975/F.P.I. (Facteur de pointe instantané), soit 2 057 véh/h. Le niveau de service du dimanche soir d'août 1989 se situerait près du maximum du niveau E, selon «l'analyse du niveau de service» au tableau II. À un tel niveau, l'instabilité règne dans l'écoulement des véhicules en circulation.

Bref, la section d'autoroute 25 considérée n'assume pas du tout la fonction pour laquelle elle est construite, soit d'assurer une mobilité optimale des véhicules et de supporter d'importants débits de circulation, tel que défini au chapitre de la classification fonctionnelle.

**TABLEAU II : ÉVALUATION DU NIVEAU DE SERVICE, A-25,
SAINT-ROCH-OUEST, s.d.**

CALCUL DU NIVEAU DE SERVICE POUR DE LONGS SEGMENTS DE ROUTE À 2 VOIES

ENDROIT: A-25, Saint-Roch-Ouest
DATE : 1991

PÉRIODE: Heure la plus chargée

I - GÉOMÉTRIE

Vitesse de design: 70

Nord ----- 4.3 pieds % non-dépassement: 75

---- accotement -----
----- 24 pieds Profil du terrain: 1

----- 10 pieds (1= plat, 2= vallonné, 3= montagneux)
----- Longueur du segment: -----

II- DONNÉES DE CIRCULATION:

Débit total 2 sens: 2 300 véh/h Sens de la circulation: 85 (% sens le plus chargé)

Débit calculé = débit horaire/F.P.I. % camions: 1 % véh. rec.: 1

Débit calculé = 2 396 véh/h % autobus: 0
----- F.P.I. : 0.96

III- ANALYSE DU NIVEAU DE SERVICE:

NS	DS MAX.	2800	(v/c)i TAB 8-1	fd TAB 8-4	fw TAB 8-5	fhv	pt	et TAB 8-6	pr	er TAB 8-6	pb	eb TAB 8-6
A	108	2800	0.05	0.79	1.00	0.98	0.01	2.0	0.01	2.2	0.00	1.8
B	366	2800	0.17	0.79	1.00	0.97	0.01	2.2	0.01	2.5	0.00	2.0
C	711	2800	0.33	0.79	1.00	0.97	0.01	2.2	0.01	2.5	0.00	2.0
D	1263	2800	0.58	0.79	1.00	0.98	0.01	2.0	0.01	1.6	0.00	1.6
E	2177	2800	1.00	0.79	1.00	0.98	0.01	2.0	0.01	1.6	0.00	1.6

IV - CONCLUSIONS: Ce segment fonctionne au NS F Capacité = 2 177 véh/h

V - ABRÉVIATIONS: NS = niveau de service
F.P.I. = facteur de pointe instantanée
(v/c)i = rapport du débit de service/ capacité au niveau i
DS = débit de service maximum au niveau considéré.

3.5 ÉTUDE DE L'ORIGINE ET DE LA DESTINATION DES VÉHICULES

L'examen de l'origine et de la destination des véhicules confirme que l'autoroute 25 à Saint-Roch-Ouest est utilisée pour une circulation interrégionale et, par conséquent, la fonction de la route de pourvoir à la mobilité des véhicules devrait prévaloir.

Aucune enquête d'origine-destination sur ce tronçon n'a été effectuée. Cependant, une telle étude a été menée en août et en septembre 1989 sur la route 125 à un point situé à 3,8 km au nord de la route 158 Est, à Saint-Esprit. Le débit de circulation journalier sur cette route était de 14 616 véhicules en 1989; en majorant ce volume de circulation de 3,5 % par an, correspondant à un facteur d'accroissement moyen, le débit de circulation aurait été de 15 650 véh/j en 1991 (2 directions) à la limite de Saint-Esprit et de Sainte-Julienne.

Cette enquête a permis de constater que les loisirs constituent le principal motif de déplacement sur l'autoroute avec 42,7 % du DJME (débit journalier moyen d'été).

Les autres motifs de déplacement sont le travail 30,4 %, les affaires 16,5 %, le magasinage et les motifs divers 10,4 %.

Parmi les principales destinations, on note celles de Rawdon 37,6 %, Sainte-Julienne 27,9 %, Chertsey 13,3 %. 68 % des personnes interrogées provenaient de la grande agglomération de Montréal (incluant Laval et la rive sud).

Les constatations ont été transposées au secteur de Saint-Roch-Ouest, où le DJME est de 18 000 véh/jour. Nous nous sommes aussi référés aux résultats des comptages réalisés en 1989 aux intersections suivantes: A-25/Route 158 Ouest, A-25/chemin du Ruisseau Saint-Jean, A-25/Route 339, A-25/rang de la Rivière Sud, A-25/rang du Ruisseau-des-Anges Sud pour estimer les échanges avec les agglomérations de Saint-Roch-de-l'Achigan, Saint-Esprit, ville des

Laurentides et les environs. Un schéma de ces différentes destinations apparaît sur la figure 2.

Il ressort du schéma qu'au niveau de Saint-Roch-Ouest, le trafic de transit représente 85 % de la circulation.

3.6 SÉCURITÉ ET ACCIDENTS

Il apparaît sur la figure 3 un condensé de l'emplacement et de la nature des accidents qui sont survenus sur l'A-25 à Saint-Roch-Ouest au cours des années 1986, 1987 et 1988. La longueur du tronçon concerné est de 5,6 km du rang du Ruisseau-des-Anges Sud jusqu'à la route 158 Ouest. La répartition des accidents est représentée au tableau III. Le taux moyen d'accidents de 0,93 (acc/10⁶ véh-km) est comparable à celui calculé sur les autoroutes rurales du Québec en 1988; il s'établissait à 0,8.

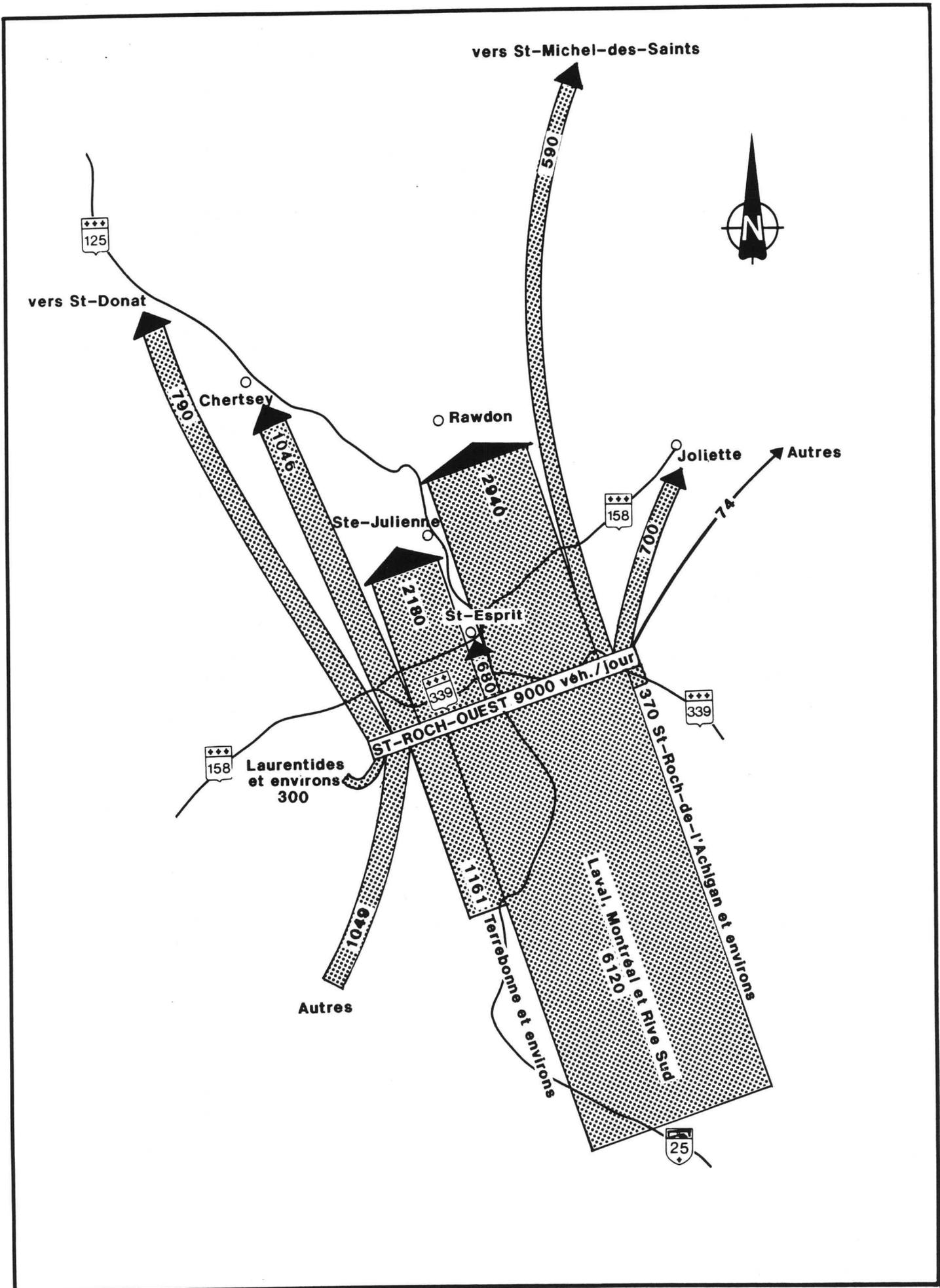


FIG. 2 : VOLUME DE CIRCULATION (Origine-destination) TRANSITANT PAR ST-ROCH-OUEST EN DIRECTION NORD

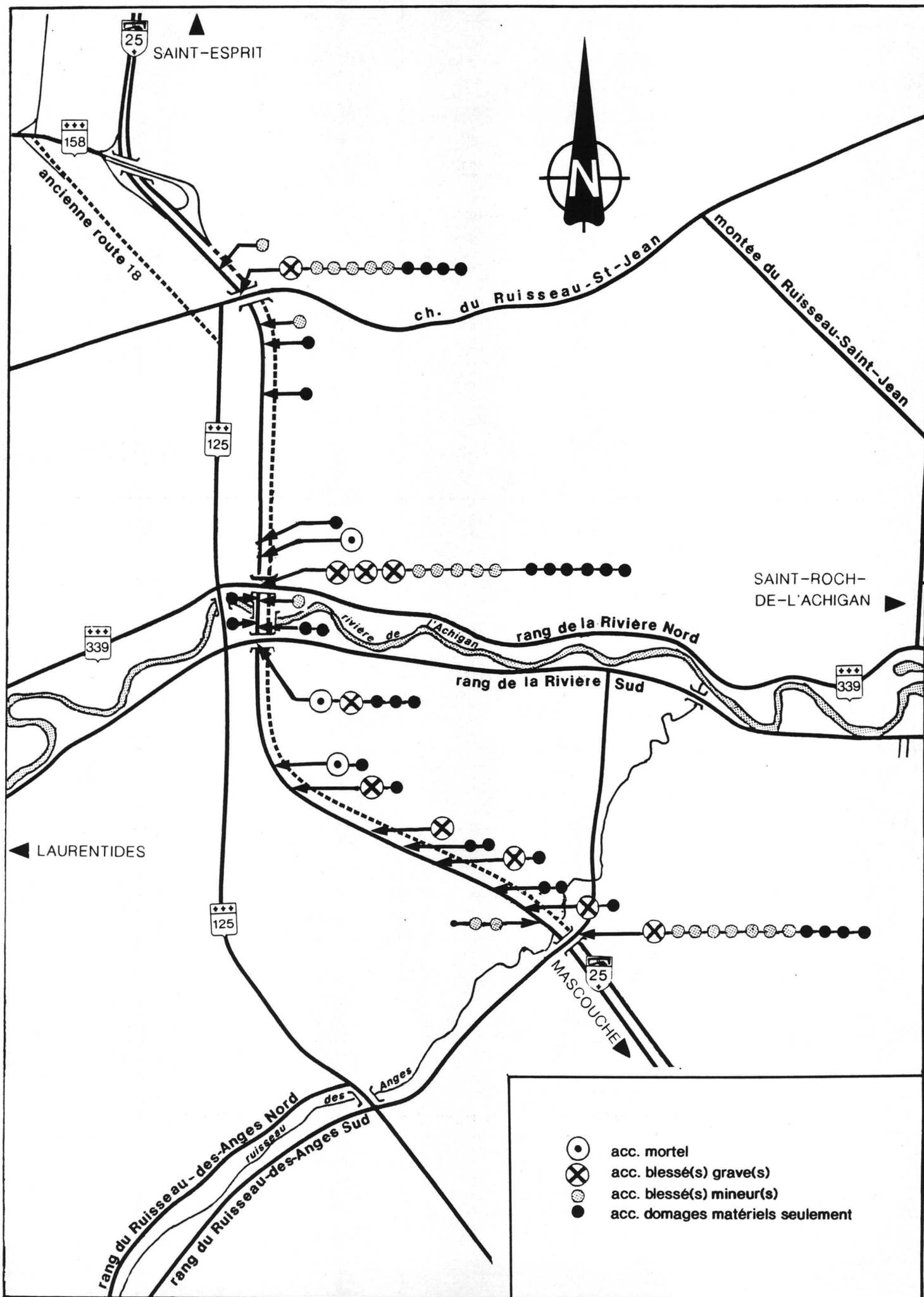


FIG. 3: LOCALISATION DES ACCIDENTS SELON LA GRAVITÉ 1986-87-88

**TABLEAU III : STATISTIQUES D'ACCIDENTS DE 1986, 1987 ET 1988
A-25 ENTRE LE RANG DU RUISSEAU-DES-ANGES SUD ET
L'ÉCHANGEUR A-25/ROUTE 158 OUEST INCLUSIVEMENT**

NOMBRE D'ACCIDENTS							
Année	Mortels	Blessés graves	Blessés mineurs	DMS	Total	Taux d'accidents acc/10 ⁶ véh-km	Taux d'acc. mortels acc/10 ⁸ véh-km
1986	1	4	5	11	21	0,87	4,1
1987	2	2	9	9	22	0,88	8,0
1988	0	4	9	14	27	1,05	0,0
	3	10	23	34	70		
Moyenne annuelle	1	3,3	7,7	11,3	23,3	0,93	4,05

Le taux moyen d'accidents mortels de 4,05 (acc/10⁸ véh-km) est plus élevé que celui enregistré en 1988³ sur les autoroutes rurales du Québec; il n'était que de 0,59 accidents par cent millions (10⁸) de véhicules-kilomètre.

Le haut taux d'accidents mortels dépasse même le taux enregistré sur les routes principales, qui se situe à 3,07.

³ Ce taux est basé sur un échantillonnage d'une dizaine de segments de route, pris au hasard.

La gravité des accidents est certes une conséquence du flot de véhicules et des autres caractéristiques géométriques non homogènes qui prévalent, comme la présence d'intersections au niveau duquel le nombre d'accidents est plus important. Pour 1986, 1987 et 1988, seulement 49 % des accidents étaient avec «dommages matériels seulement» et 19 % de tous les accidents ont entraîné des blessures graves ou ont été mortels.

3.7 CONCLUSION

- L'importance de l'autoroute 25 pour l'industrie touristique de la MRC de Matawinie;
- la fonction d'assurer la mobilité optimale des véhicules que doit assumer le segment routier puisqu'il fait partie du réseau autoroutier et qu'il supporte une très forte proportion de trafic de transit;
- les conditions de circulation désastreuses qui s'expriment par un état de congestion, plus particulièrement les fins de semaine;
- la non-homogénéité des caractéristiques géométriques entre Mascouche et Saint-Esprit, laquelle se répercute sur la sécurité du public-voyageur;
- le nombre d'accidents graves et mortels,

constituent autant de précises incitations à la réalisation de ce segment d'autoroute.

4.0 ANALYSE ET CHOIX DE SOLUTIONS

Le projet, par lequel l'autoroute 25 serait portée à 4 voies entre deux sections déjà réaménagées, ne laisse aucune latitude dans l'élaboration d'hypothèses de solutions compte tenu du milieu, de l'avancement des travaux et des réalisations en place.

L'évidence de la situation nous amène à ne considérer qu'un projet de dédoublement de la chaussée dans le corridor désigné et détenu presque entièrement par le MTQ depuis plus de vingt ans.

Malgré ce cadre restreint d'intervention, deux propositions à caractère limité ont été avancées.

La première est venue de la municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan qui a suggéré l'aménagement d'une voie d'accès et de sortie qui desservirait son futur parc industriel situé en bordure de l'autoroute, au sud-est de l'échangeur du rang du Ruisseau-des-Anges sur la section réaménagée à 4 voies en 1991 (figure 4).

L'autre proposition concernait l'aménagement d'un troisième pont sur la rivière de l'Achigan qui aurait relié les rangs de la Rivière Nord et de la Rivière Sud. Il aurait été situé à l'est des ponts des deux chaussées de l'autoroute. Du côté ouest de l'autoroute, le rang de la Rivière Sud aurait été aménagé en cul-de-sac, sans viaduc.

4.1 AMÉNAGEMENT DE VOIES D'ACCÈS ET DE SORTIE AU FUTUR PARC INDUSTRIEL DE SAINT-ROCH-DE-L'ACHIGAN

Les travaux de conception de l'autoroute et de l'emplacement des échangeurs remontent au milieu des années 60. L'emplacement des viaducs selon la version normale fut examiné à nouveau en 1980 et renforça la position initialement prise à la lancée du projet, c'est-à-dire,

des échangeurs aux intersections suivantes:

- A-25*/route 158 ouest;
- A-25/route 339 (rang de la Rivière Nord);
- A-25/rang du Ruisseau-des-Anges;

des viaducs à la croisée de:

- A-25/chemin du Ruisseau Saint-Jean;
- A-25/rang de la Rivière Sud.

* l'échangeur A-25/route 158 ouest est construit.

En 1991, l'étude bénéfices-coûts sur l'emplacement des échangeurs et des viaducs (plus amplement décrits à l'annexe 2) a apporté les conclusions et recommandations suivantes:

des viaducs doivent être aménagés aux intersections:

- A-25/chemin du Ruisseau Saint-Jean (coût estimé: 1,35 M \$);
- A-25/rang de la Rivière Sud (coût estimé: 1,35 M\$).

Ceux-ci doivent être construits car les usagers ne disposent pas d'un chemin alternatif relativement court leur permettant de communiquer avec la route 125 et de franchir l'autoroute 25. De plus, la non construction de ces viaducs nécessiterait l'aménagement de nouvelles infrastructures qui ne représenteraient pas d'économie, en plus de causer des inconvénients aux usagers.

Des échangeurs doivent être aménagés aux intersections:

- A-25/Rte 339 (coût estimé: 2,95 M\$);
- A-25/rang du Ruisseau-des-Anges (coût estimé: 2,25 M\$).

L'échangeur A-25/Rte 339 est justifié du fait que:

- la route 339 est une route régionale traversant d'est en ouest la MRC de Montclam;
- il satisfait les critères suggérés d'espacement des échangeurs car il est situé à 3,2 km de l'échangeur du rang du Ruisseau-des-Anges et à 3,0 km de l'échangeur de la route 158;
- la construction de cet échangeur engendrera des bénéfices aux usagers en ce qui concerne les frais d'opération des véhicules et de temps de parcours sauvés de l'ordre de 324 600 \$/an minimum;
- le rapport bénéfices-coûts est d'au moins 1,61, sans compter les bénéfices engendrés du point de vue sécurité routière.

De plus, la non-construction de l'échangeur A-25/Rte 339 nécessiterait le prolongement de la route 125, avec une emprise de 20 m, jusqu'à la route 158, tel que prévu, car elle y supporterait un débit de l'ordre de 1 800 véh/j. Ceci entraînerait des dépenses de 300 000 \$ de plus, sans compter les expropriations nécessaires en milieu agricole.

L'échangeur A-25/rang du Ruisseau-des-Anges est justifié du fait que:

- cet échangeur est distant de 6,6 km de l'échangeur A-25/rang du Grand-Côteau (Mascouche);
- un échangeur engendrera des bénéfices aux usagers, quant aux frais d'opération des véhicules et de temps de parcours sauvés, de l'ordre de 486 000 \$/an minimum;
- le rapport bénéfices-coûts est d'au moins de 4,19, sans compter les bénéfices engendrés du point de vue sécurité routière.

Notons également que la majeure partie des terrains sont déjà expropriés en vue de la construction des échangeurs.

Les échangeurs et viaducs prévus lors de la conception originale de l'autoroute 25, entre Saint-Esprit et Mascouche, sont justifiés et répondent adéquatement à la demande.

D'autre part, relier la voie collectrice de son futur secteur industriel à l'A-25 Nord, tel que demandé par le Conseil municipal de Saint-Roch-de-l'Achigan, ne saurait être recommandé, ni du point de vue géométrique, ni du point de vue circulation. Un tel aménagement géométrique doit être évité car il ne permet pas le mouvement de retour des véhicules vers leur point d'origine.

4.2 AMÉNAGEMENT D'UN PONT SUR LA RIVIÈRE DE L'ACHIGAN POUR RELIER LES RANGS DE LA RIVIÈRE SUD ET LA RIVIÈRE NORD

En 1984-85, il fut envisagé d'éliminer le viaduc sur le rang de la Rivière Sud et de faire le lien entre les deux rangs qui longent la rivière par le biais d'un pont. Cela aurait entraîné une discontinuité sur le rang de la Rivière Sud et l'obligation pour les usagers, tant producteurs que résidents, de faire un détour de 1,2 km (annexe 3). Évidemment, les résidents et les représentants des producteurs agricoles ont désapprouvé la mesure au cours d'une rencontre avec les représentants du Ministère. Le résultat a été le maintien du projet dans sa forme originale avec viaduc sur le rang de la Rivière Sud, comme il avait été prévu à l'origine.

5.0 DESCRIPTION DU PROJET

Le projet implique la réalisation de trois types d'ouvrages. Vient, en premier lieu, l'addition d'une chaussée double à l'est de celle qui existe déjà. Toutes les emprises nécessaires à la réalisation de cet ouvrage sont détenues par le ministère des Transports du Québec. Elles sont isolées des terres agricoles avoisinantes par une clôture à grillage galvanisé. La juxtaposition de cette deuxième chaussée sur près de 6,3 km serait réalisée dans une emprise de 90 mètres, selon la norme D-2300 (figure 5).

Parmi les ouvrages de structures, on note la construction de quatre viaducs aux points de rencontre de l'autoroute avec les routes secondaires suivantes:

- le rang du Ruisseau-des-Anges;
- le rang de la Rivière Sud;
- la route 339 (le rang de la Rivière Nord);
- le chemin du Ruisseau-Saint-Jean.

Les ouvrages ont nécessité et/ou nécessiteront l'aménagement d'approches surélevées pour permettre aux viaducs d'y enjamber les chaussées de l'autoroute (carte 5).

L'aménagement de deux échangeurs est prévu aux intersections suivantes:

- A-25/Rang du Ruisseau-des-Anges;
- A-25/Route 339.

Dans les deux cas, il s'agit d'échangeurs complets avec bretelles entrée/sortie et de viaducs maintenant le lien sur les routes secondaires et donnant accès aux municipalités de Saint-Roch-de-l'Âchigan et de ville des Laurentides.

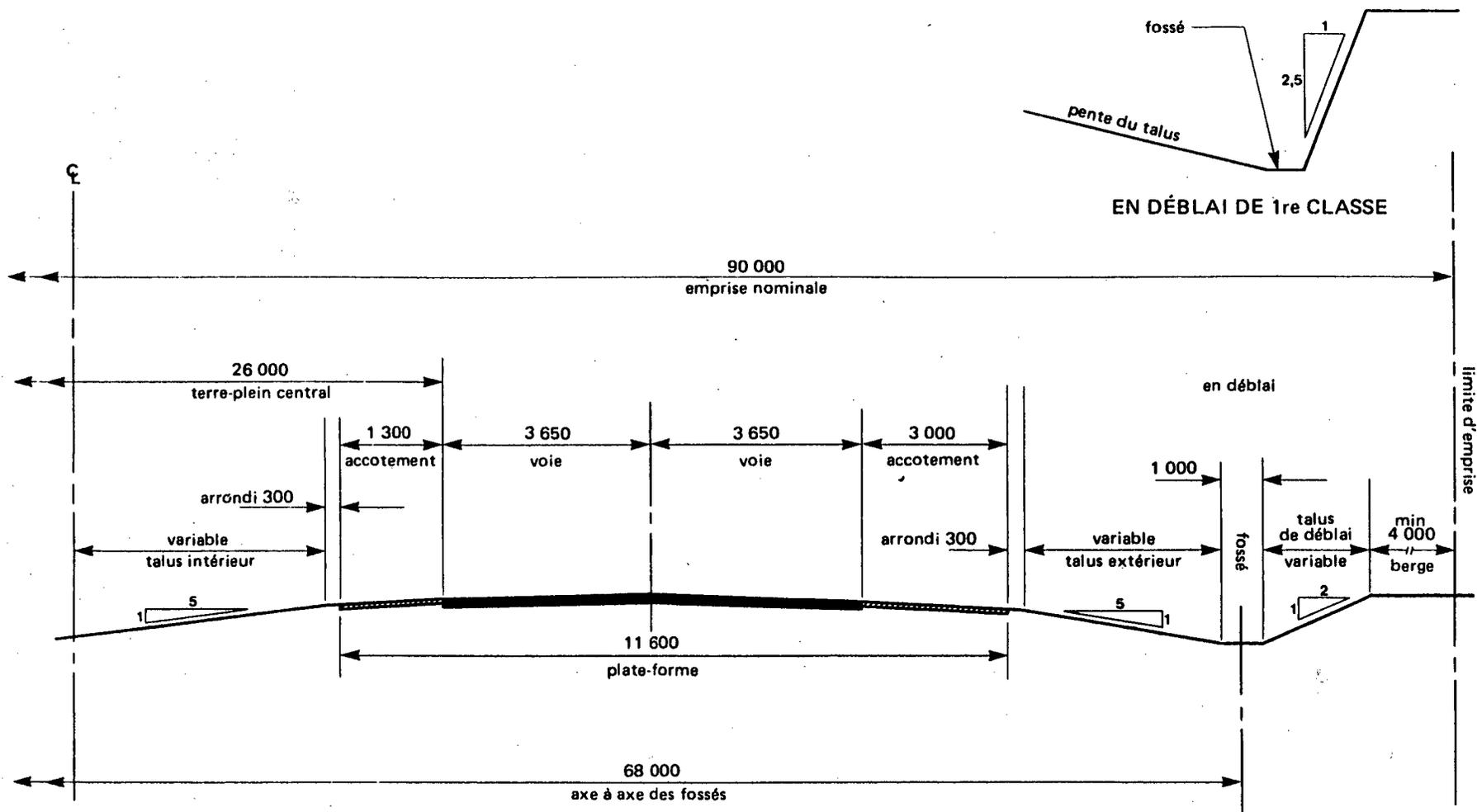
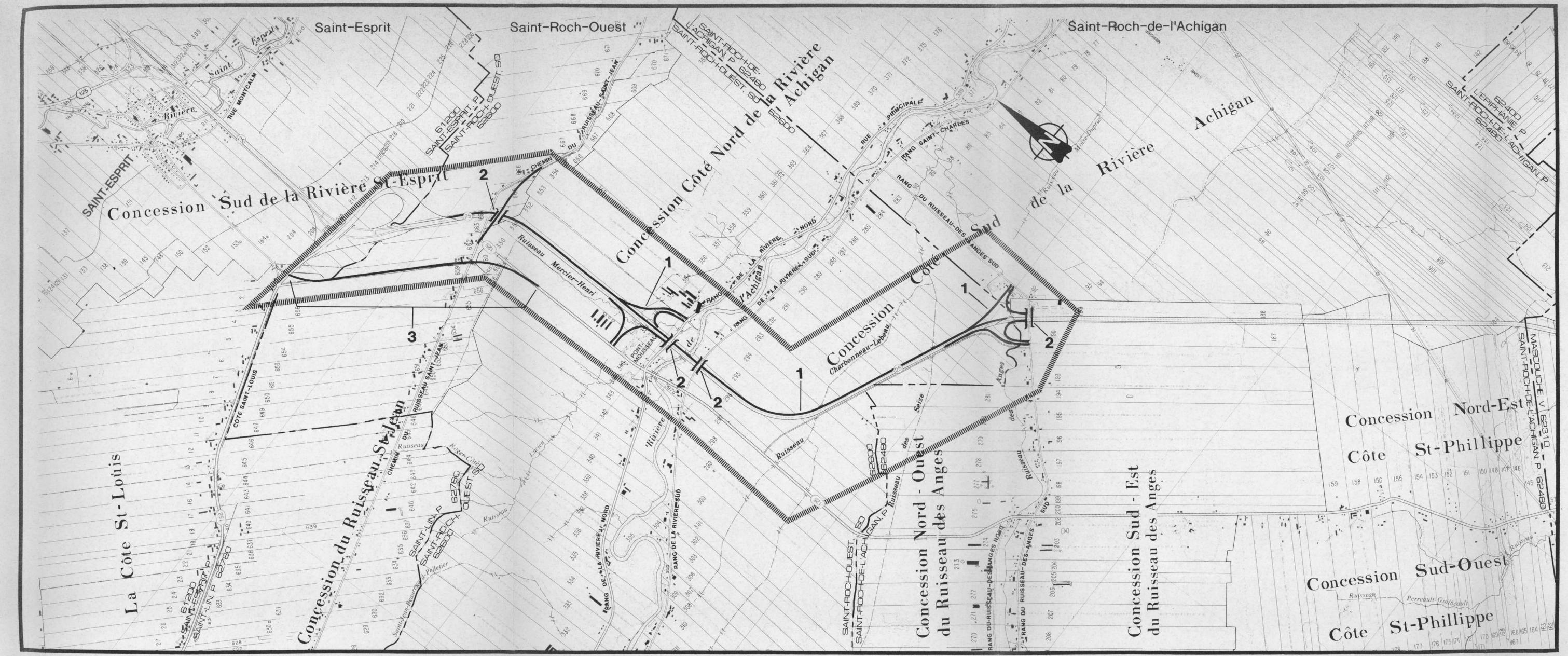


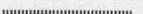
FIG. 5: TYPE A - AUTOROUTE À QUATRE VOIES



ÉTUDE D'IMPACT
AUTOROUTE 25

Du rang du Ruisseau-des-Anges
à la route 158

LE PROJET

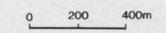
-  Aménagement projeté
- 1** Addition d'une chaussée et de 2 échangeurs
- 2** Construction de 4 viaducs et des approches
- 3** Amélioration d'un tronçon de la route 125
-  Zone d'étude
-  Limites municipales

 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: J.P. Grégoire/ P. Martin Date: 22-06-1992

Echelle: 1: 20 000

CARTE 5



Une différence, cependant, marque le design des deux aménagements. Alors que l'échangeur A-25/rang du Ruisseau-des-Anges est conçu selon le modèle de «demi-trèfle», celui sur la route 339 est le résultat d'un «parclo modifié». Cet aménagement est conditionné par le milieu de façon à minimiser l'impact. La réalisation d'un échangeur en demi-trèfle nécessitant plus d'espace aurait entraîné l'élimination de toutes les résidences au carrefour des routes 339 et 125.

Aussi, dans le but de conserver à la route 125 un rôle de desserte privilégiée à l'autoroute et de voie parallèle majeure, entre Saint-Esprit et Mascouche, la section comprise entre le chemin du Ruisseau-Saint-Jean et la route 158 Ouest, communément appelée ancienne route 18, serait réaménagée de façon à demeurer ouverte toute l'année, ce tronçon étant actuellement trop étroit, peu carrossable et fermé à la circulation en hiver (carte 5). La section-type, prévue pour la réfection de la chaussée et de deux points d'intersection, apparaît à la figure 6.

La réalisation des échangeurs nécessiterait l'acquisition de parcelles de terrain comme en fait foi la carte 5.

Toutes les autorisations de la Commission de la protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) ont été obtenues pour la construction de l'autoroute, des viaducs, des échangeurs et du réaménagement de la route 125 (annexe 4).

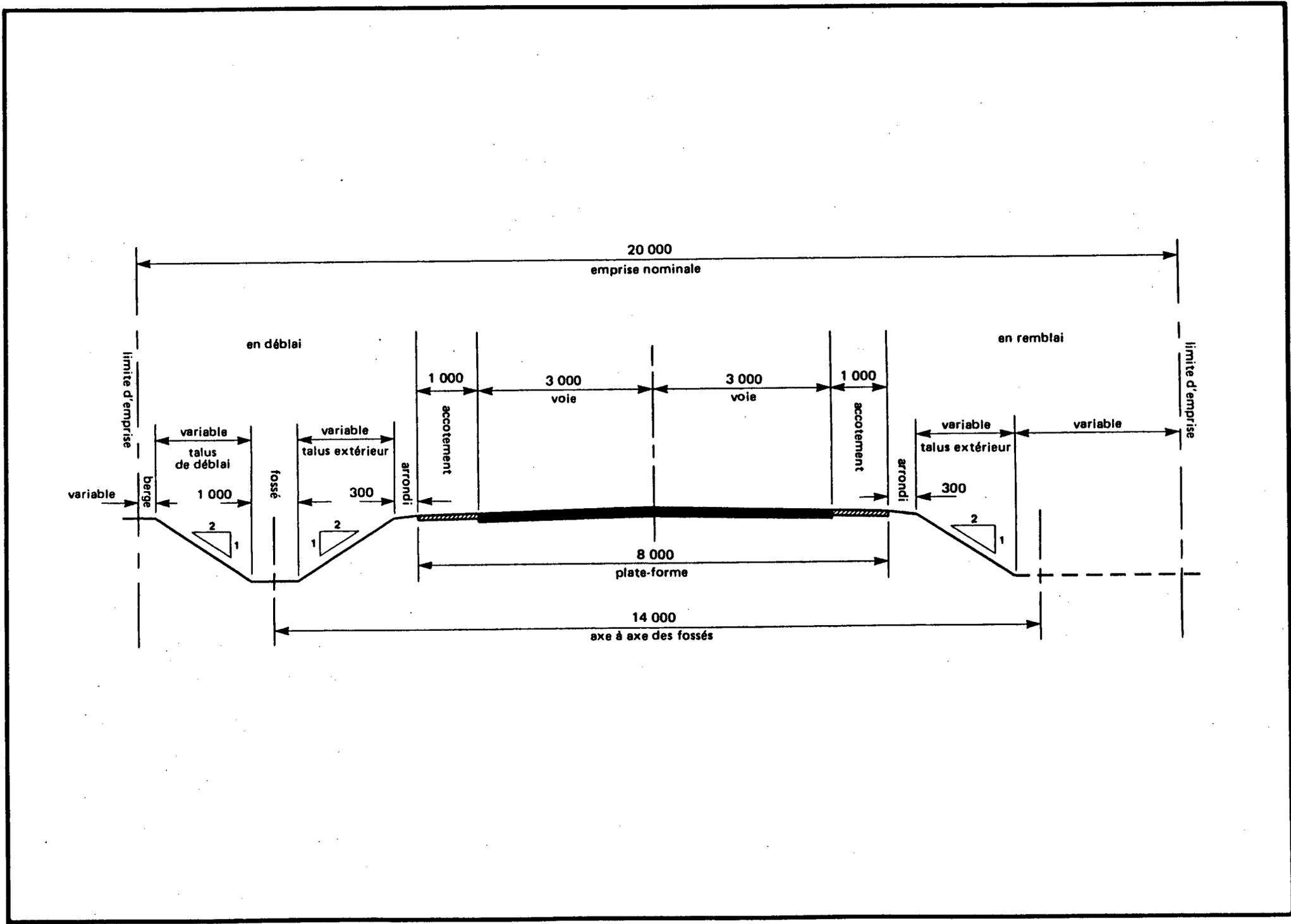


FIG. 6: TYPE F - ROUTE LOCALE

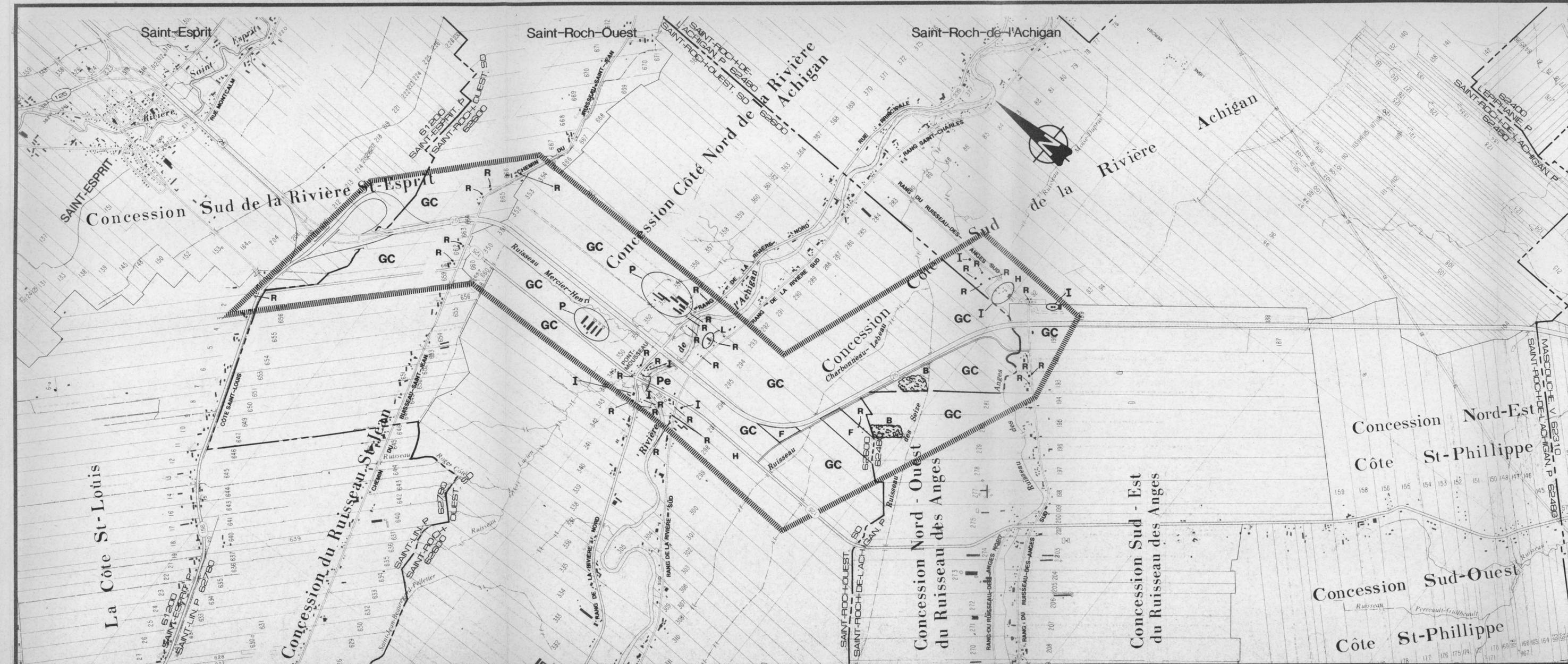
6.0 CARACTÉRISATION DU MILIEU ENVIRONNANT

Le projet à l'étude se situe principalement dans un milieu agricole. Toutefois, d'autres composantes des milieux naturel, humain et visuel ont fait l'objet d'inventaire.

6.1 ZONE D'ÉTUDE

Un corridor de 0,5 km de part et d'autre de l'autoroute 25 constitue la zone d'étude. Il est situé au sud de la MRC de Saint-Roch-Ouest et touche une partie de la concession nord-ouest du Ruisseau-des-Anges de la MRC de Saint-Roch-l'Achigan.

La zone d'étude englobe l'emprise déjà expropriée ainsi que les terres riveraines. Mentionnons que l'acquisition de nouvelles emprises est uniquement due à des réaménagements apportés aux plans originaux et n'a pas pour effet de modifier ou de changer les tracés initialement élaborés lors de l'acquisition du corridor, il y a plus de 20 ans. La zone d'étude est donc limitée au site d'intervention et à ses abords immédiats. Seules les données ou les informations à caractère régional débordent de cette zone (carte 6).



ÉTUDE D'IMPACT
AUTOROUTE 25

Du rang du Ruisseau-des-Angés
à la route 158

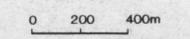
UTILISATION DU SOL

- B Espace boisé
 - GC Grande culture
 - H Horticulture
 - F Friche herbacée
 - Pe Pépinière
 - P Porcherie
 - L Ferme Laitière
 - R Emplacement de résidences
 - I Commercial et Industriel incluant des activités commerciales saisonnières
- Zone d'étude
 Limites municipales

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: J.P. Grégoire / P. Martin Date: 25-06-92

Échelle: 1: 20 000 CARTE 6



6.2 MÉTHODOLOGIE ET SOURCES

La méthode d'inventaire a été établie sur deux niveaux. Au premier niveau, l'exploration globale a été effectuée à partir des cartes produites par les différents organismes publics et parapublics. La compilation des données ainsi répertoriées est présentée à l'échelle de 1: 20 000 dans la plupart des cas. Des éléments particuliers, ou susceptibles d'être perturbés, ont fait l'objet d'expertises plus détaillées, au cours desquelles des données ont été prises, des gens ont été rencontrés, des informations ont été vérifiées sur place.

6.3 PLANIFICATION DU TERRITOIRE

La section planification du territoire présente les orientations d'aménagement et les affectations du sol des intervenants du milieu, soit le gouvernement du Québec et ses agences, les MRC et les municipalités. Il faut souligner que le gouvernement du Canada ne possède aucun intérêt particulier dans la zone d'étude et que le gouvernement du Québec n'y intervient directement que par le biais de la Commission de protection du territoire agricole et par le biais du ministère des Transports du Québec de par la présence de l'autoroute 25 et de son emprise.

Prendre note que les effets sur l'étalement urbain sur la villégiature et sur les routes d'accès situées à proximité des échangeurs sont présentés au chapitre 11.0 ainsi que les statistiques sur l'évolution des ménages pour les trois municipalités présentes dans la zone d'étude.

6.3.1 COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC ___

La totalité de la zone d'étude est située en territoire agricole protégé. L'emprise du ministère des Transports expropriée avant l'entrée en vigueur de la *Loi sur la protection du territoire agricole* peut être aliénée, lotie et utilisée à d'autres fins que l'agriculture.

6.3.2 MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE MONTCALM _____

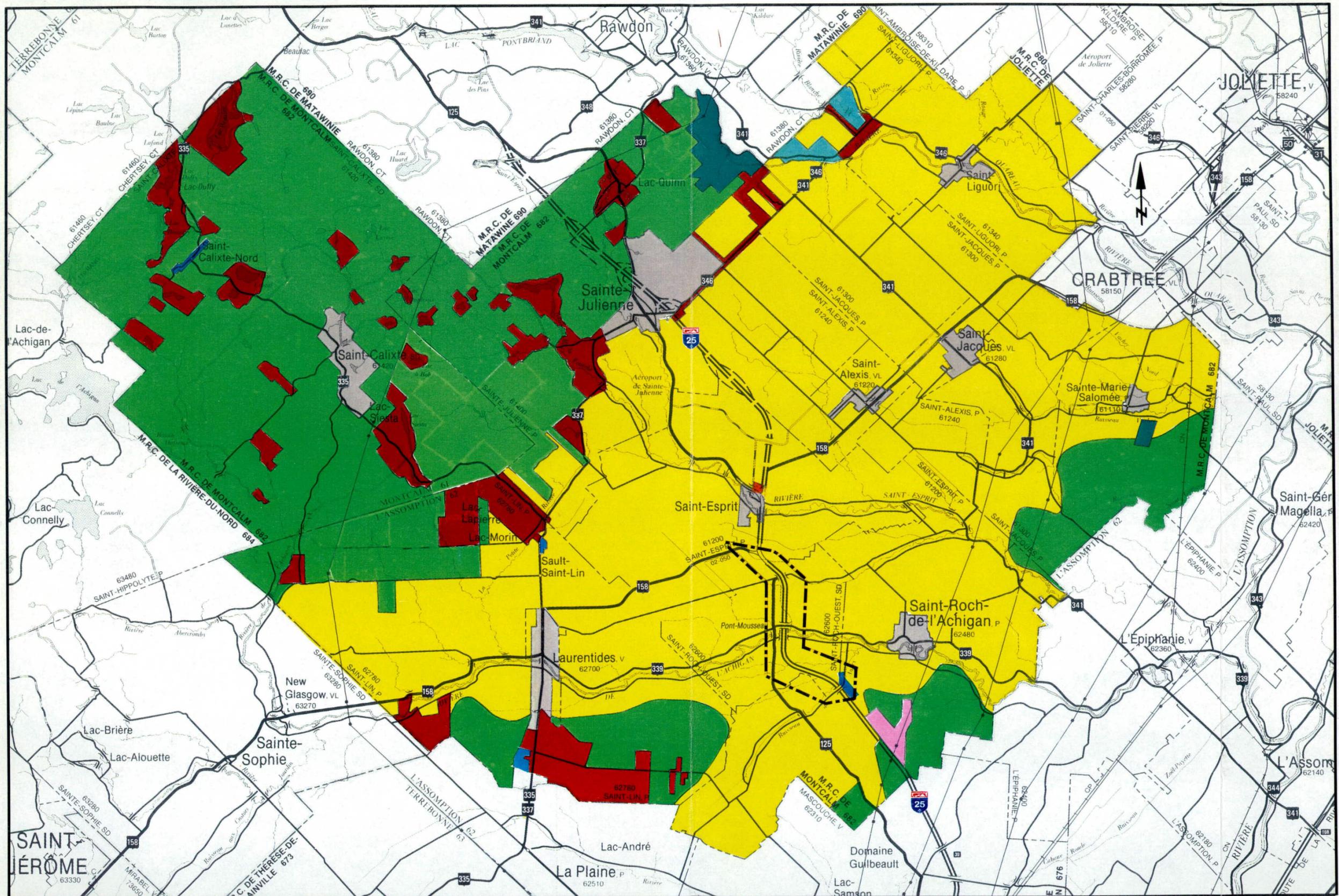
La zone d'étude est située entièrement à l'intérieur des limites de la MRC de Montcalm et, en plus grande partie, sur le territoire de la municipalité de Saint-Roch-Ouest. Au nord, une faible portion de la zone d'étude est située sur le territoire de la municipalité de Saint-Esprit et, au sud, sur le territoire de la municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan. Pour la localisation exacte de la zone d'étude, on doit se référer à la carte 7 «Grandes affectations du territoire».

Le schéma d'aménagement de la MRC de Montcalm est en vigueur depuis juin 1988 et fera l'objet d'une révision dans la deuxième moitié de l'année 1993.

• Orientations d'aménagement

La MRC de Montcalm s'est dotée de 11 orientations d'aménagement, soit:

1. Consolidation des agglomérations urbaines et villageoises;
2. Restructuration des têtes de développement résidentiel et de villégiature et contrôle du développement de nouvelles zones;



ÉTUDE D'IMPACT
AUTOROUTE 25

Du rang du Ruisseau-des Angés
à la route 158

**GRANDES AFFECTATIONS
DU TERRITOIRE**

- Aire urbaine
- Aire résidentielle péri-urbaine
- Aire para-industrielle
- Aire industrielle type 1
- Aire industrielle type 2
- Aire commerciale para-agricole
- Aire agricole
- Aire récréative
- Aire forestière
- Aire de protection
- Zone d'étude
- Limites municipales

Source: Schéma d'aménagement de la MRC de Montcalm (plan 4) 1993, CONSAUR

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien Pierrette Martin Date : 19-08-92

Échelle : 1 : 125 000
0 1,5 3km

CARTE 7.

3. Identification des éléments patrimoniaux les plus intéressants;
4. Création d'un centre de vente et de transformation des produits agricoles;
5. Protection du domaine agricole;
6. Amélioration de la qualité des cours d'eau et de leurs rives;
7. Amélioration et modernisation du réseau routier, tout particulièrement au niveau des routes secondaires;
8. Solutionner le problème de traitement des déchets;
9. Coexistence des différentes fonctions présentes sur le plateau laurentien;
10. Contrôle à l'intérieur des zones dangereuses pour la sécurité et la santé publique;
11. Complémentarité des aires industrielles et contrôle des risques pour l'environnement découlant des activités industrielles.

L'orientation n° 7 «Amélioration et modernisation du réseau routier, tout particulièrement au niveau des routes secondaires», précise les orientations de la MRC en ce qui a trait à l'autoroute 25. Il est souligné:

«De plus la route 25, entre Mascouche et Saint-Esprit, doit être dédoublée de toute urgence afin de s'adapter au débit enregistré actuellement.

De plus, la construction du tronçon de l'autoroute 25, entre Saint-Esprit et Rawdon, est également favorisée par la MRC⁴.

⁴ Schéma d'aménagement. MRC de Montcalm. 26 février 1987. Mise à jour mars 1993.

- Affectations du territoire

Le schéma d'aménagement définit 10 affectations, soit les affectations suivantes:

- . urbaine,
- . résidentielle péri-urbaine,
- . commerciale para-agricole,
- . agricole,
- . de récréation,
- . forestière,
- . de protection,
- . para-industrielle,
- . industrielle, de catégorie 1,
- . industrielle, de catégorie 2.

La zone d'étude comprend des affectations agricole et para-industrielle, tel que le montre la carte 7 «Grandes affectations du territoire».

Le schéma d'aménagement définit ainsi les objectifs des affectations agricole et para-industrielle:

«Les aires agricoles sont réservées principalement à des exploitations agricoles et aux usages reliés à l'agriculture. Il est de plus autorisé dans ces aires les constructions résidentielles le long des routes existantes et les activités récréatives n'utilisant pas d'espace cultivé. Certaines activités commerciales considérées comme complémentaires à l'usage agricole peuvent également être permises en zone agricole. En dernier lieu, les activités industrielles extractives sont également possibles en zone agricole. L'aire agricole permet également les activités industrielles considérées comme complémentaires à l'activité agricole, soit les abattoirs, les meuneries, les conserveries, les laiteries, etc. Les activités de traitement d'entreposage, d'enfouissement ou d'élimination de déchets peuvent être permises dans l'aire agricole en respectant les dispositions du document complémentaire.

Les aires para-industrielles ont été créées afin de prévoir de l'espace pour les activités industrielles et commerciales de nuisance, de façon à ne pas remettre en question la qualité de vie à l'intérieur des aires urbaines. Ces aires para-industrielles nécessitent des accès faciles du réseau routier et autoroutier et devront respecter certains critères de protection de l'environnement visuel. Ces aires constitueront donc une alternative pour ce type d'activités (transport, débosselage, etc.) qui sont souvent mal venues en zone urbaine. Toutes les activités agricoles sont également permises à l'intérieur de ces aires».

- **Périmètres d'urbanisation**

La zone d'étude ne comprend aucun des neuf périmètres d'urbanisation prévus au schéma d'aménagement. En ce sens, la zone d'étude ne comprend aucune extension ou concentration future (court, moyen ou long terme) d'habitat ou de développement de type urbain.

- **Zones de contrainte**

La zone d'étude ne comporte qu'une seule zone de contrainte identifiée au schéma d'aménagement, soit les abords de la rivière de l'Achigan et de son affluent, le ruisseau Mercier-Henri, sujets aux mouvements de terrain compte tenu de la nature argileuse des sols et des pentes escarpées.

- **Territoires d'intérêts historique et écologique**

La zone d'étude, tel qu'identifié par le schéma d'aménagement comporte trois composantes d'intérêt historique et aucune d'intérêt écologique.

Les composantes d'intérêt historique sont:

- . les abords de la rivière de l'Achigan incluant le rang de la Rivière Nord, ou route 339, et le rang de la Rivière Sud, compte tenu de la valeur patrimoniale des fermes dispersées le long des chemins ruraux;
- . les abords du rang du Ruisseau-des-Anges pour les mêmes raisons que le rang de la Rivière-Nord et le rang de la Rivière-Sud.
- . la route 125 correspond à un circuit touristique proposé sur le plan 15 «Territoire d'intérêt historique» du schéma d'aménagement.

Il faut souligner que le schéma d'aménagement ne comporte aucune disposition normative et que les municipalités n'ont pas l'obligation de rédiger des normes pour la protection ou la mise en valeur de ces composantes.

- **Document complémentaire**

Les normes minimales d'aménagement, présentées dans le document complémentaire, constituent un élément important menant à la réalisation des orientations d'aménagement. Il faut souligner notamment les normes applicables aux constructions et ouvrages à proximité des cours d'eau et des lacs, et aux constructions et ouvrages à l'intérieur des zones sujettes aux mouvements de terrains compte tenu de la présence de la rivière de l'Achigan et de zones de contraintes. Ces normes sont tirées, entre autre, de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*, stipulant les bandes de protection des rives ainsi que les travaux permis.

6.3.3 MUNICIPALITÉ DE SAINT-ROCH-OUEST _____

La majeure partie de la zone d'étude est située sur le territoire de la municipalité de Saint-Roch-Ouest.

- **Orientations d'aménagement**

La municipalité, par le biais de son plan d'urbanisme, adopté le 8 mai 1990, s'est dotée de deux orientations, soit:

- consolider le secteur agricole;
- protéger les habitations riveraines de la rivière de l'Achigan.

Il faut souligner que la municipalité de Saint-Roch-Ouest, conformément au schéma d'aménagement, n'a pas retenu le concept de zone patrimoniale pour les rangs Rivière Nord et Rivière Sud, ni le concept de parcours d'intérêt historique pour la route 125.

- **Réglementation d'urbanisme**

Conformément au schéma, le territoire est affecté aux activités agricoles (carte 8).

Les usages permis dans les zones agricoles incluses dans la zone d'étude (zones A1-3, A1-4 et A1-7) sont les cultures, l'élevage, la transformation et l'entreposage. Les habitations unifamiliales et bifamiliales, ainsi que toutes les activités dites publiques sont autorisées.

On retrouve également, à la jonction de la route 125 et du rang de la Rivière Nord (route 339) deux zones commerciales. La zone C2-8 permet les commerces de divertissement et les activités commerciales reliées aux entrepreneurs généraux ou spécialisés générant des

nuisances, ainsi que les habitations unifamiliales, les cultures et l'élevage. Finalement, la zone C1-5 autorise les activités commerciales de détail et de service reliées à l'automobile.

Les zones commerciales C2-8 et C1-5 sont situées en territoire agricole protégé en vertu de la *Loi sur la protection du territoire agricole* et sont soumises notamment aux articles 101 et suivants de la section IX portant sur les droits acquis.

Il faut souligner que le règlement de zonage de la municipalité de Saint-Roch-Ouest comporte des dispositions applicables aux constructions en bordure des cours d'eau et aux opérations de construction, d'aménagement et de lotissement dans les zones sujettes aux mouvements de terrain⁵ en vigueur dans la zone d'étude compte tenu de la présence de la rivière de l'Achigan et des risques de mouvements en périphérie de cette rivière et de ses affluents. Ces dispositions établissent les bandes de protection et présentent le type de travaux pouvant y être réalisés ou prohibés.

6.3.4 MUNICIPALITÉ DE SAINT-ROCH-DE-L'ACHIGAN _____

La zone d'étude n'occupe qu'une portion très réduite de la municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan. Le règlement de zonage de la municipalité a prévu une zone para-industrielle, en grande partie occupée, en bordure de l'autoroute. Les reste du territoire inclus dans la zone d'étude est zoné agricole par la municipalité.

6.3.5 MUNICIPALITÉ DE SAINT-ESPRIT _____

La zone d'étude n'occupe qu'une portion réduite de la municipalité de Saint-Esprit à la jonction de l'autoroute 25 et de la route 158.

⁵ Règlement de zonage 1987, Saint-Roch-Ouest, p.87.

Tout le territoire est zoné agricole en vertu du règlement de zonage de la municipalité.

6.4 UTILISATION DU SOL

La zone d'étude comporte des activités agricoles (culture, élevage et entreposage) ainsi que des activités commerciales, para-industrielles et récréotouristiques. On compte également plusieurs habitations et des réseaux de services publics. Aucune activité institutionnelle, forestière ou d'extraction n'a été recensée. L'utilisation du sol recensée est présentée à la carte 6.

6.4.1 HABITATIONS

Huit habitations ont été recensées sur le rang du Ruisseau-des-Anges, deux habitations isolées le long de la route 125, cinq habitations le long du rang de la Rivière Sud et dix le long du rang de la Rivière Nord et, finalement, cinq habitations le long du chemin du Ruisseau-Saint-Jean, pour un total de 30 habitations.

6.4.2 ACTIVITÉS COMMERCIALES ET PARA-INDUSTRIELLES

Onze commerces et petites industries ont été recensés dans la zone d'étude, soit:

- Rang du Ruisseau-des-Anges
 - . clinique d'acupuncture,
 - . Entreprise JALI,
 - . roulotte motorisée Lachapelle inc.,

- . atelier mécanique,
 - . détaillant d'électroménagers,
 - . ébénisterie l'Échaillon;
- **Rang de la Rivière Sud**
- . un légumier saisonnier;
- **Rang de la Rivière Nord**
- . un commerce de pièces automobiles,
 - . un garage,
 - . un garage abandonné,
 - . un entrepreneur en dynamitage.

6.4.3 ACTIVITÉS RÉCRÉOTOURISTIQUES _____

Une piste de motoneige signalisée par le ministère des Transports du Québec a été recensée dans l'axe de la route 125 à l'intersection du rang du Ruisseau-des-Anges. Le tracé de cette piste n'a pu être établi de façon précise.

6.4.4 RÉSEAUX DE SERVICES PUBLICS _____

Outre le réseau aérien de distribution d'électricité et de téléphone sur les rangs croisant la zone d'étude, on compte également une ligne souterraine de câbles téléphoniques en bordure du chemin du Ruisseau Saint-Jean à l'est de l'emprise de l'autoroute 25.

6.5 DESCRIPTION DU MILIEU AGRICOLE

6.5.1 QUALITÉ DU SOL ET DRAINAGE

L'agriculture est omniprésente et les conditions du sol s'y prêtent avantageusement. Il s'agit principalement de sols argileux de classe 2 considérés de bonne qualité à l'échelle de la classification des potentiels du sol qui s'échelonne de 1 à 7.

En résumé, d'après cette classification, les sols classés 1, 2, 3 sont bons, les sols classés 4 et 5 sont de qualité moyenne; les sols classés 6 et 7 et le sol de classe 5, en association avec le sol de classe 7, sont tous de qualité faible ou médiocre.

L'argile Sainte-Rosalie (en bleu sur la carte 9) domine l'ensemble du territoire agricole de Saint-Roch-Ouest.

Ce sol est caractéristique des endroits plats, et dépourvu de pierre. Le drainage naturel est déficient à cause du manque de pente et du peu de perméabilité des matériaux argileux. Le drainage souterrain (carte 10) permet une aération complète du sous-sol et améliore le rendement des récoltes en approfondissant la zone d'approvisionnement des racines.

6.5.2 STRUCTURE AGRAIRE

Le corridor a été orienté dès sa conception en parallèle avec les divisions cadastrales sur presque la totalité du parcours, à l'exception d'un court tronçon de 1,5 km qui coupe en travers une série de lots terminés en dents de scie et faisant partie de la concession Côte Sud de la rivière de l'Achigan (entre le ruisseau

des Anges et la rivière de l'Achigan). Malgré ce sectionnement de terre par le passage de l'autoroute, un accès permanent a été maintenu sur l'ensemble des lots par l'aménagement d'une route parallèle à l'autoroute qui fait également jonction entre la route 125 et le rang du Ruisseau-des-Anges (carte 10).

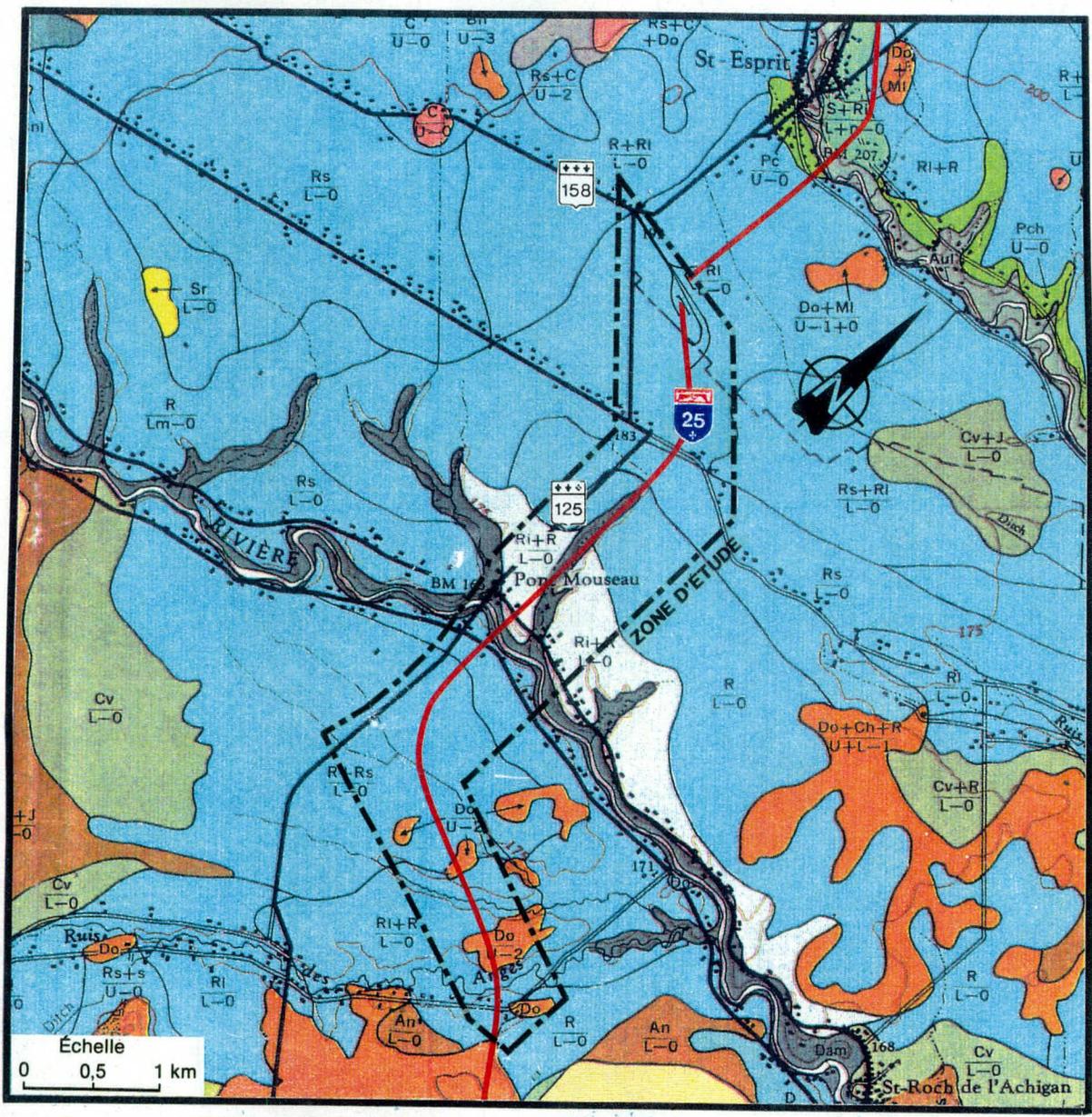
6.5.3 TENURE DES TERRES ---

La majorité des lots de la zone d'étude fait partie du domaine privé à l'exception des superficies déjà expropriées par le ministère des Transports du Québec.

D'ailleurs, le Ministère a acquis les lots résiduels en même temps qu'il a fait l'acquisition des terrains situés dans le corridor routier de l'autoroute 25 et ce, au milieu des années 60. Ces lots apparaissent sur la carte 11 et sont mis en évidence par de la trame. Ceux qui sont hachurés font l'objet de contrats de location; ceux qui ont une trame à point ont fait l'objet de procédures de rétrocession entreprises en mai 1992. Ces terres ont été vendues à des producteurs agricoles de la région, à l'automne de la même année.

6.5.4 USAGE AGRICOLE DES TERRES ---

Les conditions biophysiques favorables du milieu, le contexte socio-économique et la protection des terres contribuent au maintien de l'activité agricole. Le constat d'une prospérité certaine du milieu se traduit par la présence de plusieurs bâtiments d'élevage qui se situent à proximité du corridor autoroutier au nord de la rivière de l'Achigan. Dans cette vaste plaine, les fermes sont de grande dimension et sont constituées de plusieurs lots qui sont parfois

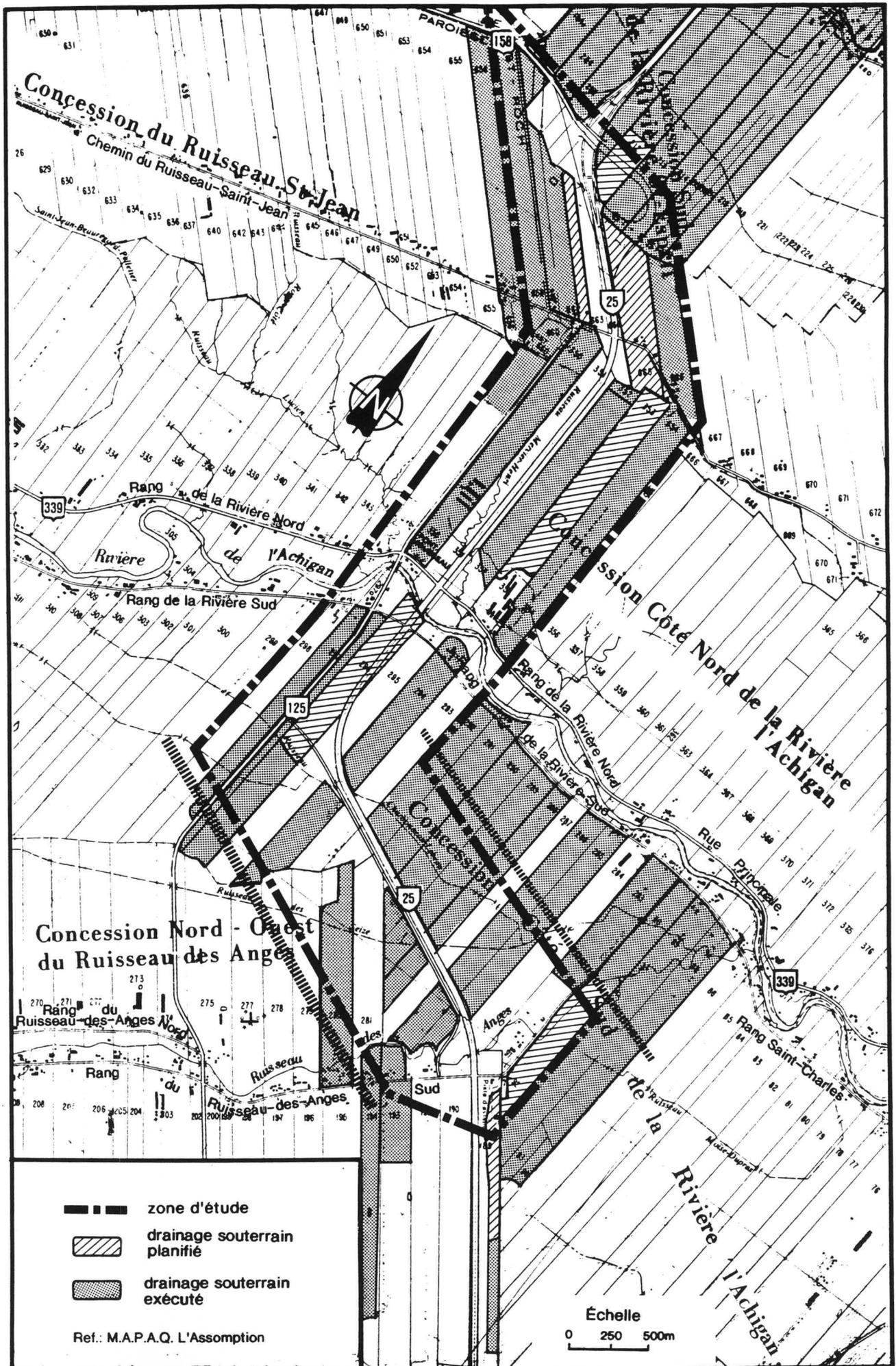


SYMBOLE SYMBOL	NOM DU SOL ET INITIALES DU GROUPE SOIL NAME AND INITIALS OF GROUP	TEXTURE TEXTURE	DRAINAGE DRAINAGE	ROCHE MÈRE PARENT MATERIAL
-------------------	--	--------------------	----------------------	-------------------------------

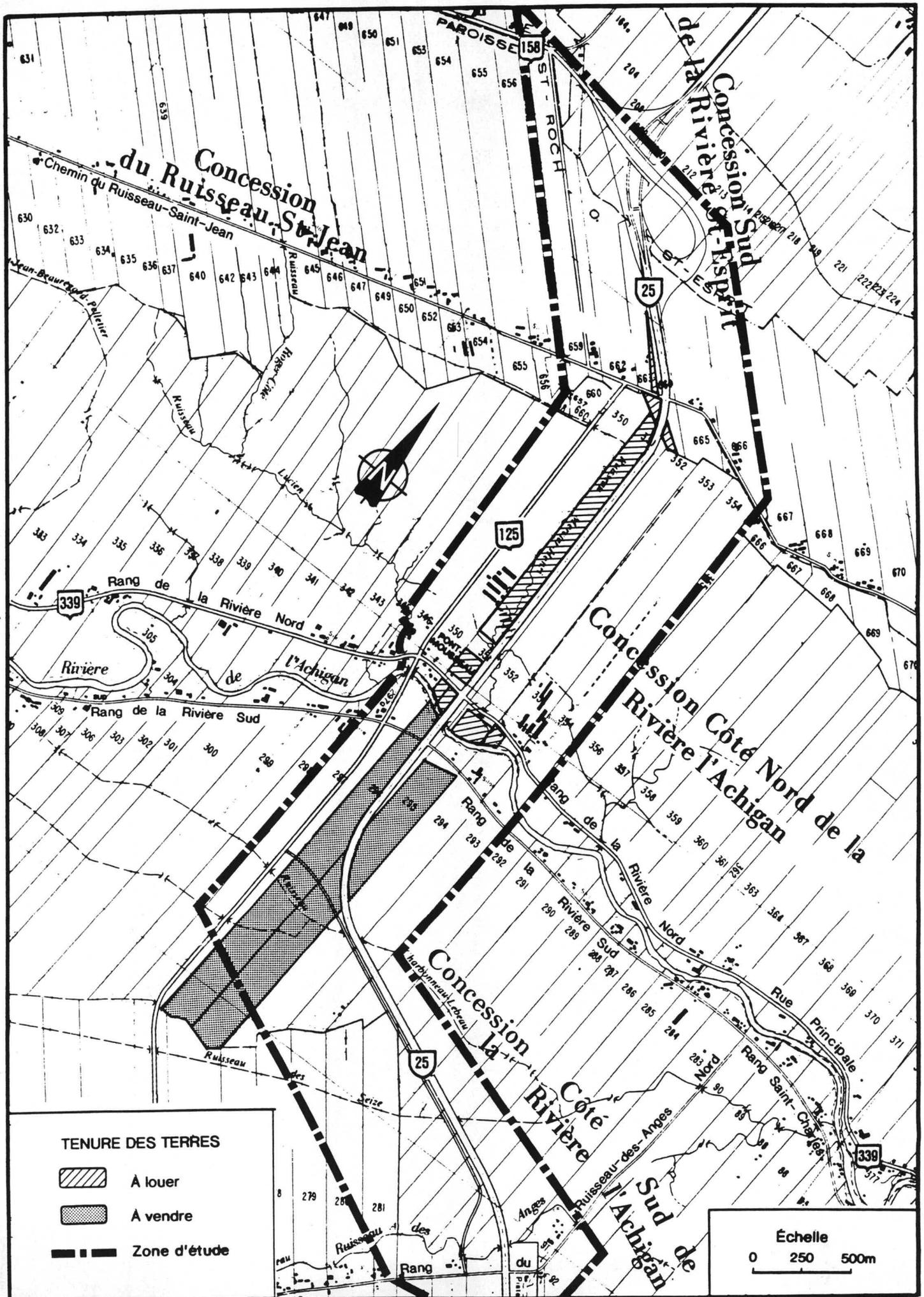
* Aul	ALLUVION (non-différenciée) ALLUVIUM (undifferentiated)	loam à loam sableux ou limoneux loam to sandy loam or silt loam	variable variable	variable variable
Do	DORVAL (BF)	loam argileux clay loam	bon good	till calcaire calcareous till
R	STE-ROSALIE (GG)	argile clay	mauvais poor	argile marine grise gray marine clay
Ri	STE-ROSALIE (GG)	loam argileux clay loam	mauvais poor	argile marine grise gray marine clay
Rs	STE-ROSALIE (GG)	loam sablo-argileux sandy clay loam	mauvais poor	argile marine grise gray marine clay
Ri	RIDEAU (GG)	argile clay	imparfait imperfect	argile marine gris gray marine clay
Xi	" " "	surface limoneuse silty surface		terrains ravinés gullied land

* Symboles compris à l'intérieur de la zone d'étude seulement

CARTE 9: CARTE DE PÉDOLOGIE



CARTE 10: DRAINAGE AGRICOLE



CARTE 11: PROPRIÉTÉS DU M.T.Q. A RETROCÉDER ET A LOUER.

répartis sur plusieurs rangs débordant au-delà des limites de la municipalité de Saint-Roch-Ouest dans certains cas. Parmi les fermes de grande superficie (± 200 ha), il y a les fermes laitières, celles d'élevage de porcs et de poulets qui sont associées à la culture de céréales.

Dans la zone d'étude, on dénombre deux porcheries et une ferme laitière. Les sols de la zone d'étude sont utilisés principalement pour la culture de fourrage et de maïs-grain et pour l'horticulture. On compte également une pépinière à l'ouest de l'autoroute 25, à proximité de la rivière de l'Achigan (carte 6).

6.6 DESCRIPTION DU MILIEU BIOLOGIQUE

L'utilisation et la mobilisation des terres pour l'agriculture ne laissent pas beaucoup d'espace à l'état naturel. Les cours d'eau sont à l'image des terres environnantes et leur utilité a d'abord consisté à drainer les terres agricoles, ce qui a contribué à la dégradation de la qualité des eaux et de la biomasse qu'elles contiennent.

6.6.1 HYDROGRAPHIE ET HYDROGÉOLOGIE

Ce projet concerne le sous-bassin versant de la rivière de l'Achigan qui draine une superficie de 662 km^2 , soit la portion sud-ouest du bassin de la rivière l'Assomption.

Indirectement tributaire du fleuve sur sa rive nord, la rivière de l'Achigan se jette d'abord dans la rivière l'Assomption, entre

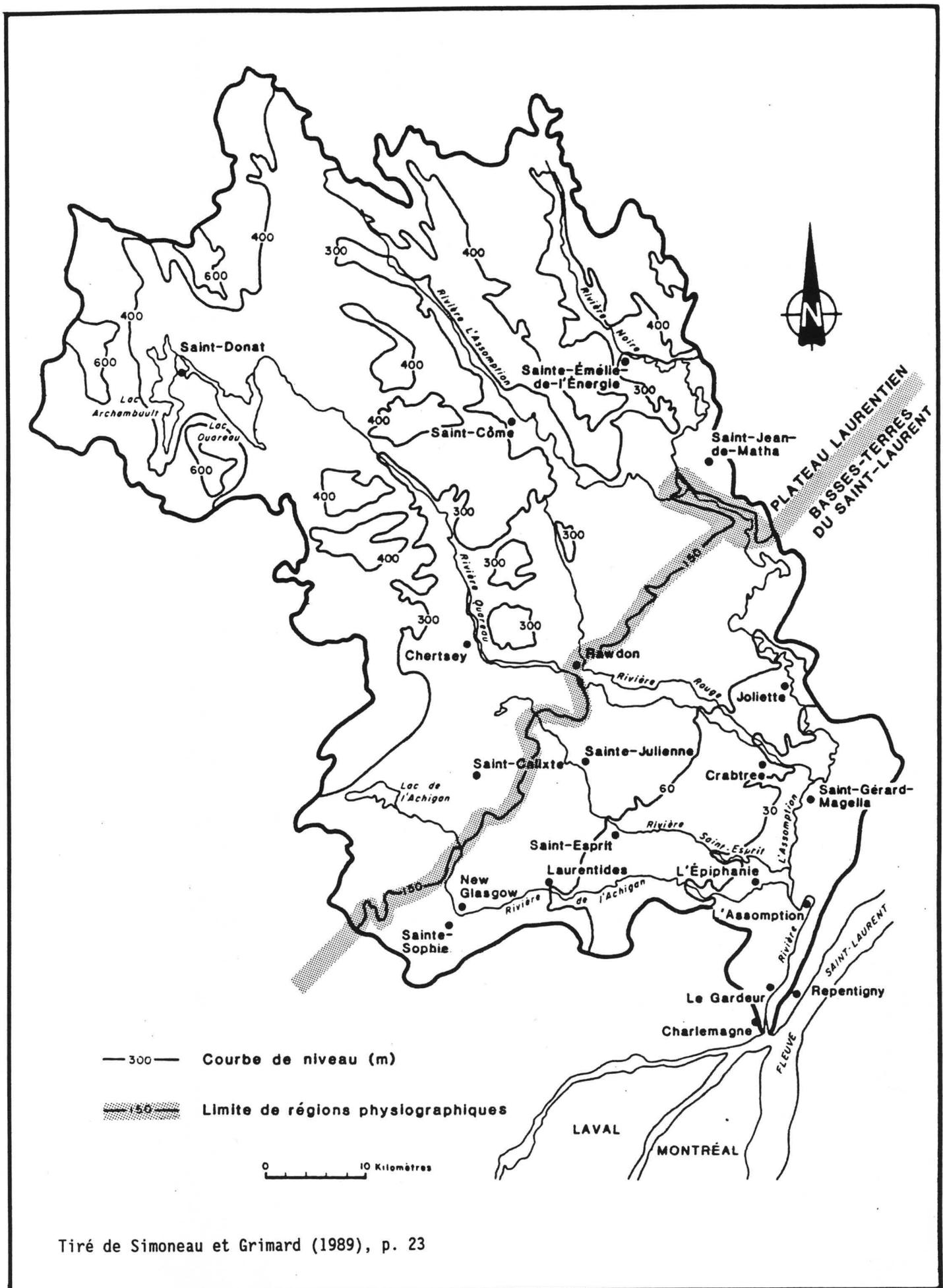
Saint-Gérard-Majella et l'Assomption avant de rejoindre le fleuve, juste en aval de l'île de Montréal. Elle prend sa source dans le lac de l'Achigan localisé dans la municipalité de Saint-Hippolyte. Le cours d'eau coule dans les Basses-Terres à proximité des municipalités de New Glasgow, Laurentides, Saint-Roch-Ouest, Saint-Roch-de-l'Achigan et l'Épiphanie (carte 12). Le projet recoupe le cours d'eau dans la paroisse de Saint-Roch-Ouest.

La figure 7 illustre le profil en long de la rivière de l'Assomption et de ses principaux tributaires et montre, pour l'ensemble du réseau, des pentes moyennes décroissantes de l'amont vers l'aval et, en particulier, pour la rivière de l'Achigan.

La pente de la rivière de l'Achigan est nettement plus accentuée dans la portion localisée en amont de ville des Laurentides et favorise ainsi un écoulement plus rapide de l'eau.

Le débit moyen annuel calculé par Simoneau et Grimard (1989) est de $19,4 \text{ m}^3/\text{sec}$ pour l'ensemble du cours d'eau, la pente moyenne y étant de $4,3 \text{ m}/\text{km}$.

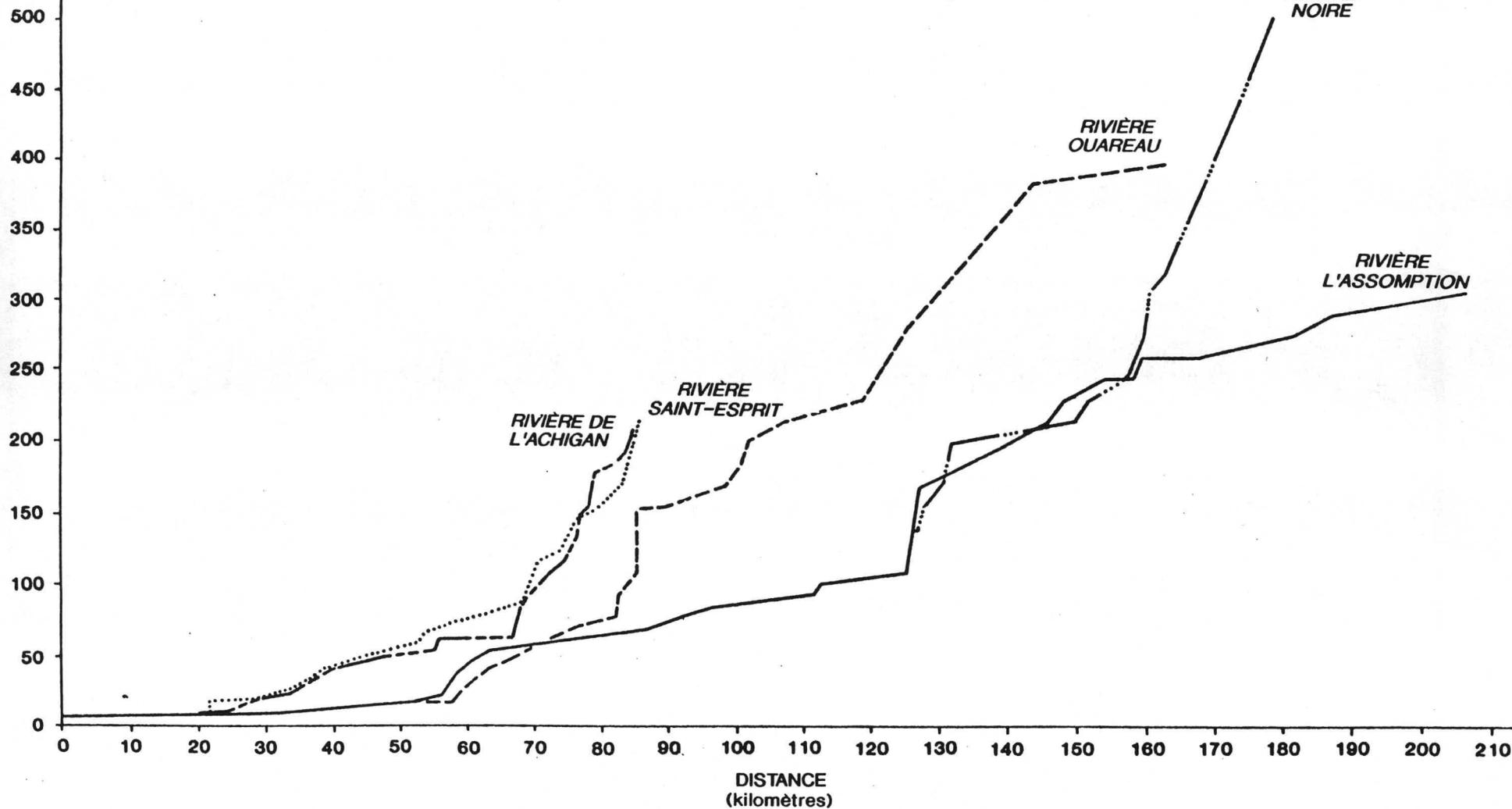
En plus de la rivière de l'Achigan, le projet recoupe quatre de ses tributaires. Il s'agit du ruisseau Mercier-Henri, des ruisseaux Charbonneau-Lebeau, des Seize et des Anges. Tous les quatre tirent leur origine de terres agricoles ou agroforestières de la municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan. Aucun ne semble avoir de source bien individualisée (i.e. étang, lac ou marécage identifiable sur la carte). Le premier (ruisseau Mercier-Henri) rejoint la rivière de l'Achigan légèrement en aval de l'intersection route 339/autoroute 25 à proximité du projet. Il est un tributaire primaire de la rivière sur sa rive nord. Les ruisseaux Charbonneau-Lebeau, des Seize et des Anges se jettent sur la rive sud de la rivière; ce sont respectivement des tributaires tertiaire, secondaire et primaire débouchant légèrement en amont du noyau urbanisé de Saint-Roch-de-l'Achigan (carte 13).



Tiré de Simoneau et Grimard (1989), p. 23

CARTE 12: BASSIN VERSANT DE L'ASSOMPTION: RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE, PHYSIOGRAPHIE ET TOPOGRAPHIE

ÉLÉVATION
(mètres)



Tiré de Simoneau et Grimard (1989), p. 20

FIG. 7: PROFIL EN LONG DE LA RIVIÈRE L'ASSOMPTION ET DE SES PRINCIPAUX TRIBUTAIRES

6.6.2 QUALITÉ DE L'EAU DES COURS D'EAU _____

Une étude conduite par le ministère québécois de l'Environnement (Simoneau et Grimard, 1989) permet d'apprécier dans ses grandes lignes la qualité des eaux de la rivière de l'Achigan. Les paramètres physico-chimiques et biologiques suivants ont été analysés: l'alcalinité, le pH, la turbidité, l'azote ammoniacal, le phosphore, la demande biochimique en oxygène (DB05) et la teneur de coliformes fécaux.

Les données apparaissant au tableau IV révèlent que ces eaux sont fortement minéralisées, très turbides et très colorées. Les quantités de matières dissoutes et en suspension y sont importantes. Les résultats sont la résultante de l'érosion des sols et du ruissellement, phénomène souvent observé en milieu fortement cultivé.

TABEAU IV - STATISTIQUES DESCRIPTIVES CALCULÉES POUR LES DESCRIPTEURS PHYSICO-CIMIQUES ET BIOLOGIQUES À LA STATION C06 (RIVIÈRE DE L'ACHIGAN À L'EMBOUCHURE) SUR L'ENSEMBLE DE LA PÉRIODE 1976-1986

Paramètre	Symbole	Unité	Effectif	Moyenne	Écart-type	Minimum	Centile 25	Centile 50	Centile 75	Maximum
IONS MAJEURS										
Calcium	Ca	mg/l	128	17,2	5,1	5,8	14	17,3	20,3	32,5
Magnésium	Mg	mg/l	128	4,5	1,4	1,4	3,6	4,6	5,4	8
Sodium	Na	mg/l	90	11,2	5,3	3,4	7,4	9,9	13,5	27
Potassium	K	mg/l	90	2,1	,8	,6	1,5	2	2,6	5,4
Chlorures	Cl	mg/l	128	14,8	6,7	4,6	10,8	13	18	39
Sulfates	SO ₄	mg/l	129	13,5	4	1,7	10,6	13,2	15,6	26,5
Alcalinité	Alcal	mg/l	140	55,2	33,6	14	36,3	51	62	255
SUBSTANCES NUTRITIVES										
Azote ammoniacal	NH ₄	mg/l	233	,62	1,17	,01	,08	,20	,55	8
Nitrates-Nitrites	NO _x	mg/l	232	,76	,57	,01	,35	,70	1	3,30
Azote Kjeldahl	N-K	mg/l	200	1,13	1,38	,21	,44	,66	1,11	9,80
Azote organique	N-org	mg/l	231	,41	,31	0	,25	,36	,48	3
Azote total	N-tot	mg/l	235	1,79	1,37	,28	,91	1,46	2,20	9,87
Carbone organique dissous	C-O-D	mg/l	67	5,9	1,1	3,8	5,2	5,6	6,3	9,6
Phosphore particulaire	P-pt	mg/l	230	,074	,072	,006	,036	,055	,087	,770
Phosphore dissous	P-ft	mg/l	232	,183	,178	,009	,069	,120	,212	,990
Phosphore total	P-tot	mg/l	233	,255	,206	,044	,120	,189	,287	1,170
DESCRIPTEURS PHYSIQUES										
Turbidité	Turb	UTN	153	13,6	13,2	2	7	9,1	15	90
Résidus non filtrables	R-N-F	mg/l	51	16,8	14,5	0	7,8	13	22	79
pH	pH		108	7,6	,4	6,2	7,3	7,5	7,8	9,2
Conductivité	Cond	µS/cm	195	189,9	56,1	66	154	189	220	387
Couleur apparente	Cou-a	Hazen	64	64	31,4	30	50	60	73,8	200
Couleur vraie	Cou-v	Hazen	80	32,1	13,9	14	21	30	39	73
Tanins Lignines	Tan-Lig	mg/l	115	1,1	,5	,5	,8	1,1	1,3	3,5
Oxygène dissous	O-D	mg/l	49	10,7	2,8	3,8	8,6	11,2	12,7	14,8
DESCRIPTEURS BIOLOGIQUES										
Demande biochimique en O ₂	DBO ₅	mg/l	6	4,4	2,1	2	2,6	4,2	5,8	8
Coliformes fécaux	Coli-f	Col/100ml	14	669	523	134	218	570	955	1 800
Coliformes totaux	Coli-t	Col/100ml	6	11 367	5 866	3 200	7 550	10 000	17 000	20 000
Chlorophylle a active	Chl-aa	mg/l	19	4,61	7,22	,05	,46	,81	10,40	24,40
Chlorophylle a totale	Chl-at	mg/l	32	12,10	23,85	,18	1,39	2,20	15,10	121
MÉTAUX ET TOXIQUES¹										
Cadmium	Cd	µg/l	119	1,1	,6	1	1	1	1	5
Chrome	Cr	µg/l	113	4,5	8,2	1,5	1,5	1,5	4	63
Cuivre	Cu	µg/l	126	7,7	5	2,5	2,5	7	10	23,5
Fer	Fe	mg/l	145	,83	1,16	,06	,38	,56	,80	10,20
Manganèse	Mn	mg/l	148	,05	,04	,01	,02	,04	,06	,28
Nickel	Ni	µg/l	63	11	3	10	10	10	10	32
Plomb	Pb	µg/l	118	16	22	8	8	8	16	170
Zinc	Zn	µg/l	125	30,1	61,9	5	5	10	22,4	394
Cyanures	CN	µg/l	21	1,5	0	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5

¹ - Extractible (échantillon non filtré)

Tiré de Simoneau et Grimard, 1989, p. 91

Une autre conséquence de l'agriculture est la présence en teneurs élevées de l'azote ammoniacal et du phosphore total provenant directement de l'emploi d'engrais sur ces terres. Des valeurs variant de 0,01 à 8 mg/l et de 0,044 à 1,170 mg/l ont été observées pour ces deux paramètres.

Les données échantillonnées l'ont été de juillet 1976 à février 1986; elles proviennent d'une station localisée sur la rivière à proximité de son embouchure avec la rivière l'Assomption. Le tableau IV en affiche les résultats. Ils indiquent que les eaux de la rivière de l'Achigan sont fortement minéralisées (médiane de 51 mg/l de CaCO_3 , par exemple; Ph = 8), très turbides (médiane de 9,1 UTN pour l'ensemble de la période, avec un maximum mensuel de l'ordre de 20,0 UTN et un minimum mensuel de 6,4 UTN) et très colorées (30 unités Hazen) et qu'elles transportent des quantités importantes de matières dissoutes (jusqu'à 9,6 mg/l de carbone organique dissous, par exemple, la médiane étant de 5,6 mg/l pour toute la période) et en suspension (jusqu'à 24,5 mg/l; médiane de 13,0 mg/l). De telles eaux sont le reflet de problèmes d'érosion et de ruissellement importants, typiques des régions à forte vocation agricole.

Plus que tout autre descripteur, les substances nutritives ont permis au ministère de l'Environnement du Québec de mettre en relief l'influence de l'agriculture sur la qualité de l'eau. Mentionnons les teneurs particulièrement élevées de l'azote ammoniacal (médiane de 0,20 mg/l) et du phosphore total (médiane de 0,189 mg/l) provenant pour une large part des pollutions ponctuelles et diffuses associées à l'agriculture. Des valeurs variant de 0,01 à 8 mg/l et de 0,044 à 1,170 mg/l ont respectivement été obtenues pour ces deux paramètres.

D'un point de vue biologique, de telles concentrations peuvent être nuisibles à la vie aquatique. En effet, en eau douce, les concentrations d'ammoniaque ne doivent pas dépasser 0,02 mg/l. L'indice général de concentration souhaitable du phosphore inorganique dans les eaux courantes est de 0,1 mg/l⁶. Au-dessus de ces valeurs, la croissance d'algues et de plantes aquatiques est accrue et la matière organique s'accumule. La matière organique est, par la suite, oxydée par les micro-organismes lors du processus de

⁶ Brisson, Guérin et Dubé, 1983. Cependant, le ministère de l'Environnement indique un seuil de 0,033 mg/l pour le phosphore total, dans son étude sur la qualité des eaux (Simoneau et Grimard, 1989).

décomposition, diminuant d'autant la quantité d'oxygène dissous dans l'eau. Or, l'oxygène est essentiel à toute forme supérieure de vie aquatique.

L'indice utilisé pour mesurer la quantité d'oxygène dissous nécessaire aux micro-organismes pour oxyder la matière organique dans l'eau est la DBO₅⁷. Une eau propre possède une DBO₅ inférieure à 4 mg/l tandis que pour une eau polluée, la DBO₅ est supérieure à 10mg/l. La DBO₅ enregistrée dans la rivière de l'Achigan varie entre 2 et 8 mg/l avec une moyenne de 4,2. On en conclut que la rivière possède un pouvoir auto-épurateur relativement efficace.

Le niveau de turbidité peut également influencer la faune aquatique. La norme à respecter pour les organismes tolérants est de 25 FTN, et de 10 FTN pour les organismes non tolérants. Les valeurs mesurées dans la rivière à son embouchure variaient entre 2 et 90 FTN, la médiane étant de 9,1 FTN et la moyenne de 13,6 FTN.

Les métaux traces se retrouvent à des concentrations élevées; le fer à 0,56 mg/l; le cuivre à 70 µg/l; le plomb à 75 µg/l et le zinc à 10 µg/l. La qualité bactériologique n'est pas enviable avec de fortes concentrations de coliformes fécaux enregistrés en 1986. La situation s'est toutefois améliorée en 1987.

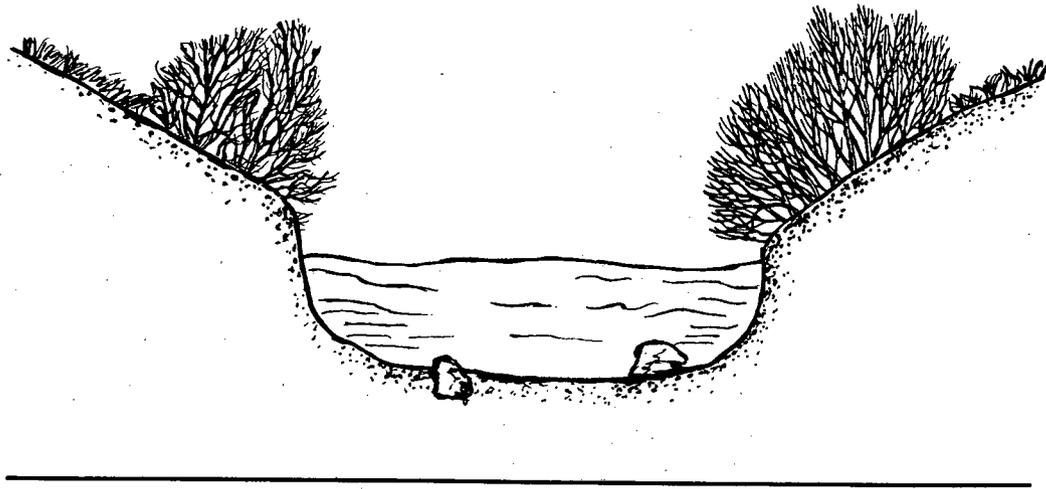
Dans l'étude des substances toxiques, l'échantillonnage a porté sur trois stations situées le long de la rivière de l'Achigan; la première, au Lac de l'Achigan; la deuxième, en aval de Laurentides; la troisième, en aval de l'Épiphanie. Seule la station du Lac de l'Achigan a retenu l'attention du ministère de l'Environnement en raison de quantités élevées de mercure, de BPC et de pp'DDE retrouvées dans certaines composantes du milieu, comme dans les sédiments, les poissons, sur la végétation. Les quantités ont été faibles à la station des Laurentides. Par contre, à l'Épiphanie, on a retrouvé une forte contamination en mercure du meunier noir, du grand brochet et du doré jaune, dépassant les normes de consommation humaine; les sédiments y étaient peu contaminés cependant.

⁷ La demande biochimique en oxygène, 5 jours.

6.6.3. POTENTIEL FAUNIQUE DE LA RIVIÈRE ET DES BERGES DE LA RIVIÈRE DE L'ACHIGAN

La rivière de l'Achigan, à la rencontre de l'autoroute 25, a une section mouillée d'environ 30 mètres de largeur. Au niveau du pont de l'autoroute, elle coule sur un lit plat, argilo-limoneux, ayant une profondeur uniforme d'à peine plus d'un mètre. Lors de notre visite de terrain le 5 mai 1992, la vitesse du courant était de 1 mètre/seconde, nous avons de plus mesuré la largeur totale de la rivière au pont et la profondeur de l'eau à chaque 3 mètres. La figure suivante schématise la section de la rivière au niveau du pont.

FIGURE 8 : SCHÉMA D'UNE SECTION DE LA RIVIÈRE DE L'ACHIGAN AU CROISEMENT DU PONT DE LA SECONDE CHAUSSÉE DE L'A-25



Bien que les charges sédimentaires et organiques de la rivière et des ruisseaux tributaires puissent varier sensiblement au cours des

saisons, en fonction des activités agricoles pratiquées à grande échelle sur les terres environnantes, (hersage, labourage, épandage d'engrais ou de pesticides), l'eau était relativement claire le 5 mai 1992. L'eau avait une teinte rougeâtre et la visibilité dans l'eau atteignait près de 60 centimètres de profondeur.

De façon uniforme, les rives de chaque côté du pont sont boisées et malgré quelques légères cicatrices d'affouillement et de glissement de terrain, elles sont relativement bien stabilisées par cette végétation arbustive et arborescente. Les arbres ombragent partiellement la surface de l'eau et, en tombant, peuvent former des abris et des sites adéquats pour la reproduction de diverses espèces de poissons. Par contre, nous n'avons observé aucun tronc immergé à proximité du pont, ni fosses, ni dépressions du lit de la rivière pouvant servir à la reproduction d'espèces d'intérêt sportif ou de grande taille. Le potentiel de fraie de la rivière aux abords immédiats du tracé à l'étude se limiterait donc aux espèces naines (cyprins, ombres, dards, etc.) ou communes telles la barbote ou certains crapets.

Selon les renseignements obtenus du MLCP (ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche), la section de la rivière de l'Achigan comprise entre les villes de Laurentides et de l'Épiphanie est peu pêchée en raison de la mauvaise qualité de l'eau (turbidité, etc.). Ce secteur n'en contient pas moins une faune abondante et diversifiée: maskinongé (10 kg et plus), barbote brune, meunier noir, méné jaune, crapet de roche, raseux-de-terre noir, fouille-roche zébré, grand brochet, doré noir, doré jaune, achigan à petite bouche, marigane noir, suceur rouge, méné d'argent, méné paille, tête de boule, mulot à cornes, oitouche et ombre de vase, le tout ayant été inventorié en 1983.

6.6.3.1 AUTRES COURS D'EAU

Le seul autre cours d'eau pour lequel des données soient disponibles est le ruisseau des Angés. Les inventaires de 1986 à 1989 du

ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche ont permis de dresser la liste suivante de poissons: barbote brune, meunier noir, meunier d'argent, méné jaune, méné à nageoires rouges, tête rose, ventre-pourri, tête de boule, naseux des rapides, mullet à cornes, épinoche à cinq épines, raseux-de-terre, crapet de roche, crapet-soleil, achigan à petite bouche, ombre de vase, mullet perlé, fouille-roche zébré et méné pâle. Les raseux-de-terre et les mullets perlés étaient en livrée de fraye lors des inventaires.

6.6.4 VÉGÉTATION ---

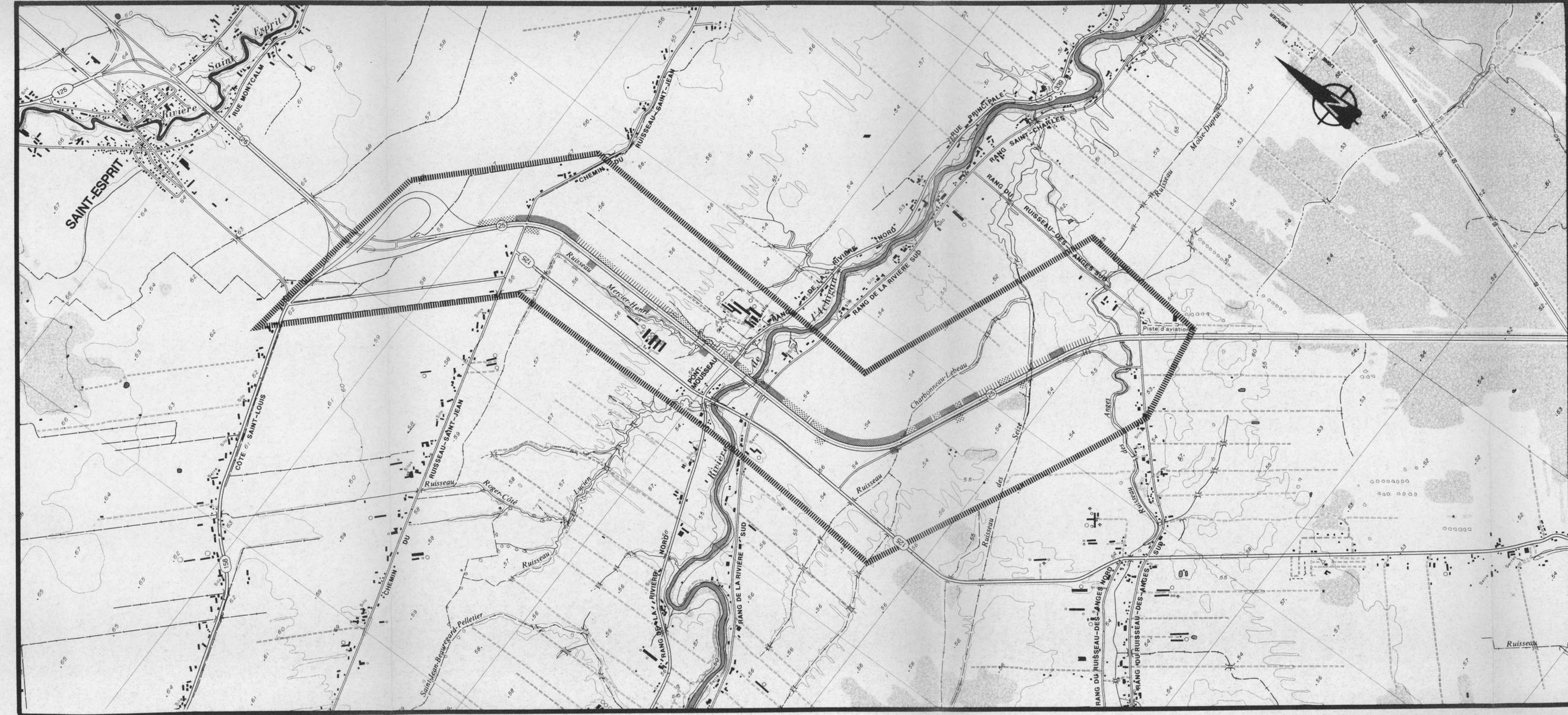
Le secteur à l'étude fait partie du domaine de l'érablière sucrière à tilleul d'Amérique (Grandtner 1966). Après la colonisation, l'agriculture a fait place à la forêt et seules les berges de cours d'eau sont demeurées boisées.

Une visite de terrain effectuée à l'automne 1990 a permis d'identifier les principales espèces végétales existant sur les berges du ruisseau des Anges et de la rivière de l'Achigan. Les résultats de cet inventaire sont présentés à l'annexe 6. Aucune des espèces recensées ne fait partie de la liste des plantes rares du Québec dressée par Lavoie (1992).

À l'extérieur des sites d'intervention, deux espaces boisés sont inventoriés dans la zone d'étude (carte 6).

6.6.4.1 DESCRIPTION DE LA VÉGÉTATION ---

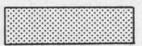
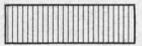
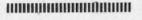
Les berges de la rivière de l'Achigan sont assez abruptes. Des prairies à graminées et à verge d'or en colonisent le sommet tandis que les talus sont occupés par des bandes d'arbres et d'arbustes



ÉTUDE D'IMPACT
AUTOROUTE 25

Du rang du Ruisseau-des-Anges
à la route 158

INFESTATION DES ABORDS
DE L'AUTOROUTE PAR
L'HERBE À POUX

-  Fortement infestée
(plus de 50 plants / m²)
-  Moyennement infestée
(20 à 50 plants / m²)
-  Faiblement infestée
(moins de 20 plants / m²)
-  Zone d'étude

Note: Même échelle que celle retenue sur cartographie réalisée par Alain Duval,
M.R.C. de Joliette, Août 1989.

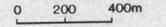
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien : P. Martin

Date : 25-06-92

Échelle : 1 : 20 000

CARTE 14



formant écrans plus ou moins complets en bordure du cours d'eau, selon l'endroit. Les principales espèces notées sont l'érable à Giguère (Acer negundo), le frêne rouge (Fraxinus pennsylvanica), l'érable à sucre (Acer saccharum) et l'orme d'Amérique (Ulmus americana). S'ajoutent parfois, en assez grande abondance, le peuplier à grandes dents (Populus grandidentata) et le tremble (Populus tremuloides) ainsi qu'à l'occasion, le cerisier de Pennsylvanie (Prunus pennsylvanica), le bouleau à feuilles de peuplier (Betula populifolia) et des aubépines (Crataegus sp.). Dans une strate arbustive plutôt basse, apparaissent tantôt des saules (Salix sp.) tantôt le cornouiller stolonifère (Cornus stolonifera) alors qu'abondent localement des ronces, soit framboisiers, soit mûriers (Rubus sp.) ainsi que le parthénocissus à cinq folioles (Parthenocissus quinquefolia).

La strate herbacée se compose surtout de graminées (formes végétatives) et de verges d'or (Solidago sp.) mais aussi d'ombellifères, dont le panais cultivé (Pastinaca sativa). On observe, également, la bardane mineure (Arctium minus), l'asclépiade commune (Asclepias syriaca) et le concombre sauvage (Echinocystis lobata). En somme, il s'agit d'une végétation herbacée fortement perturbée et comportant maintes espèces reliées à l'homme!

À peu de chose près, les mêmes espèces végétales qui colonisent les rives de la rivière de l'Achigan se retrouvent aussi sur les rives du ruisseau des Anges. Sauf qu'ici, plus diversifiée, la végétation comporte de nouvelles espèces: tilleul d'Amérique (Tilia americana), saule fragile (Salix fragilis), chêne à gros fruits (Quercus macrocarpa), à l'étage arborescent; ou, encore: vinaigrier (Rhus typhina), herbe à puce (Rhus radicans), gadelliers (Ribes sp.), en sous-étages arbustifs.

Ailleurs, les rives des autres cours d'eau sont bordées de prairies riveraines. Des graminées telles le brome inerme (Bromus inermis), au ruisseau des Seize ou le roseau commun (Phragmites communis), au ruisseau Charbonneau-Lebeau y abondent. En outre, à ce dernier endroit, quenouilles (Iypha sp.) et asclépiade commune (Asclepias syriaca) sont aussi très abondantes. Quelques bosquets de saules arbustifs (Salix petiolaris) par exemple, sont présents au ruisseau des Seize. Agropyron rampant (Agropyron repens), roseau commun (Phragmites communis), glycérie géante (Glyceria grandis), spirée à

larges feuilles (Spiraea latifolia), divers bidents (Bidens sp.), erigeron (Erigeron sp.), verges d'or (Solidago sp.), armoise vulgaire (Artemisia vulgaris), tanaïsie vulgaire (Tanacetum vulgare) et panais cultivé (Pastinaca sativa) se retrouvent encore sur les rives immédiates du ruisseau Henri-Mercier.

6.6.4.2 HERBE À POUX, CONSTAT DE LA SITUATION _____

La densité de l'herbe à poux (Ambrosia artemisiifolia) a été estimée dans l'emprise à l'aide de quadrats de 1 m² et de transects imaginaires dressés perpendiculairement à la chaussée. Des relevés ont régulièrement été effectués à tous les 500 mètres, côté sud-ouest. Côté nord-est, les abords complets de l'autoroute ont été observés et un relevé était effectué à chaque changement de densité (carte 14).

Les niveaux d'infestation correspondent à la classification établie par A. Duval de la MRC de Joliette:

- zone fortement infestée
plus de 50 plants/m²
- zone moyennement infestée
de 20 à 50 plants/m²
- zone faiblement infestée
moins de 20 plants/m²

C'est essentiellement dans les premiers mètres qui suivent le gravier disposé aux abords de la chaussée asphaltée que croît en plus grande abondance l'herbe à poux (Ambrosia artemisiifolia). Là, les conditions rendues difficiles empêchent l'établissement de «gazons». Bien adaptée aux milieux perturbés, la pionnière, peu compétitrice, a toutes les chances d'y proliférer. De fait, la densité varie de forte à faible dans ces zones infestées le long du projet. Sur le côté nord-est de l'autoroute, l'espace est partagé

de façon équivalente: tout comme c'est le cas pour les zones de faible ou moyenne densité. Les zones infestées s'étendent approximativement sur 1,6 kilomètre linéaire, au total. Pour le côté sud-ouest, l'infestation s'est révélée forte à quatre points de vérification sur dix. Elle était moyenne à quatre autres points de vérification, mais faible à deux points seulement.

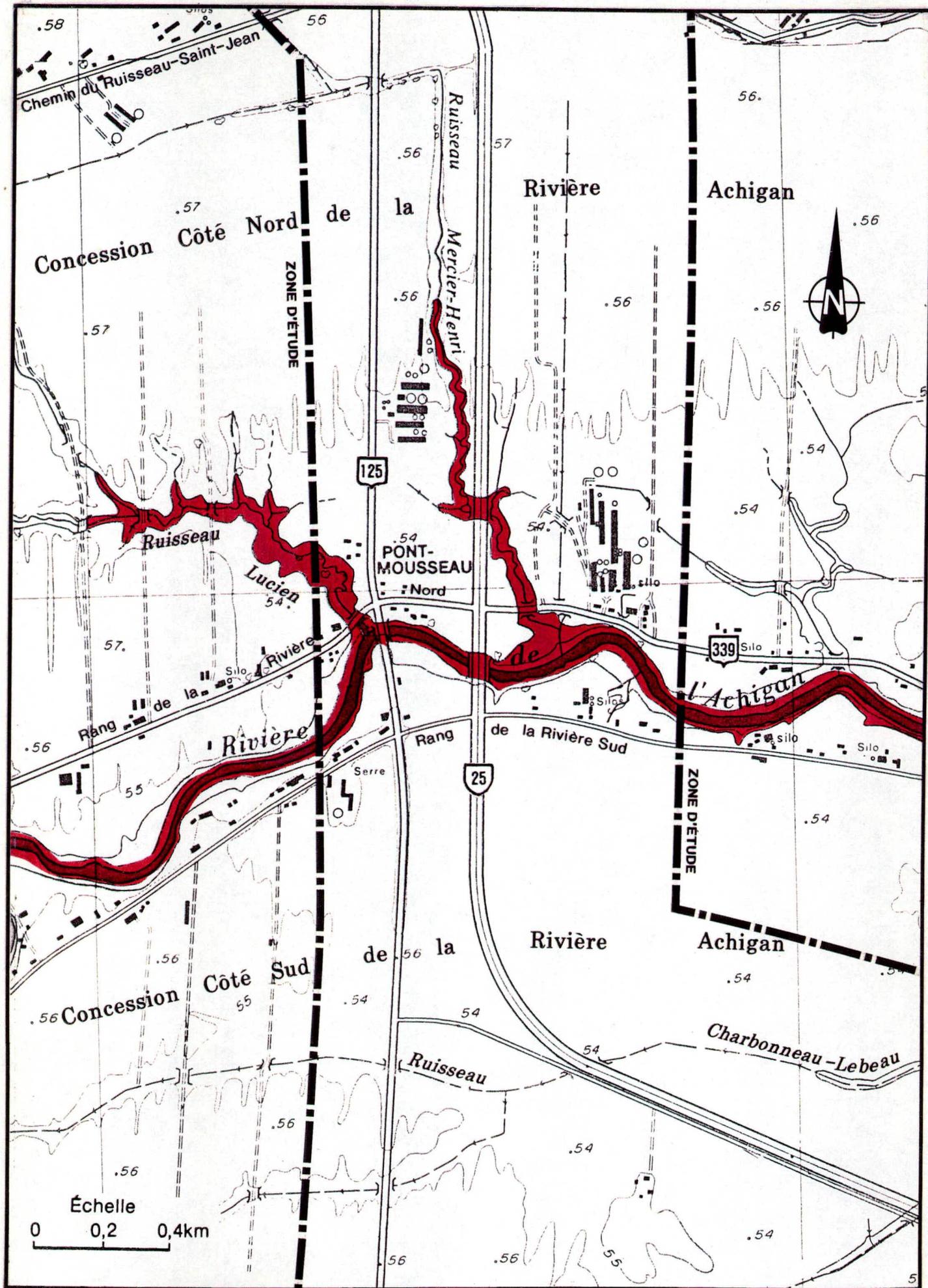
La municipalité de Saint-Roch-Ouest ne possède aucun règlement de nuisance municipal lui permettant de contrôler l'herbe à poux (*Ambrosia* sp.) sur son territoire. Cependant, elle le peut indirectement en appliquant la «*Loi des abus préjudiciables à l'agriculture*», laquelle accorde aux municipalités un pouvoir de légifération en la matière. Mais, au préalable, une plainte doit être déposée.

6.6.5 ZONES DE MOUVEMENT DE TERRAIN _____

Les renseignements concernant les zones de contraintes physiques sont contenus au schéma d'aménagement de la MRC. Ils sont reportés sur la carte 15. La zone ainsi caractérisée représente un certain potentiel favorable aux glissements de terrain.

Essentiellement, cette cartographie a été réalisée à partir de l'étude des caractéristiques géophysiques des lieux qui révèle la présence d'argile sur l'ensemble du territoire et, particulièrement, en bordure des cours d'eau. Sur la carte pédologique, ce secteur correspond à des ravins et à des berges escarpées dont la texture du sol est argileuse (carte 9).

Les sondages de terrain menés par les experts en sols et chaussées du ministère des Transports du Québec et leur expertise sont des prérequis à la détermination des plans des ouvrages d'art comme le



CARTE 15: ZONES DE MOUVEMENT DE TERRAIN

pont qui serait aménagé sur la rivière de l'Achigan, juste à côté du pont existant.

Cependant, la présence d'un pont dans la zone des contraintes physiques identifiées au schéma est une preuve quasi incontestable qu'un autre pont similaire puisse y être construit. La zone de contrainte apparaissant sur la carte ne présente pas d'empêchement à la construction d'un pont.

6.7 MILIEU VISUEL

6.7.1 MÉTHODOLOGIE

La démarche méthodologique adoptée dans le cadre de la présente étude s'appuie sur la méthode d'analyse visuelle développée par le ministère des Transports du Québec (MTQ)⁸. Cette méthode permet l'analyse des composantes visibles du paysage tout en tenant compte des valeurs patrimoniale, symbolique, culturelle ou récréative que le milieu lui attribue.

L'inventaire des caractéristiques visuelles de la zone d'étude⁹ porte sur l'utilisation du sol, le relief, l'hydrographie, la végétation, les types de vue, les éléments d'orientation, les éléments d'attrait et les éléments discordants. Il a été réalisé à partir de l'interprétation de photographies aériennes à l'échelle 1: 15 000 (Q-75892-150/151 et Q-75888-139/140, année 1975) et des

⁸ Ministère des Transports du Québec, 1986, Méthode d'analyse visuelle pour l'intégration des infrastructures de transport. Gaudreau, R., Jacobs, P. et G. Lalonde, 124 page.

⁹ La zone d'étude visuelle débordé celle des autres milieux étudiés. Elle couvre toute la zone présentée à la carte 16. En référence, la limite du secteur étudié pour les autres aspects environnementaux y est identifiée.

plans préliminaires de construction (CH-86-17-2002/08 et CH-88-17-2011/15).

Deux visites sur le terrain ont été effectuées, aux mois d'avril et mai 1993, permettant de réaliser la revue visuelle et de valider l'analyse du paysage.

La description du paysage étudié a été réalisée à partir du découpage de la zone d'étude en unités homogènes (unités de paysage). Ces unités correspondent à des portions distinctes de l'espace. Elles ont été définies suite à l'analyse des caractéristiques visuelles du paysage. Les impacts sur le paysage sont évalués selon trois variables: l'accessibilité visuelle, l'intérêt du paysage et la valeur attribuée.

6.7.2 INVENTAIRE VISUEL ---

Ce projet s'inscrit dans un paysage à vocation essentiellement agricole, caractérisé par un relief plat ou légèrement ondulé (Basses-Terres du Saint-Laurent) (annexe 7 : photo 1). L'activité agricole qui occupe la majeure partie du territoire à l'étude s'est développée le long des rangs (3) et du chemin qui croisent transversalement l'autoroute 25. Le village de Saint-Esprit au nord et un plateau boisé au sud, circonscrivent le projet dans cet axe.

Le paysage, très ouvert, offre des vues larges et dégagées où la présence des silos de fermes et de massifs boisés donne un certain dynamisme à ce paysage dépourvu de relief (annexe 7 : photo 2 et 3). L'horizon visuel, vers le nord, est découpé par le profil des Laurentides. Ces dernières ne sont cependant perceptibles des usagers de l'autoroute 25 qu'au début et à la fin du projet (annexe 7 : photo 4).

L'analyse du paysage local nous permet d'identifier trois unités de paysage distinctes qui sont présentées à la carte 16: une unité de paysage agricole, une unité forestière et une unité bâtie rurale.

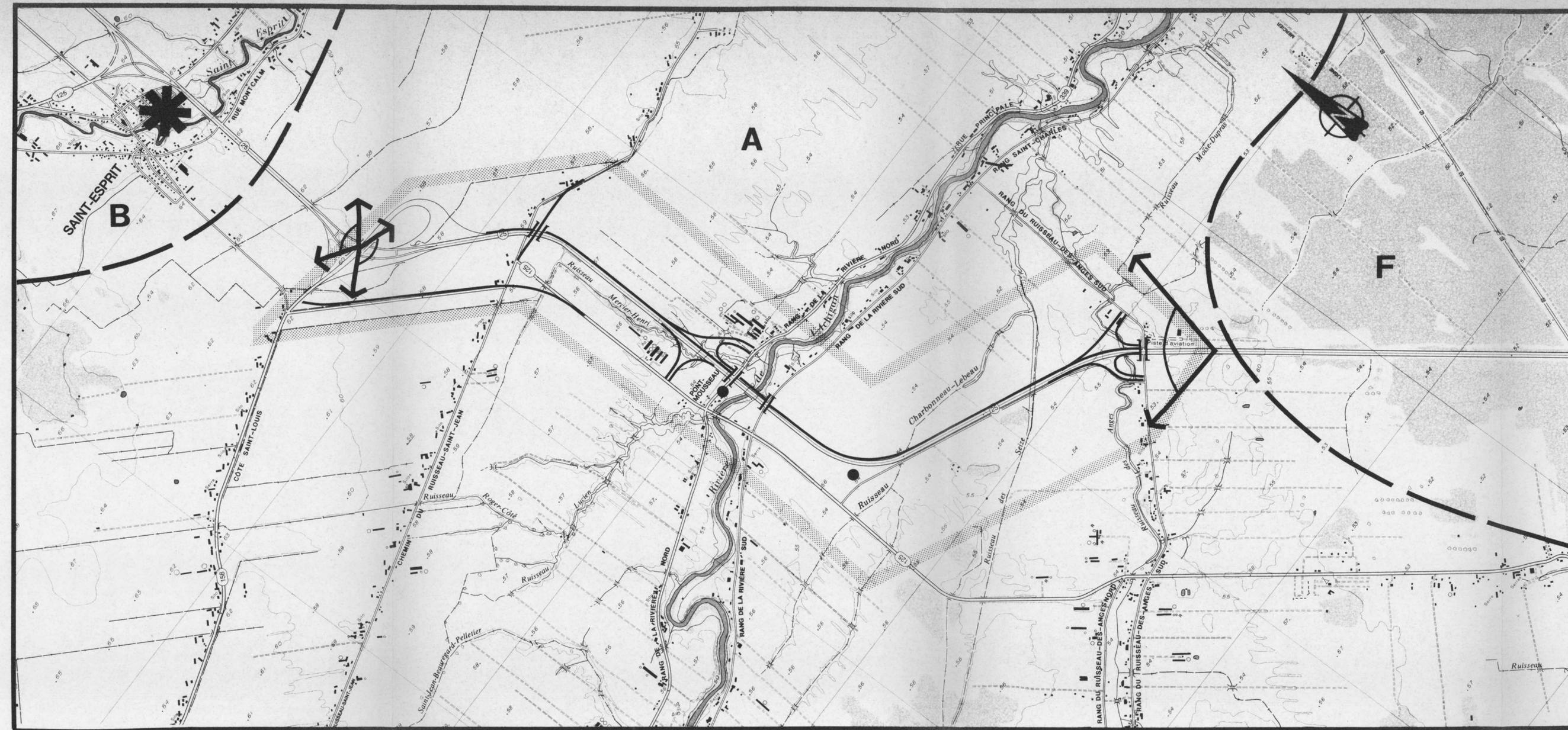
6.7.2.1 UNITÉ AGRICOLE

Cette unité est largement exploitée par la grande culture. Son développement est bien structuré dans l'axe des rangs (3) et d'un chemin qui traversent le projet. Cette organisation confère un caractère harmonieux au paysage qu'aucune discordance visuelle majeure ne vient perturber. On relève également la présence de bâtiments distribués de façon linéaire aux abords des rangs. Cette occupation spatiale de faible densité, conjuguée aux cultures essentiellement fourragère et céréalière, assure un grand dégagement visuel (annexe 7 : photo 5).

Les champs visuels offerts aux usagers de l'autoroute sont de façon ponctuelle limités par la végétation qui signale l'existence de cours d'eau encaissés. L'infrastructure existante de l'autoroute 25 brise cependant, lorsqu'elle les traverse, la présence signalétique de ces éléments naturels qui caractérisent cette unité (annexe 7 : photo 6 et 7).

La présence de nombreuses courbes horizontales assure au tronçon construit un fort rythme interne et offre des séquences visuelles variées.

Deux éléments de dégradation visuelle bordent le projet. Au nord de la rivière de l'Achigan et à l'ouest de l'autoroute 25, un garage abandonné et son enseigne en mauvais état créent une discordance visuelle (annexe 7 : photo 8). De même, un monticule en friche au nord du ruisseau Charbonneau-Lebeau se détache du relief et du contexte visuel à proximité.



ÉTUDE D'IMPACT
AUTOROUTE 25

Du rang du Ruisseau-des-Anges
à la route 158

MILIEU VISUEL

-  POINT DE REPÈRE
-  DÉGRADATION VISUELLE
-  POINT DE VUE SUR LES LAURENTIDES
-  POINT DE VUE PANORAMIQUE
-  ZONE D'ÉTUDE SECTORIELLE
-  LIMITE D'UNITÉ DE PAYSAGE.

- A: AGRICOLE
- F: FORESTIER
- B: BÂTI-RURALE

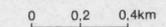
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien : J.P. Grégoire

Date : 25-05-93

Échelle : 1 : 20 000

Carte 16



La partie sud de l'unité, contigüe à l'unité forestière, se caractérise par une élévation de terrain qui marque la transition entre ces deux types de paysage. En direction nord, les observateurs de l'autoroute 25 profitent d'un point de vue très large qui permet de situer les Laurentides.

Au nord de l'unité, le viaduc de la route 158 et ses remblais d'approche agissent comme barrière visuelle et élément de transition (porte d'entrée) entre le paysage agricole et le village de Saint-Esprit (annexe 7 : photo 9). L'église du village, perceptible de l'autoroute 25 et de la route 125, se dégage du profil construit. De ce fait elle peut être considérée, par son unicité, comme point de repère pour l'orientation des observateurs mobiles (annexe 7 : photo 10).

Les usagers empruntant le viaduc profitent d'une vue panoramique sur le territoire, permettant d'apprécier l'organisation du paysage (annexe 7 : photo 11).

Les observateurs fixes en bordures de l'autoroute et de la route 125 sont peu nombreux, étant distribués perpendiculairement à ces axes. La marge de recul de la majorité des propriétés ne permet qu'une accessibilité visuelle limitée au projet.

6.7.2.2 UNITÉS FORESTIÈRE ET BÂTIE RURALE _____

Ces unités sont abordées sur la base de la relation limitrophe qu'elles entretiennent avec la zone agricole, le projet de construction ne les touchant pas directement.

L'unité forestière est dominée par les espèces feuillues. La densité et la hauteur du couvert forestier, associé au peu de relief du plateau sur lequel repose cette unité, font en sorte que les vues sont principalement fermées et quelquefois encadrées. Le passage entre les unités forestière et agricole (unités homogènes, mais

différentes) résulte en une transition brusque puisque la limite boisée est bien définie.

L'unité bâtie rurale est, elle aussi, relativement homogène et développée en bordure de la rivière Saint-Esprit. Bien que perceptible de l'autoroute, à partir du chemin du Ruisseau-Saint-Jean, sa présence se définit clairement une fois passé le viaduc de la route 158.

Malgré un développement bâti groupé et confiné à un périmètre bien délimité, l'intensité de la transition avec le milieu agricole se traduit par une valeur moyenne.

7.0 IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION

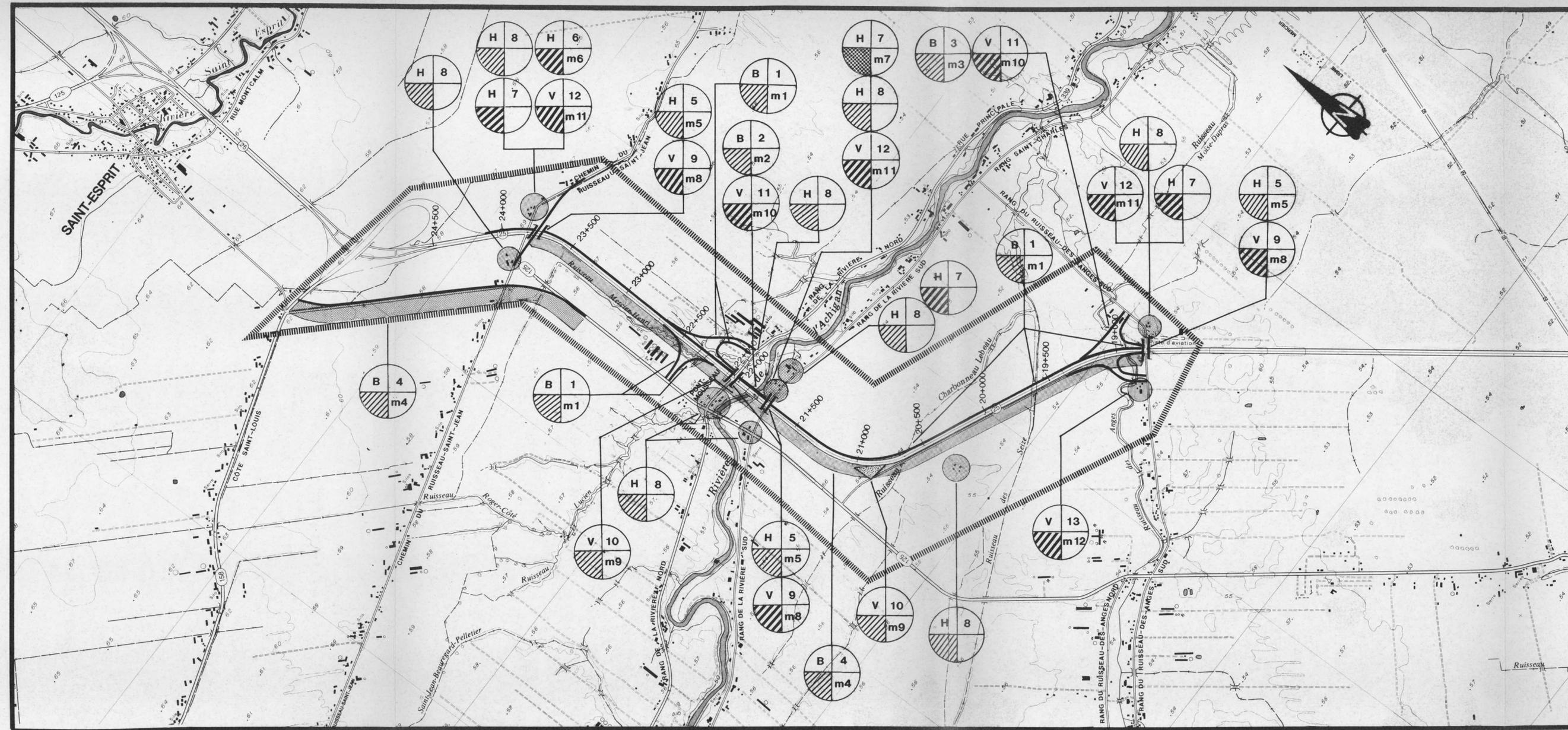
La réalisation d'une deuxième chaussée d'autoroute, d'un pont, de viaducs et d'échangeurs ainsi que l'aménagement d'une section de la route 125 constituent des interventions qui sont susceptibles d'apporter des perturbations au milieu, à sa faune et aux résidents qui le fréquentent ou l'occupent.

La démarche entreprise permettra de dégager les implications du projet sur les différentes composantes de l'environnement. D'ailleurs, une attention particulière sera portée à l'analyse de chacun des impacts qui peuvent être produits, soit par la construction ou par la mise en opération du projet. Les impacts sont décrits à la section 7.2 et suivantes et identifiés sur la carte 17.

Le parachèvement de l'autoroute dans son corridor risque d'entraîner plusieurs impacts ponctuels dans le milieu. Étant donné la présence d'une première chaussée, il s'avère difficile de modifier les axes routiers existants ou de changer leur vocation.

7.1 DÉMARCHE ANALYTIQUE

L'évaluation de l'impact sur les composantes agricole, humaine, biologique et visuelle du milieu provient d'un exercice analytique par lequel la réalisation globale du projet, c'est-à-dire sa construction et sa mise en opération sont considérées comme pouvant modifier ou altérer la situation qui prévaut. Par ricochet, l'inverse est également probable, c'est-à-dire que la réalisation du projet peut corriger des déficiences ou des anomalies et avoir sur le milieu une incidence positive.

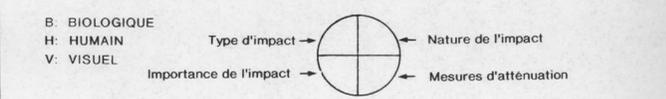


**ÉTUDE D'IMPACT
AUTOROUTE 25**

Du rang du Ruisseau-des-Anges
à la route 158

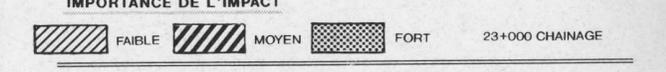
LOCALISATION DES IMPACTS

- NATURE DE L'IMPACT**
- | | |
|--|---|
| 1. TRAVERSE DE COURS D'EAU | 9. MODIFICATION VISUEL DU PAYSAGE - VIADUC |
| 2. CONSTRUCTION D'UN PONT SUR LA RIVIERE L'ACHIGAN | 10. DÉGRADATION VISUEL |
| 3. DÉBROUSSAILLEMENT | 11. MODIFICATION DU PAYSAGE DES BERGES |
| 4. CONTRÔLE DE L'HERBE À POUX | 12. PERTE DE CHAMPS VISUELS - REMBLAIS D'APPROCHE DES VIADUCS |
| 5. MISE EN SUSPENSION DES POUSSIÈRES | 13. PERTE D'INTIMITÉ - RAPPROCHEMENT DES VOIES DE CIRCULATION |
| 6. CRÉATION D'UN CUL-DE-SAC | |
| 7. EMPIÈTEMENT SUR DES LOTS BÂTIS ET AGRICOLES | |
| 8. MODIFICATION DU CLIMAT SONORE | |



MESURES D'ATTÉNUATION

- | | |
|---|---|
| m 1. ENSEMENCER LES TALUS. INSTALLER DES PONCEAUX DE DIMENSION CONVENABLES. AMÉNAGER LES EXTREMITÉS. EXCLURE TOUS TRAVAUX DANS L'EAU DURANT LA PÉRIODE DU 15 MAI AU 15 AOÛT | m 7. RELOCALISATION, SI POSSIBLE OU EXPROPRIATION |
| m 2. LIMITER LE TRANSPORT DE SEDIMENTS. EXCLURE TOUS TRAVAUX DANS L'EAU DURANT LA PÉRIODE DU 15 MAI AU 15 AOÛT | m 8. ENCENEMENT DES REMBLAIS - HARMONISATION DE LA CONCEPTION |
| m 3. LIMITER LE DÉBOISEMENT À L'EMPLACEMENT DE LA ROUTE. | m 9. AMÉNAGEMENT D'UN ÉCRAN VISUEL |
| m 4. RÉALISER LES TONTES ENTRE LE 25 JUILLET ET LE 7 AOÛT ET ENTRE LE 25 AOÛT ET LE 7 SEPTEMBRE | m 10. RENATURALISATION DES BERGES |
| m 5. UTILISER UN ABATS POUSSIÈRE | m 11. PLANTATION POUR UNE INTÉGRATION VISUELLE |
| m 6. RÉALISER UN ROND DE VIRAGE | m 12. AMÉNAGEMENT D'UNE PLANTATION DENSE |



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: J.P. Grégoire/ P. Martin Date: 25-06-92

Echelle: 1: 20 000
0 200 400m

Tel qu'il apparaît sur le schéma à la figure 9, la signification de l'impact résulte de l'interaction de l'intensité, de la durée et de l'étendue. Suivant cette démarche, l'intensité de l'impact exprime l'ampleur des dommages et de leurs conséquences sur l'environnement. Elle intègre donc le degré de perturbation de l'élément, occasionné par l'intervention et la valeur environnementale, qui permet de prévoir l'importance des répercussions qu'aura cette détérioration sur les communautés et les écosystèmes environnants. En fait, la signification de l'impact correspond à l'intensité pondérée par la durée et l'étendue de la perturbation.

La démarche peut également être décrite de la façon suivante:

$$^{10} \quad SN = (DP \times^{11} VE) \times E \times D = I \times E \times D$$

(SN) Signification de l'impact

L'importance relative accordée à un impact résulte de l'interaction des trois paramètres, intensité, étendue et durée. Il s'avère complexe de déterminer si l'interaction de ces trois paramètres est constante d'un projet à un autre. L'unique constatation qu'il est possible d'affirmer est que plus l'impact est intense, étendu et durable, plus il sera important.

(DP) Degré de perturbation

Le degré de perturbation évalue l'ampleur des modifications apportées aux caractéristiques structurales et fonctionnelles de l'élément affecté par le projet.

Trois degrés de perturbation permettent de qualifier l'ampleur des perturbations:

Fort: lorsque l'intervention entraîne la perte ou la modification de l'ensemble ou des principales caractéristiques propres de l'élément;

¹⁰ voir la signification des abréviations sur la figure

¹¹ Le symbole de multiplication (x) marque l'interaction entre les paramètres.

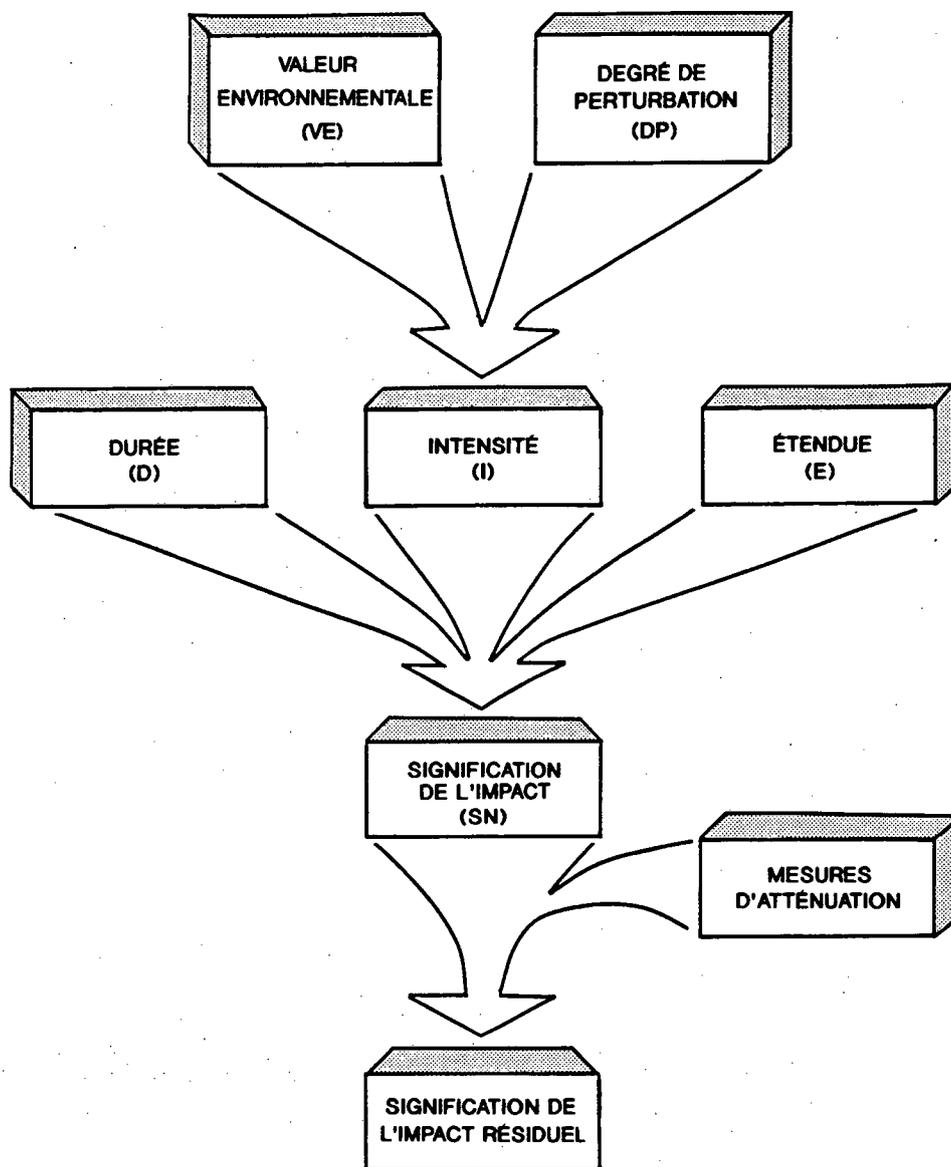


FIG. 9: DÉMARCHE ANALYTIQUE DE L'ESTIMATION DE LA SIGNIFICATION DE L'IMPACT

Moyen: lorsque l'intervention entraîne la perte ou la modification de certaines caractéristiques de l'élément affecté;

Faible: lorsque l'intervention ne modifie pas significativement les caractéristiques propres de l'élément affecté.

(VE) Valeur environnementale:

la valeur environnementale est un critère d'évaluation du degré de résistance exprimant l'importance d'une unité territoriale ou d'un élément dans son environnement. Cette importance se définit, d'une part, par l'intérêt et la qualité qui traduisent le jugement du spécialiste et, d'autre part, par la valeur sociale qui témoigne des considérations populaires, légales et politiques en matière de protection et de mise en valeur de l'environnement. Cinq classes de valeur sont retenues: contrainte absolue, très grande, grande, moyenne et faible.

(I) Intensité

L'intensité de l'impact exprime l'importance relative des conséquences qu'aura l'altération de l'élément sur l'environnement.

La mise en relation de la valeur environnementale et du degré de perturbation a permis d'élaborer la grille d'évaluation de l'intensité de l'impact (tableau V).

TABLEAU V: GRILLE D'ÉVALUATION DE L'INTENSITÉ D'UN IMPACT

DEGRÉ DE PERTURBATION	VALEUR ENVIRONNEMENTALE			
	TRÈS GRANDE	GRANDE	MOYENNE	FAIBLE
Fort	Très forte	Forte	Moyenne	Faible
Moyen	Forte	Forte	Moyenne	Faible
Faible	Moyenne	Moyenne	Faible	Faible

(E) Étendue

L'étendue s'avère la dimension de l'impact qui exprime la portée spatiale ou le rayonnement des effets générés par une intervention sur le milieu. Cette notion réfère à la distance ou à la surface relative sur laquelle sera ressenti un impact.

Les termes «ponctuelle», «locale» et «régionale» ont été retenus pour quantifier l'étendue:

ponctuelle: lorsque l'intervention n'affecte qu'un élément environnemental situé sur le tracé ou à proximité.

locale: lorsque l'intervention affecte un groupe d'éléments de même nature situés sur le tracé ou à proximité; à l'échelle municipale.

régionale: lorsque l'intervention a des répercussions sur un ensemble de communautés situées sur le tracé ou à proximité; à l'échelle d'une MRC (municipalité régionale de comté).

(D) Durée

C'est une unité de mesure temporelle qui permet d'évaluer la période de temps durant laquelle les répercussions seront ressenties.

Impact temporaire à court terme:

lorsque les effets sont ressentis durant la période de construction et les deux premières années suivant la fin des travaux;

Impact temporaire à moyen terme:

lorsque les effets sont ressentis entre deux et vingt ans suivant la fin des travaux;

Impact permanent:

lorsque les effets ressentis sont irréversibles.

(DB) Degré de bonification

L'implantation d'une infrastructure de transport peut également comporter des bénéfices d'ordres économique, social, culturel, esthétique et même d'ordre biologique. L'approche suggérée s'inspire de la démarche proposée pour les impacts négatifs dont on a substitué le degré de perturbation par le **degré de bonification**. Ce paramètre mesure l'importance des améliorations que subira un biotope ainsi que des avantages qu'en retireront les communautés résidentes ou utilisatrices. Trois degrés de bonification sont proposés:

Faible: lorsque l'intervention sur le milieu ou le projet dans son ensemble améliore légèrement les conditions de vie des communautés résidentes ou utilisatrices;

Moyen: lorsque l'intervention sur le milieu ou le projet dans son ensemble améliore les conditions de vie des communautés résidentes ou utilisatrices, sans pour autant modifier significativement leurs habitudes ou leurs productivité;

Fort: lorsque l'intervention sur le milieu ou le projet dans son ensemble améliore considérablement les conditions de vie des communautés résidentes ou utilisatrices de sorte que leur qualité de vie sera grandement améliorée et que des modifications de leurs habitudes de vie ou de leur productivité pourront, dans certains cas, être observées.

Finalement, la résultante de tous ces paramètres mis en relation donne l'importance de l'impact dont le tableau d'évaluation s'établit comme suit:

TABLEAU VI: MATRICE PERMETTANT D'ESTIMER L'IMPORTANCE DE L'IMPACT

INTENSITÉ	ÉTENDUE	DURÉE*	IMPORTANCE DE L'IMPACT
Très forte	Régionale	Pt	Très forte
		M-t	Très forte
		C-t	Très forte
	Locale	Pt	Très forte
		M-t	Très forte
		C-t	Forte
	Ponctuelle	Pt	Très forte
		M-t	Forte
		C-t	Forte
Forte	Régionale	Pt	Très forte
		M-t	Forte
		C-t	Forte
	Locale	Pt	Forte
		M-t	Forte
		C-t	Moyenne
	Ponctuelle	Pt	Forte
		M-t	Moyenne
		C-t	Moyenne
Moyenne	Régionale	Pt	Forte
		M-t	Moyenne
		C-t	Moyenne
	Locale	Pt	Moyenne
		M-t	Moyenne
		C-t	Faible
	Ponctuelle	Pt	Moyenne
		M-t	Faible
		C-t	Faible
Faible	Régionale	Pt	Moyenne
		M-t	Faible
		C-t	Faible
	Locale	Pt	Faible
		M-t	Faible
		C-t	Faible
	Ponctuelle	Pt	Faible
		M-t	Faible
		C-t	Faible

*Durée: Permanente (Pt), temporaire à moyen-terme (M-t), temporaire à court-terme (C-t)

7.2 MILIEU AGRICOLE

Principale constituante du milieu, les agriculteurs se sont donné des structures qui ont nécessité beaucoup d'investissements humains et financiers. Les données d'inventaire font état de grandes entreprises et d'un secteur économiquement dynamique axé sur la culture intensive et à grande échelle de céréales, de fourrages, mais aussi de légumes auquel s'ajoute l'élevage intensif de porcs, de bovins laitiers et de poulets de grill. Bref, un environnement extrêmement sensible au passage d'un corridor autoroutier, à priori.

L'emprise de l'autoroute 25 acquise avant l'entrée en vigueur de la *Loi sur la protection du territoire agricole*, a fait l'objet de modification majeure lors des travaux de construction de la première chaussée. L'emplacement de la seconde chaussée a été décapée, ainsi la terre végétale a été retirée. Présentement, l'emplacement de la seconde chaussée est recouvert de friche herbacée et est inaccessible pour les agriculteurs car elle est délimitée par une clôture. Ainsi aucun impact agricole n'est anticipé dans cette section du corridor autoroutier, étant donné qu'ils ont été créés lors du décapage de la chaussée.

Toutefois, des impacts sur le milieu agricole peuvent être appréhendés sur les lots où l'emprise du ministère doit être élargie. Le grand potentiel agricole des sols (classe 2), la longue période de croissance (191 jours) et la somme de degrés-jours variant de 1550 à 1780°C confèrent au milieu une valeur environnementale très grande.

Malgré le dynamisme agricole important des exploitations de la région, le degré de perturbation du projet n'en est pas moins faible pour les raisons suivantes:

- Le projet a été entrepris il y a plus de vingt ans et les emprises sont détenues par le MTQ depuis ce temps, à l'exception des superficies supplémentaires occasionnées par les réaménagements aux échangeurs. Les terres qui étaient les plus durement touchées par le projet ont été acquises en totalité par le MTQ; cela explique le fait que l'on observe

autant de superficies excédentaires appartenant au MTQ, contiguës à son emprise (carte 11).

- Ce faisant, la cohabitation corridor autoroutier/agriculture existe depuis le milieu des années 60. Les remboursements et les autres réaménagements qui s'imposaient pour maintenir la vigueur des entreprises agricoles ont été apportées, si bien qu'aujourd'hui, l'implantation du corridor étant réalisée, son parachèvement n'aurait que peu ou pas de répercussion sur l'ensemble de l'activité agricole du secteur.

Donc le niveau de l'intensité est:

valeur environnementale: très grande,
degré de perturbation: faible,
intensité: moyenne.

7.2.1 EMPIÉTEMENT SUR DES TERRES AGRICOLES _____

7.2.1.1 AMÉNAGEMENT DES VIADUCS ET DE LA ROUTE 125 _____

- Aménagement de viaducs

L'aménagement de viaducs est planifié aux intersections suivantes:

- A-25/rang du Ruisseau-des-Anges
- A-25/rang de la Rivière Sud
- A-25/route 339
- A-25/chemin du Ruisseau-Saint-Jean

Il y aurait élargissement d'emprise à l'approche de ces viaducs au détriment de terres agricoles.

<u>Localisation</u>	<u>Lots</u>	<u>Superficie</u>	<u>Utilisation</u>
Rang du Ruisseau-des-Anges (figures 10A-10B)	P-90, P-191, P-192 P-193, P-283	4 116 m ²	céréales-légumes
Rang de la Rivière Sud (figure 11)	P-294, P-295, P-296	1 067,6 m ²	maïs
Rang de la Rivière Nord Route 339 (figure 11)	P-351, P-352, P-353	2 927,6 m ²	maïs
Raccordement A-25/ Rte 125 (figure 12)	P-346	883 m ²	maïs
Ch. du Ruisseau-Saint- Jean (figure 13)	P-350, P-351, P-660, P-661, P-662, P-665, P-666	20 269,6 m ²	maïs
TOTAL		29 263,8 m²	ou 2,9 ha

Toutes ces superficies excédentaires ont fait l'objet d'autorisations auprès de la CPTAQ (annexe 4).

- Aménagement de la route 125

Le réaménagement se fera sur une longueur de 1,9 km; la chaussée sera portée à 20 m et les intersections seront réalignées. Présentement la route a une emprise de 12 m mesurés d'un fossé à l'autre (carte 18).

<u>Ferme n°</u>	<u>Lot</u>	<u>Superficie (m²)</u>
1	P-1, P-204	4 162
2	P-659	5 159
3	P-660, P-661	9 926
4	P-661	249
5	P-346	546
<hr/>		<hr/>
5 producteurs	7 lots	20 042 m ² (ou 2 ha)
		<u>Perte agricole totale - 4,9 ha</u>

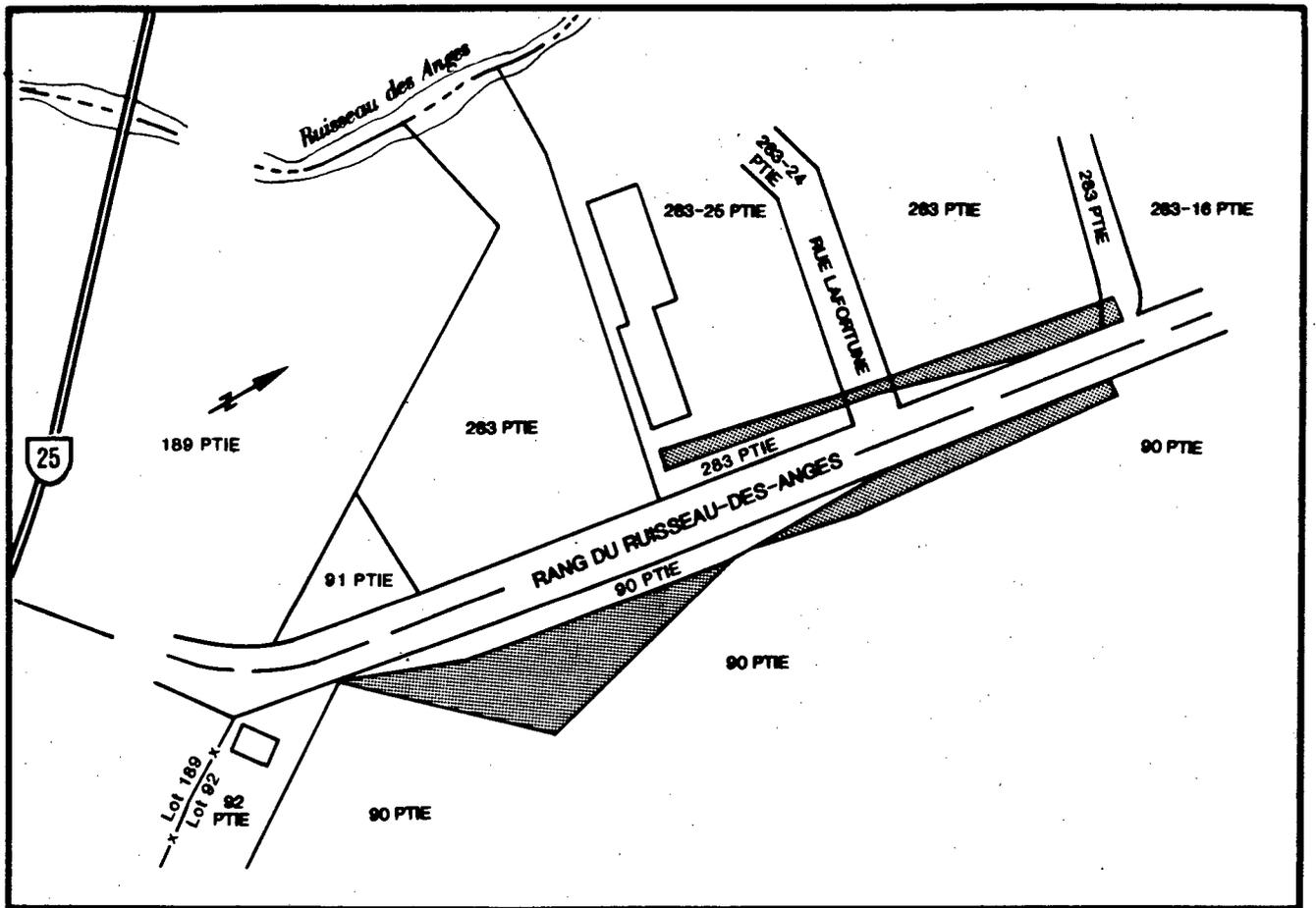


FIG.10A: LOCALISATION DE TERRAINS À EXPROPRIER, RANG DU RUISSEAU-DES-ANGES, CÔTÉ EST

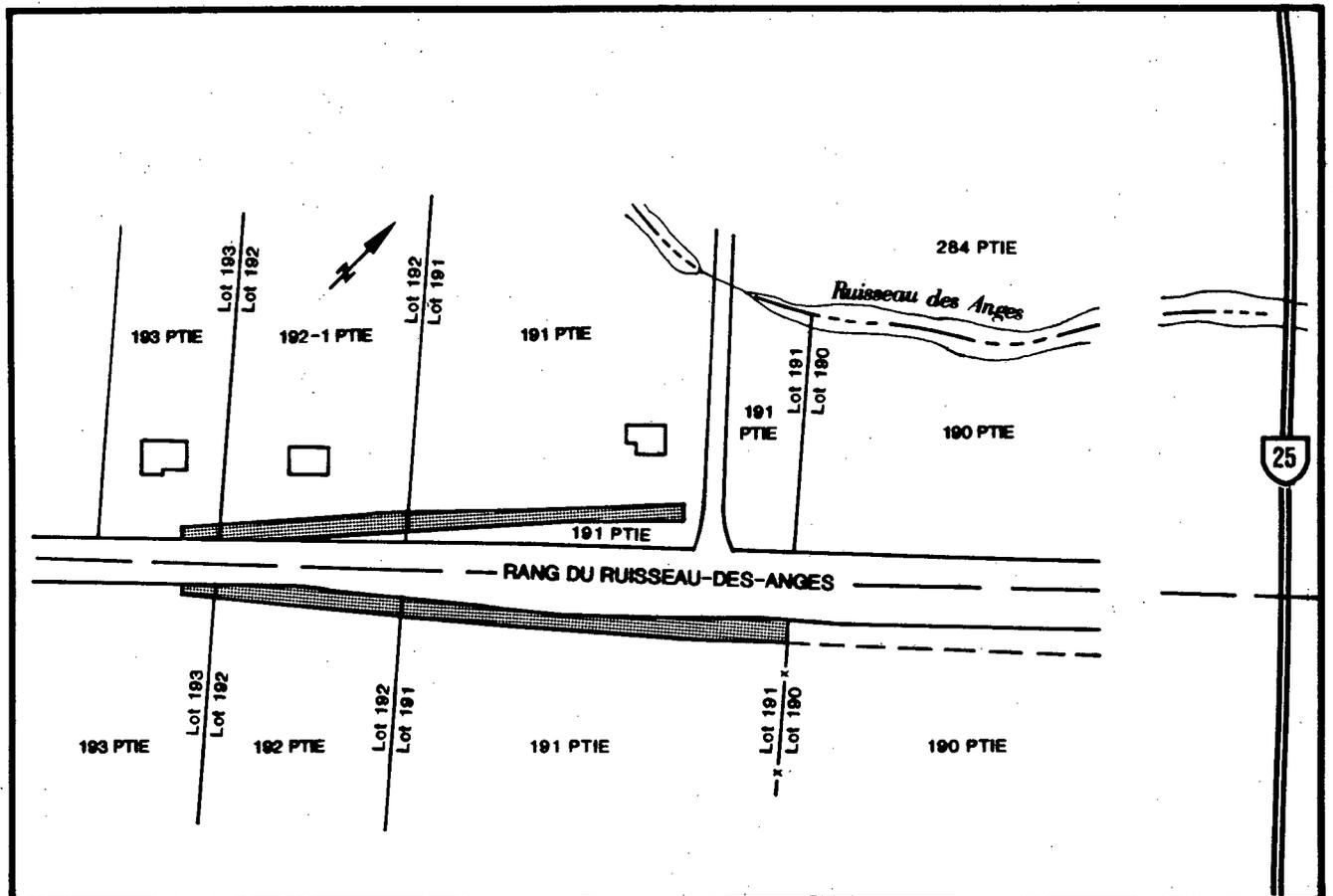


FIG.10B: LOCALISATION DE TERRAINS À EXPROPRIER, RANG DU RUISSEAU-DES-ANGES, CÔTÉ OUEST

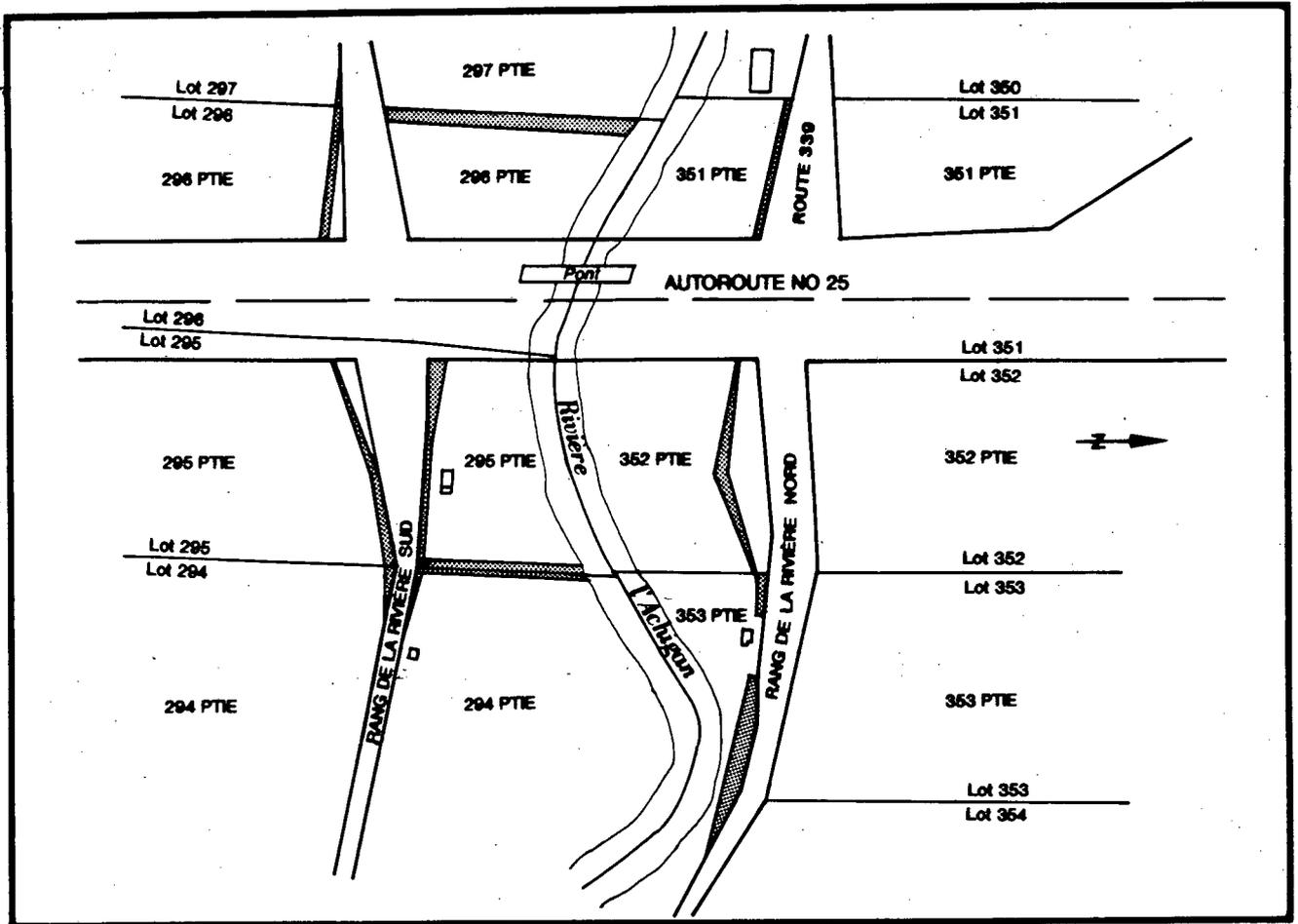


FIG.11: LOCALISATION DE TERRAINS À EXPROPRIER, RANG DE LA RIVIÈRE SUD ET ROUTE 339

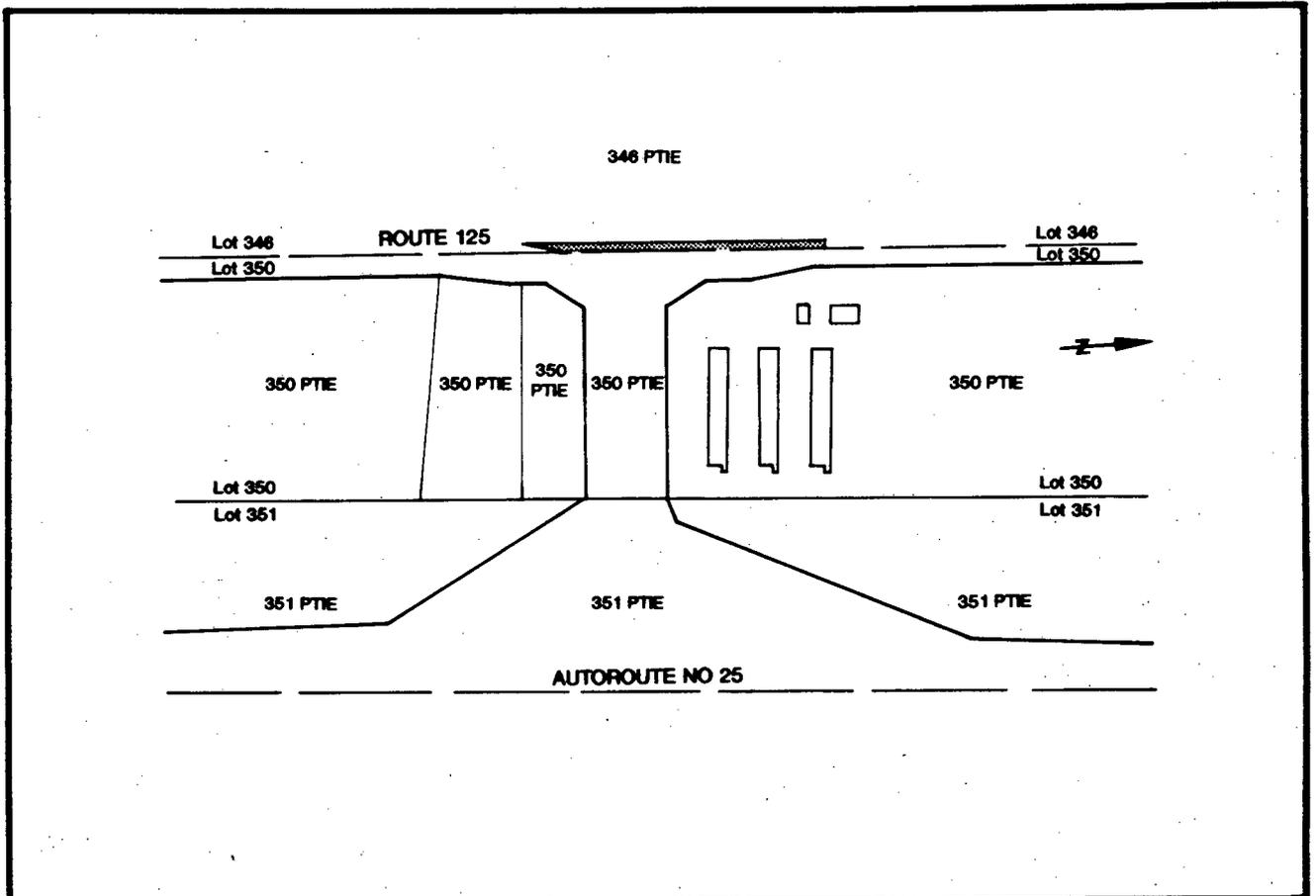


FIG. 12: LOCALISATION DE TERRAINS À EXPROPRIER, ÉCHANGEUR ROUTE 125

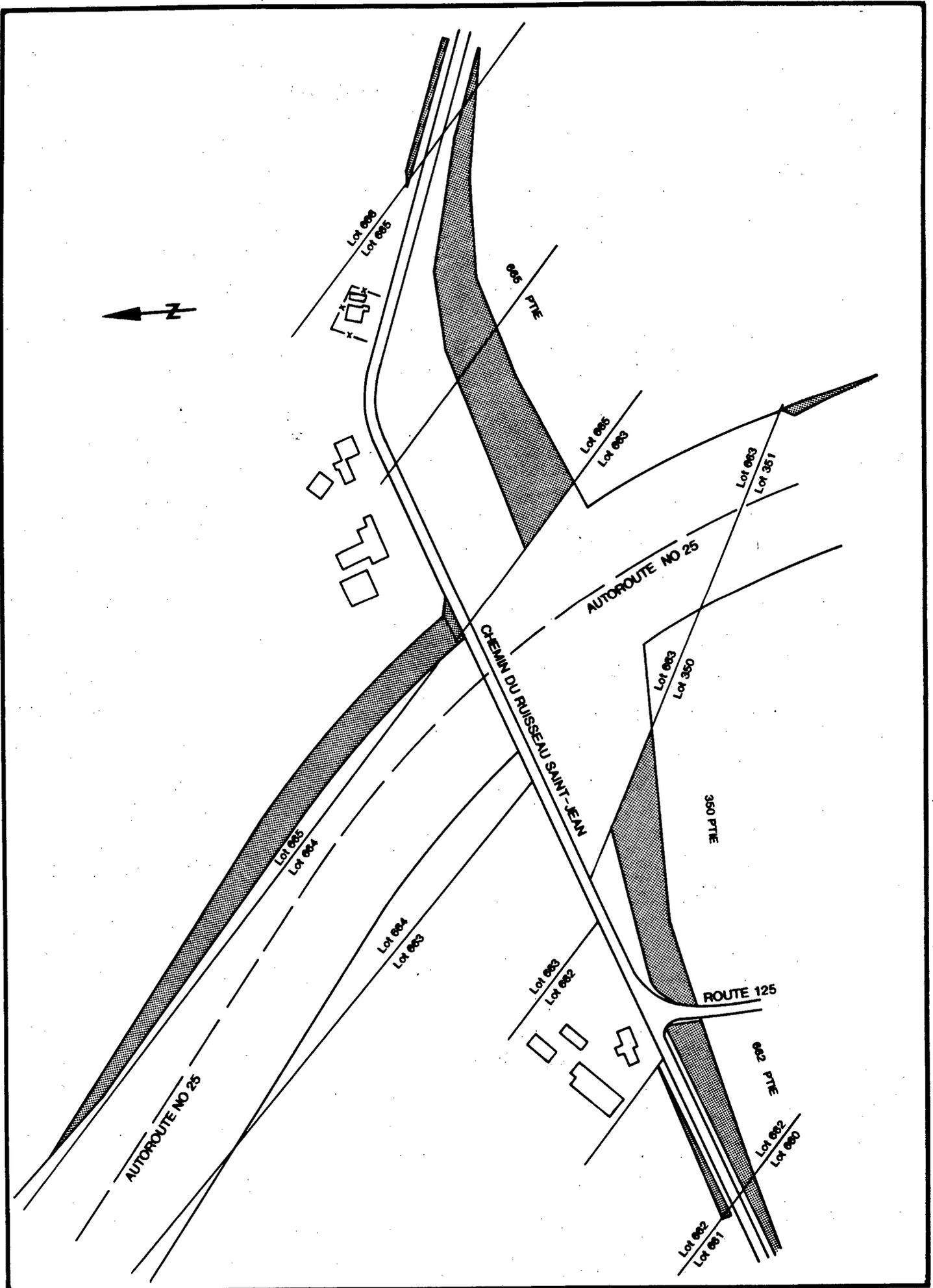
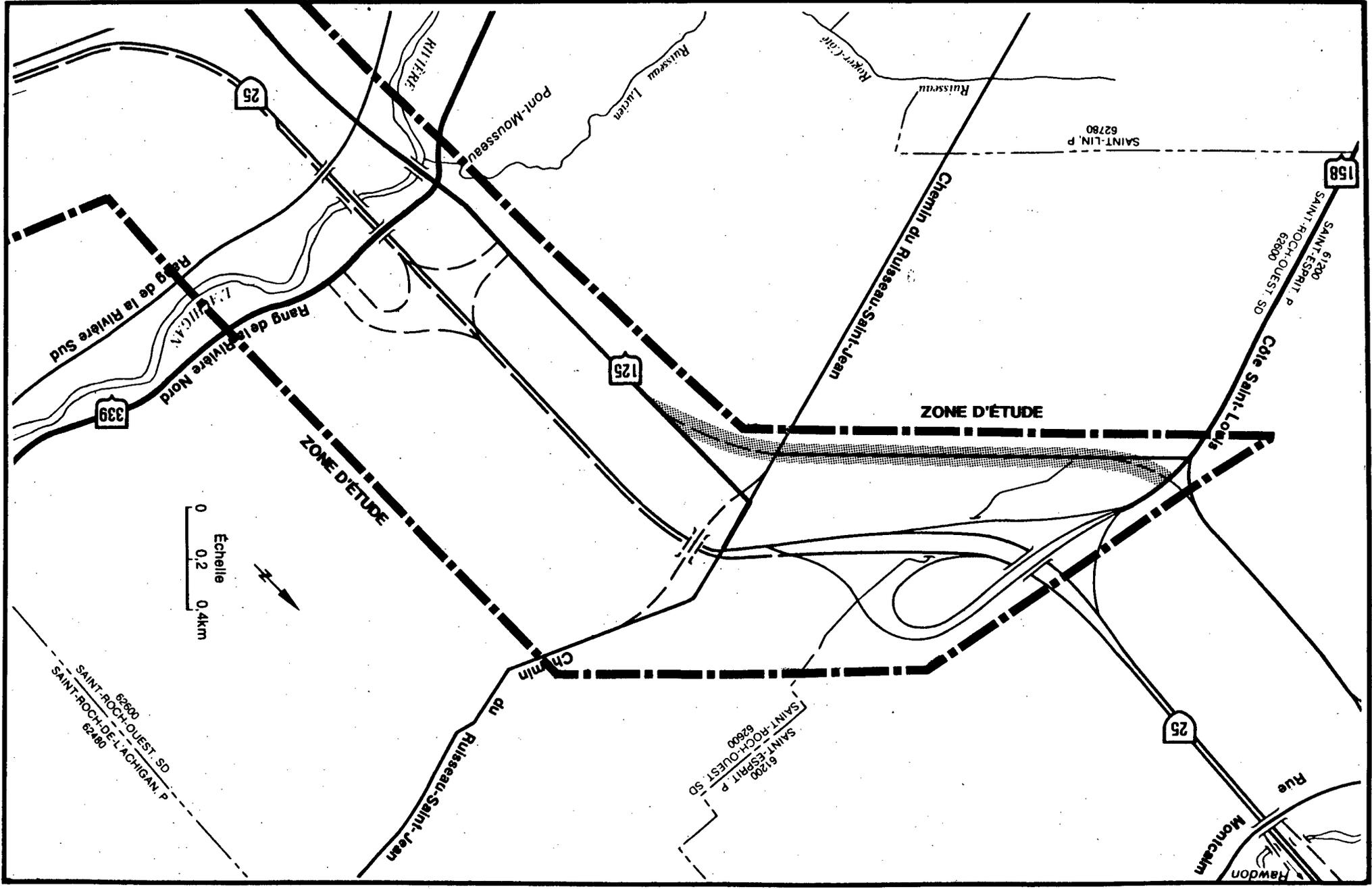


FIG. 13: LOCALISATION DE TERRAINS À EXPROPRIER, CHEMIN DU RUISSEAU-SAINTE-JEAN

CARTE 18: AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 125



Signification de l'impact (SN)

$$SN = I \times E \times D$$

(I) Intensité: Moyenne.

(E) Étendue: La perte de superficies est ponctuelle.

(D) Durée: La durée est permanente.

- Impact: Faible x ponctuel x permanent = Moyen.

- Mesure d'atténuation

Certaines terres situées dans le corridor des routes à construire sont drainées à l'aide des drains agricoles; toutes les précautions nécessaires seront prises pour ne pas les endommager. De plus, lorsque le sens d'écoulement des drains agricoles s'éloigne du corridor des routes à construire, un bouchon sera installé à l'extrémité de chaque drain intercepté par l'emprise. Les débris provenant des sections de drains désaffectés seront enlevés et mis au rebut.

- Impact résiduel: Moyen.

7.2.1.2 SERVITUDE DE DRAINAGE

Le projet nécessite l'acquisition de superficies supplémentaires pour réaliser de façon adéquate le drainage superficiel des terres et des infrastructures routières en place (figure 11).

<u>Localisation</u>	<u>Lots</u>	<u>Superficie (m²)</u>
Rang de la Rivière Sud	P-294, P-295, P-296	3 172,8 ou 0,3 ha

Signification de l'impact (SN)

$$SN = I \times E \times D$$

- (I) Intensité: Moyenne.
- (E) Étendue: La perte de superficies est ponctuelle
- (D) Durée: Elle est permanente
- Impact: Faible x ponctuel x permanente = Moyen.
- Mesure d'atténuation: Aucune
- Impact résiduel: Moyen.

7.3 MILIEU BIOLOGIQUE

7.3.1 IMPACTS NÉGATIFS

Les composantes qui forment le milieu biologique sont des constituantes grandement transformées du milieu par l'usage intensif du sol pour l'agriculture, les superficies forestières sont presque inexistantes dans la zone d'étude et les cours d'eau évacuent les eaux de drainage des terres en culture et constituent un apport hydrique à la faune terrestre. Ces cours d'eau constituent également un habitat pour certaines espèces de poissons. Toutefois, la qualité des eaux est grandement affectée par les problèmes d'érosion et de ruissellement rencontrés dans cette région agricole. D'ailleurs, une des orientations de la MRC de Montcalm vise l'amélioration de la qualité des cours d'eau et de leurs rives. La valeur environnementale des composantes de ce milieu est, par conséquent, moyenne.

Le milieu biologique ne subira pas de modification significative par le projet, ainsi un degré de perturbation faible lui est attribué.

Le niveau de l'intensité est:
 valeur environnementale: moyenne,
 degré de perturbation: faible,
 intensité: faible.

7.3.1.1 POSE DE PONCEAUX DANS DES RUISSEAUX _____

Le dédoublement de la chaussée entraînerait la mise en place de ponceaux dans les cours d'eau suivants:

<u>Cours d'eau</u>	<u>Chainage</u>
Ruisseau des Seize	19+600
Ruisseau Charbonneau-Lebeau	20+650
Ruisseau Mercier-Henri	22+300

Tous ces ruisseaux sont intermittents, ce qui signifie qu'ils viennent à sec durant les périodes d'étiage qui se manifestent en hiver et en été.

L'aménagement des échangeurs au niveau du ruisseau des Anges et de la route 339 nécessiterait la pose de ponceaux dans certaines bretelles et le réalignement du ruisseau Mercier-Henri compris dans les bretelles de la route 339 (figures 14, 15, 16).

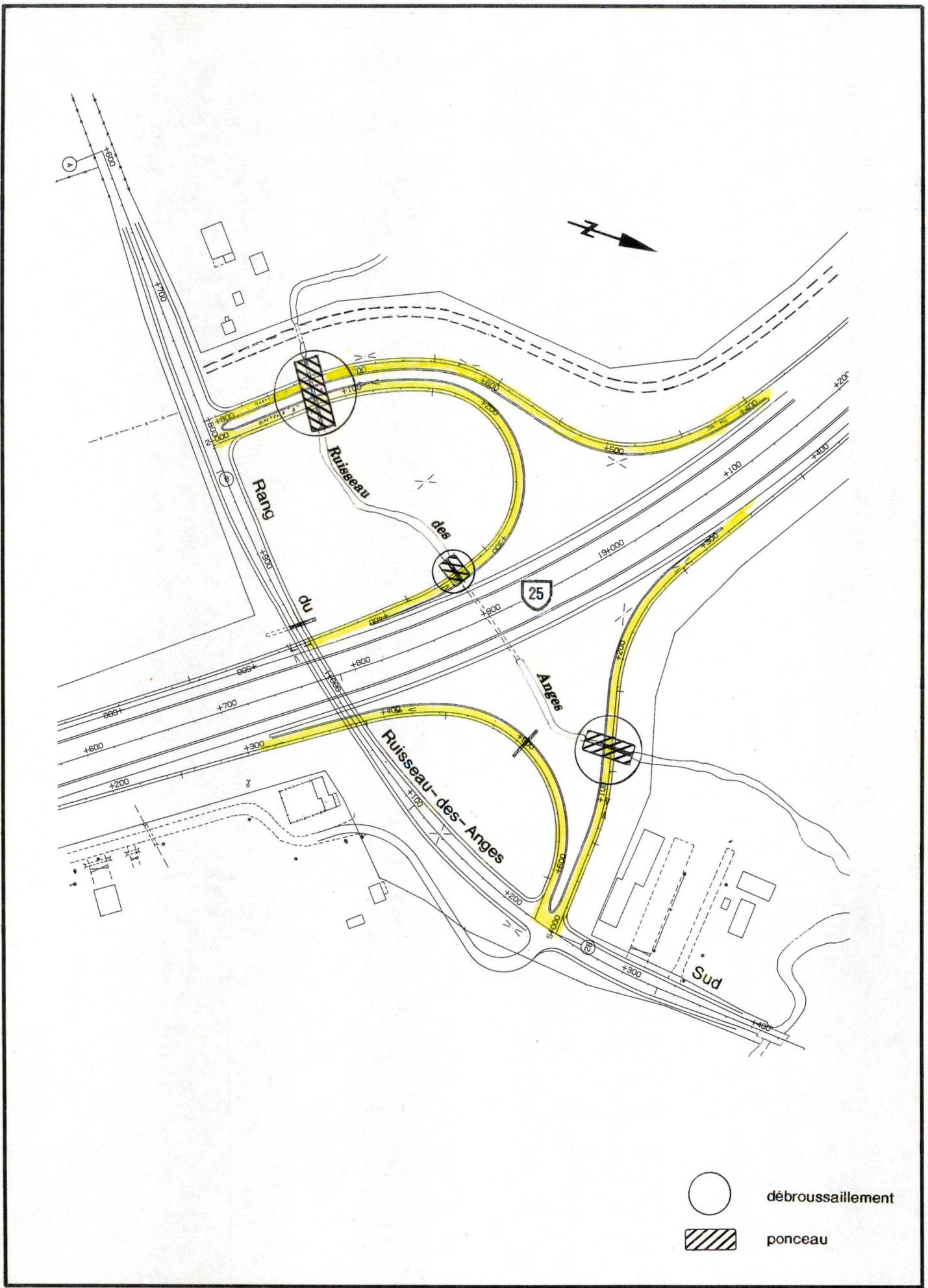


FIG. 14: ÉCHANGEUR DU RANG DU RUISSEAU-DES-ANGES; AMÉNAGEMENT DE 4 BRETelles

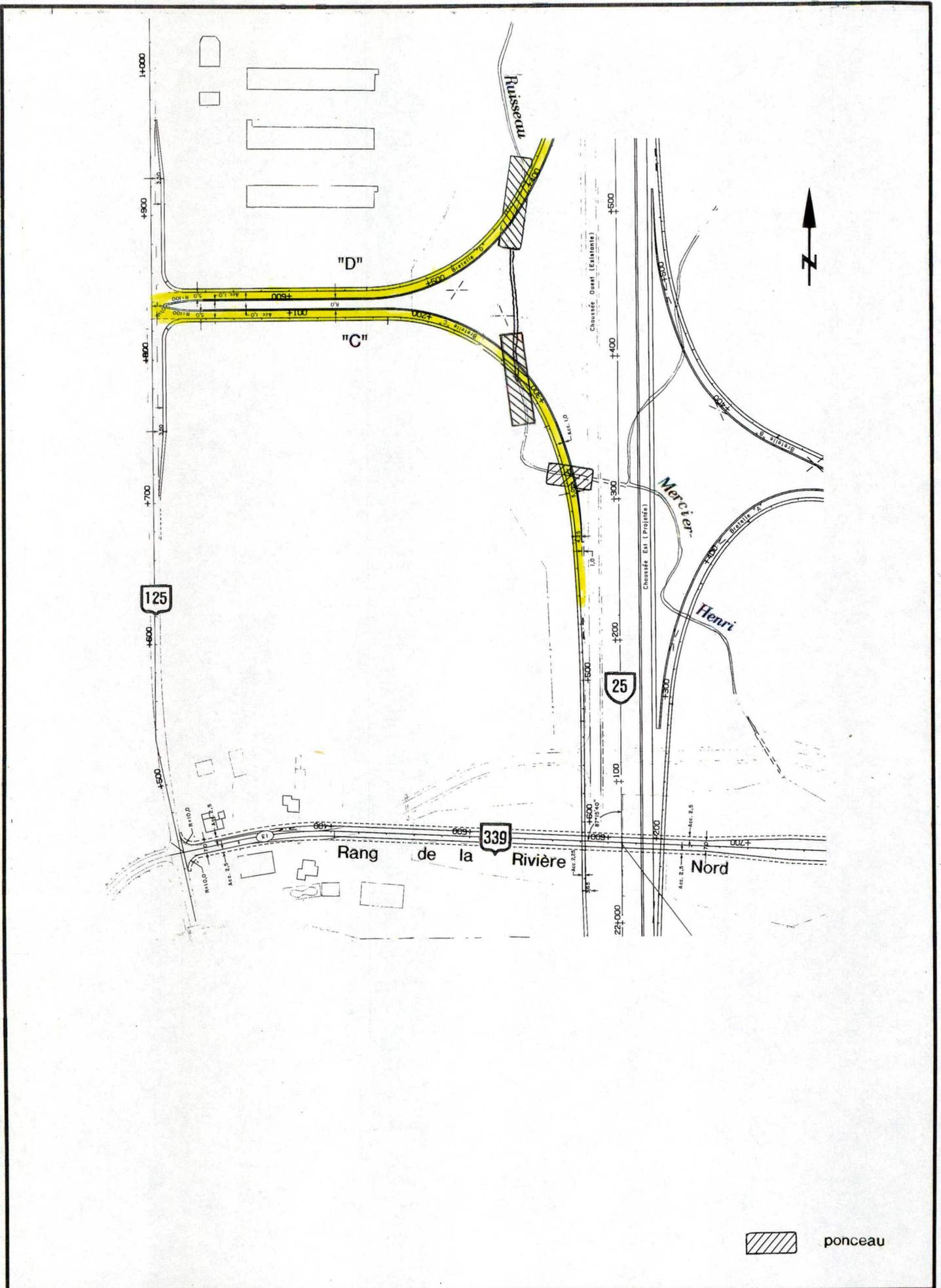


FIG. 16: ÉCHANGEUR À LA ROUTE 339, BRETELLES "C" ET "D"

<u>Cours d'eau</u>	<u>Chaînage</u>
Ruisseau des Anges (figure 14)	0+725 2+075 2+350 5+125
Ruisseau Mercier-Henri (figures 14,15)	Bretelle A 0+400 Bretelle B 0+475 Bretelle C 0+275;0+375 Bretelle D 0+425

Signification de l'impact (SN)

$$SN = I \times E \times D$$

- (I) **Intensité:** Faible.
- (E) **Étendue:** L'installation de ponceaux est une intervention ponctuelle
- (D) **Durée:** L'intervention est de durée temporaire à court terme
- **Impact:** Faible x ponctuel x temporaire à court terme = Faible.
- **Mesures d'atténuation:**

En plus des mesures prévues pour la protection des plans d'eau et qui sont énumérées à la section 7.13 du Cahier des charges et devis généraux (annexe 8), on devra respecter les mesures énumérées ci-dessous.

- Si la structure possède un radier, il devra être installé de façon à ce qu'il n'y ait pas de dénivellation entre le lit du cours d'eau et le ponceau. En ce sens, le radier doit être enfoui à au moins 30 cm sous le lit naturel du cours d'eau.
- À l'entrée et à la sortie des ponceaux, on devra prévoir des protections en enrochement de façon à contrer l'érosion du lit et des berges du cours d'eau.

- Le radier du ponceau devra être recouvert d'un enrochement sur toute sa longueur afin de réduire la vitesse d'écoulement et de retrouver une hauteur d'eau suffisante pour permettre le passage du poisson.
 - L'enrochement doit être suffisamment volumineux pour qu'il ne soit pas emporté par le courant, particulièrement en période de crue.
 - Lors des travaux, l'entrepreneur devra prendre des mesures préventives afin d'assurer que l'eau du canal ne soit contaminée par quelque matière que ce soit.
 - L'entretien mécanique de la machinerie, et particulièrement les pleins et les vidanges de combustibles ou d'huile, devra s'effectuer à une distance d'au moins 15 mètres du cours d'eau de façon à éviter toute contamination du milieu aquatique.
 - Il faut exclure tous travaux de construction durant la période du 15 mai au 15 août afin d'éviter toute fraie éventuelle par la faune ichtyenne.
 - Si le site de construction est isolé par des batardeaux et que le pompage des eaux d'infiltration est nécessaire, celles-ci doivent être déversées dans des trappes à sédiments (bassins) ou dans des zones de végétation terrestre; on devra s'assurer de la stabilité du sol et éviter de créer de l'érosion par l'eau de ruissellement. Si l'on utilise une conduite ouverte sur toute la longueur, du matériel géotextile ou un enrochement servira à acheminer l'eau au cours d'eau.
- **Impact résiduel** : Nul.
- **Suivi environnemental**: Une inspection visuelle des lieux et une vérification de l'efficacité des mesures prises pour contrer l'érosion devront être réalisées une année après la réalisation des travaux.

7.3.1.2 CONSTRUCTION DU PONT AU-DESSUS DE LA RIVIÈRE DE L'ACHIGAN

La rivière de l'Achigan, à la rencontre de l'autoroute 25, a une section mouillée d'environ 30 mètres de largeur. Au niveau du pont de l'autoroute, elle coule sur un lit plat, argilo-limoneux, ayant une profondeur uniforme d'à peine plus d'un mètre. La vitesse calculée lors de notre visite du 5 mai 1992 était de 1 mètre/seconde. Nous avons mesuré la largeur totale de la rivière au niveau du pont et la profondeur de l'eau à chaque 3 mètres. Les deux piles du pont étaient dans l'eau lors de notre visite. La figure 17 et la photo 1 présentent la section de la rivière à l'intersection du pont de la première chaussée de l'autoroute 25.

Aucune frayère n'a été localisée à proximité de la localisation du pont actuel et de celui à venir.

Signification de l'impact (SN)

$$SN = I \times E \times D$$

(I) Intensité: Faible

(E) Étendue: Perturbation à l'emplacement du pont seulement, donc ponctuelle

(D) Durée: Perturbation probable durant la période des travaux seulement; d'une durée temporaire à court terme.

- Impact : Faible x ponctuel x temporaire à court terme = Faible.

FIGURE 17 : COUPE TRANSVERSALE DE LA RIVIÈRE DE L'ACHIGAN AU NIVEAU DE L'AUTOROUTE 25

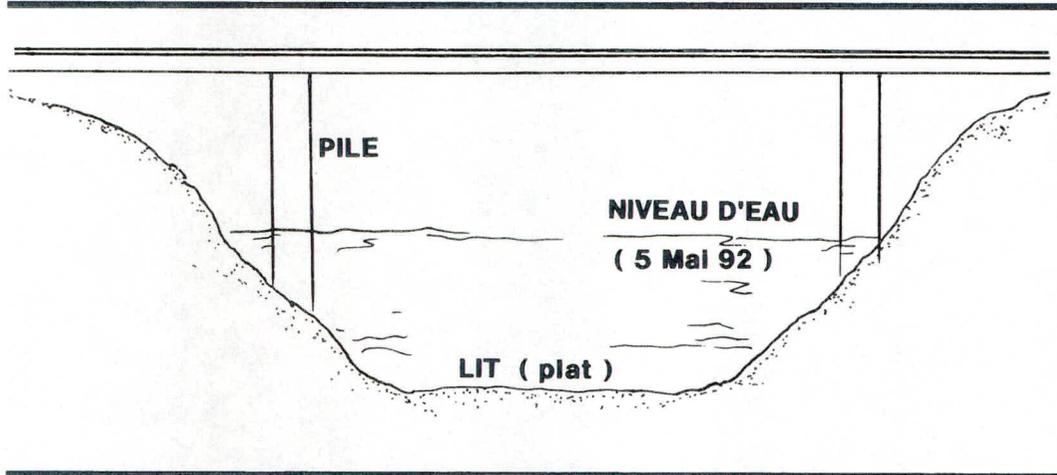


PHOTO 1 : PONT ACTUEL DE L'AUTOROUTE 25 SUR LA RIVIÈRE DE L'ACHIGAN



- Mesures d'atténuation:

En plus des mesures pertinentes prévues pour la protection des plans d'eau, qui sont énumérées à la section 7.13 du Cahier des charges et devis généraux (annexe 8), on devra respecter les mesures énumérées ci-dessous.

- Dès le début des travaux de terrassement, construire des bermes filtrantes et des trappes à sédiments dans les fossés de drainage de manière à limiter le transport de sédiments vers la rivière de l'Achigan.
- La berme filtrante est constituée de pierres de calibre 20 à 70 mm et construite en travers du fossé; sa hauteur devra être suffisante et uniforme de manière à laisser s'écouler l'eau au travers de celle-ci. Le pourcentage de matières fines dans la pierre ne doit pas excéder 5 % (annexe 9).
- En amont de la berme et selon la disponibilité de l'espace, creuser à même le lit du fossé une trappe à sédiments ayant les dimensions suffisantes pour retenir les matériaux érodés.
- Après chaque orage, si nécessaire, enlever les sédiments retenus dans la trappe et nettoyer ou remplacer le matériel filtrant.
- Si le site de construction est isolé par un batardeau et que le pompage des eaux d'infiltration est nécessaire, celles-ci doivent être déversées dans des trappes à sédiments (bassins) ou dans des zones de végétation terrestre; on devra aussi s'assurer de la stabilité du sol et éviter de créer de l'érosion par l'eau de ruissellement. Si nécessaire, utiliser une conduite ouverte sur toute sa longueur, du matériel géotextile ou un enrochement, afin d'acheminer l'eau au cours d'eau.

- Le prélèvement du matériel granulaire du lit du cours d'eau et de ses berges pour servir à la construction des ouvrages est interdit.
- Il est interdit de circuler dans le cours d'eau ou de le traverser à gué avec des engins de chantier sauf, avec l'autorisation du surveillant de chantier. Lorsqu'un passage à gué est nécessaire, il doit être construit de façon à ce que la circulation des véhicules trouble l'eau le moins possible.
- Il faut nettoyer le plus possible les parties de la machinerie qui seraient immergées lors du passage à gué; si l'on utilise de l'eau, on évitera qu'elle soit déversée directement dans le cours d'eau.
- À la fin des travaux, on doit retirer du cours d'eau tous les matériaux qui constituaient le passage à gué de manière à retrouver la granulométrie et le profil du lit qui prévalaient avant les travaux.
- L'entretien mécanique de la machinerie, et particulièrement les pleins et vidanges de combustibles ou d'huile, devra s'effectuer à une distance d'au moins 15 m du cours d'eau et de façon à éviter toute contamination du milieu aquatique.
- La chute et le déversement dans tous cours d'eau ou plan d'eau de rebuts ou de déchets provenant du chantier sont interdits. On doit disposer de ces déchets et rebuts, quelle qu'en soit leur nature, selon la réglementation en vigueur (annexe 10).
- Il faut exclure tous travaux de construction durant la période du 15 mai au 15 août afin d'éviter toute fraie éventuelle par la faune ichthyenne.

- Impact résiduel: Nul.

- Suivi environnemental:

Concernant les glaces

Une enquête sur le terrain a été effectuée par le Service de l'hydraulique en avril 1984 et une analyse sommaire des renseignements alors recueillis a permis d'établir que ce tronçon de rivière ne présentait pas de problèmes hydrauliques particuliers.

La pente du lit de la rivière le long de ce tronçon est très faible ($\pm 0,05$ %) et la section d'écoulement est très régulière et bien encastrée dans le terrain naturel. La végétation qui recouvre les rives résiste bien aux vitesses d'entraînement générées par les eaux lors des crues. Il n'a été observé aucune trace d'érosion ou d'affouillement lors de l'enquête sur place.

Il va sans dire que le régime hydraulique de la rivière dans ce secteur n'est pas sévère. Les eaux hautes susceptibles d'être observées dans le lit de la rivière en temps de crues extrêmes (≈ 100 ans) ne devraient pas dépasser $\pm 6,6$ m, d'après les résultats de notre étude préliminaire. Il est à noter que pour cette hauteur, aucun débordement ou aucune inondation d'eau sur les rives n'est à craindre. Il est aussi important de souligner qu'en période de crues, les vitesses qui ont été évaluées dans notre étude ne devraient pas dépasser 1,7 m/s pour la transition d'un débit de récurrence égal à 1 an et 2,1 m/s pour un débit de 100 ans. Quant aux eaux basses en période d'étiage, elles semblent se maintenir à une hauteur de $\pm 2,6$ m.

Considérant les faibles vitesses d'écoulement anticipées et la stabilité dues à la végétation relevée par observation sur les rives, nous pouvons déduire que les glaces dans le secteur du futur pont ne causeront pas de problèmes.

7.3.1.3 DÉBROUSSAILLEMENT DE SECTIONS DE RIVES BOISÉES _____

L'aménagement de bretelles dans l'échangeur A-25/Rang du Ruisseau-des-Anges et de l'autoroute 25 entraînerait la coupe de lisières boisées situées en bordure du ruisseau des Angés, aux chaînages suivants: (figure 13).

0+725
2+075
2+350
5+125

Des sections d'une dizaine de mètres seraient ainsi déboisées à ces endroits.

Signification de l'impact (SN)

$$SN = I \times E \times D$$

(I) Intensité: Faible

(E) Étendue: Le déboisement se manifesterait ponctuellement.

(D) Durée: Il faut compter quelques années (une dizaine environ) pour obtenir des arbustes de remplacement. La durée est temporaire à moyen terme.

- Impact: Faible x ponctuel x temporaire à moyen terme = Faible.

- Mesures d'atténuation:

Les abords routiers, en particulier les talus, seront stabilisés par ensemencement. Les rebuts de la coupe seront disposés conformément aux dispositions prévues à la section IX de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (annexe 10). De plus, le déboisement devra se limiter à l'emplacement de la route.

- Impact résiduel: Nul.

7.3.2 IMPACT POSITIF _____

7.3.2.1 CONTRÔLE DE L'HERBE À POUX _____

L'herbe à poux est considéré par la population et par des spécialistes et différentes associations nocive pour la santé et très désagréable. C'est pourquoi la valeur qui lui est attribuée est grande.

L'herbe à poux qui a été relevée dans l'emprise de la deuxième chaussée sera détruite; donc, il y aura une amélioration de la situation à cet endroit (carte 12). Le degré de bonification de cet impact positif est donc grand.

Le niveau de l'intensité est:
valeur environnementale: grande,
degré de bonification: fort,
intensité: forte.

Signification de l'impact (SN)

$$SN = I \times E \times D$$

(I) Intensité: Forte.

(E) Étendue: Le pollen de l'herbe à poux peut se disperser sur de grands territoires, c'est pourquoi son étendue est locale.

(D) Durée: Cette amélioration est temporaire à moyen terme car l'ajout de matériaux d'emprunt accompagné du remaniement de nouvelles surfaces constitue toutefois un milieu propice à l'infestation par l'herbe à poux des abords de la deuxième chaussée.

- Impact positif: Fort x local x temporaire à moyen terme = Fort.

- Mesures de bonification:

La tonte s'est avérée une mesure de contrôle et d'éradication efficace, si elle était faite à la première semaine d'août, en prenant la précaution de couper ou de faucher à 8 cm ou moins sur le premier mètre suivant le gravier ou l'asphalte.

La tonte de l'herbe à poux à la fin du mois de juin est peu recommandée. En effet, la coupe de la cime de la plante empêche la dominance apicale, ainsi la plante pousse en largeur et devient plus difficile à contrôler. Il est préférable d'éviter la bande de 1 à 2 mètres de talus à partir de la chaussée et, ce, jusqu'à la fin du mois de juillet pour laisser monter la plante en hauteur. La coupe de cette bande doit être effectuée une première fois, à la fin du mois de juillet, et une seconde fois, à la fin du mois d'août.

Pour la saison de 1992, le Ministère a transmis à ses directeurs régionaux le plan de coupe suivant:

- une tonte entre le 25 juillet et le 7 août,
- l'autre, entre le 25 août et le 7 septembre.

7.4 MILIEU HUMAIN

7.4.1 IMPACTS NÉGATIFS

Seules les activités situées à proximité immédiate du lieu des travaux, dont quelques habitations, seront touchées par des impacts négatifs, tant pendant les travaux qu'après la mise en service de la nouvelle chaussée et des infrastructures de l'autoroute.

7.4.1.1 MISE EN SUSPENSION DE POUSSIÈRES

Les travaux de construction prévus, pouvant produire un impact lié au soulèvement de sédiments lors des journées de grands vents en direction des immeubles résidentiels, commerciaux et industriels situés à proximité du lieu des travaux, sont:

- Rang Ruisseau-des-Anges: 2 habitations
4 immeubles commerciaux et industriels
- Rang de la Rivière Nord: 5 habitations
(Route 339) 2 immeubles commerciaux
- Rang de la Rivière Sud: 1 habitation
- Chemin du Ruisseau-St-Jean: 3 habitations

La valeur environnementale attribuée aux immeubles touchés par les travaux est **très grande**. Le degré de perturbation est **faible** car les interventions n'affecteront pas significativement le milieu.

Donc le niveau de l'intensité est:

valeur environnementale: très grande,
degré de perturbation: faible,
intensité: moyenne.

Signification de l'impact (SN)

$$SN = I \times E \times D$$

(I) Intensité: Moyenne

(E) Étendue: L'impact se limitant aux abords immédiats du lieu des travaux, l'étendue est ponctuelle.

(D) Durée: Temporaire à court terme.

- Impact: Moyen x ponctuel x temporaire = Faible.

- Mesures d'atténuation:

Pendant la période des travaux de construction, il est recommandé d'utiliser un abat-poussière, tel que spécifié à l'article 27.05 du Cahier des charges et devis généraux, tant pour les surfaces de roulement constituées de matériaux granulaires que pour les remblais de préchargement prévus pour les viaducs.

- Impact résiduel: Faible à nul.

7.4.1.2 CUL-DE-SAC _____

Le projet implique le redressement du chemin du Ruisseau-Saint-Jean, du rang de la Rivière Sud et du rang Ruisseau-des-Anges. Ces travaux n'entraînent cependant qu'un seul impact, soit la mise en place d'un cul-de-sac pour desservir une habitation située sur le chemin du Ruisseau-Saint-Jean, bien que ceci soit prohibé par

règlement par la municipalité pour des raisons de sécurité si aucun aménagement n'est prévu pour le virage des véhicules. Une valeur environnementale **très grande** est accordée au cul-de-sac compte tenu de la présence de deux habitations.

La transformation de ce bout de rue en cul-de-sac ne modifie pas la desserte des habitations et de l'exploitation agricole attenante, c'est pourquoi un degré de perturbation **faible** lui est attribué.

Donc le niveau de l'intensité est:

valeur environnementale: très grande,
degré de perturbation: faible,
intensité: moyenne.

Signification de l'impact (SN)

$$SN = I \times E \times D$$

(I) Intensité: Moyenne

(E) Étendue: Ponctuelle, c'est-à-dire limitée à deux habitations.

(D) Durée: Permanente.

- Impact: Moyen x ponctuel x permanent = Moyen

- Mesures d'atténuation:

Réaliser un rond de virage permettant le mouvement sécuritaire des véhicules.

- Impact résiduel: Nul.

7.4.1.3 EMPIÈTEMENT D'EMPRISE SUR DES TERRAINS RÉSIDENTIELS ET COMMERCIAUX

7.4.1.3.1 RÉDUCTION DE LA MARGE DE REcul AVANT

Le projet implique l'expropriation des terrains nécessaires à l'aménagement des fossés latéraux des routes (figures 10A, 10B et 11).

<u>Localisation</u>	<u>Lots</u>	<u>Superficies (m²)</u>
Rang du Ruisseau-des-Anges	P-191, P-192-1, P-193, P-283-25	1 029,9
Rang de la Rivière Sud	P-294, P-295	1 083,9
	TOTAL	<u>2 113,8 m²</u> ou 0,2 ha

L'expropriation de bandes de terrains en façade des immeubles existants implique une réduction de leur marge de recul avant (tableau VII). Sur le plan de la qualité de vie, la valeur environnementale appréhendée est **grande**, toutefois le degré de perturbation est **faible** étant donné la faible largeur expropriée.

Donc, le niveau de l'intensité est:

valeur environnementale: grande,
degré de perturbation: faible,
intensité: moyenne.

TABLEAU VII - LOCALISATION ET RÉDUCTION DES MARGES DE REcul AVANT

Localisation	Marge de recul avant (m)		
	Initiale	Après expropriation	Pourcentage d'empiétement
278 rang du Ruisseau-des-Anges* Lot P-283-25	12,0	5,0	58
386 rang du Ruisseau-des-Anges Lot P-191	21,5	16,5	23
400 rang du Ruisseau-des-Anges Lot P-192-1	19,0	13,6	28
416 rang du Ruisseau-des-Anges Lot P-193	21,0	15,0	15
720 rang de la Rivière Sud Lot P-294	6,1	6,1	0
740 rang de la Rivière Sud** Lot P-295	11,0	7,3	34

* L'augmentation de la visibilité du commerce en atténue l'impact dû à la réduction de la marge de recul.

** Traité à la section 7.4.1.3.2.

Signification de l'impact (SN)

$$SN = I \times E \times D$$

(I) Intensité: Moyenne

(E) Étendue: La perte de superficie se produirait ponctuellement

(D) Durée: La perte serait permanente

- Mesures d'atténuation:

Aucune.

- Impact résiduel: Moyen.

7.4.1.3.2 DÉPLACEMENT D'UNE RÉSIDENCE _____

La présence du talus du viaduc du rang de la Rivière Sud et l'expropriation nécessaire pour la mise en place des infrastructures engendrent un impact sur la résidence située au 740, rang de la Rivière Sud (Lot P-295). La marge de recul avant passant de 11 à 7,3 m et l'élévation de la chaussée du rang de 2 m nécessitent le repositionnement de la résidence. Sur le plan de la qualité de vie, la valeur environnementale est grande. Pour les raisons citées précédemment, le degré de perturbation est fort.

Donc, le niveau de l'intensité est:

valeur environnementale: grande,
degré de perturbation: fort,
intensité: forte.

Signification de l'impact (SN)

$$SN = I \times E \times D$$

(I) Intensité: Forte

(E) Étendue: La perte de superficie se produirait ponctuellement

(D) Durée: La perte serait permanente

- Impact: Fort x ponctuel x permanent = Fort

- Mesures d'atténuation:

Relocaliser, si possible, la résidence sur le même lot ou en faire l'expropriation dans toute autre éventualité.

- Impact résiduel: Faible, dans le cas de la relocalisation ou Fort si la résidence est expropriée.

7.4.1.4 MODIFICATION AU CLIMAT SONORE _____

Le climat sonore a été évalué à l'aide du modèle de simulation STAMINA 2.0/OPTIMA décrit dans le rapport FHWA-DP-58-1 de la Federal Highway Administration (FHWA).

Les données de base du modèle sont:

- . le débit de circulation par classe de véhicules (figure 18);
- . la vitesse affichée;
- . la localisation des routes et des récepteurs;
- . le type de sol.

Les niveaux sonores sont exprimés sous forme de niveau sonore équivalent sur une période de 24 heures (Leq (24 h)), en décibel avec pondération «A» (dB(A)), à 1,5 mètre du sol.

En champ libre, l'erreur moyenne du modèle en terme de déviation normalisée des différences entre les niveaux sonores simulés et mesurés est de ± 2 dB(A).

Les prédictions du climat sonore sont faites pour l'année précédant l'entrée en fonction et pour la vingtième année d'utilisation.

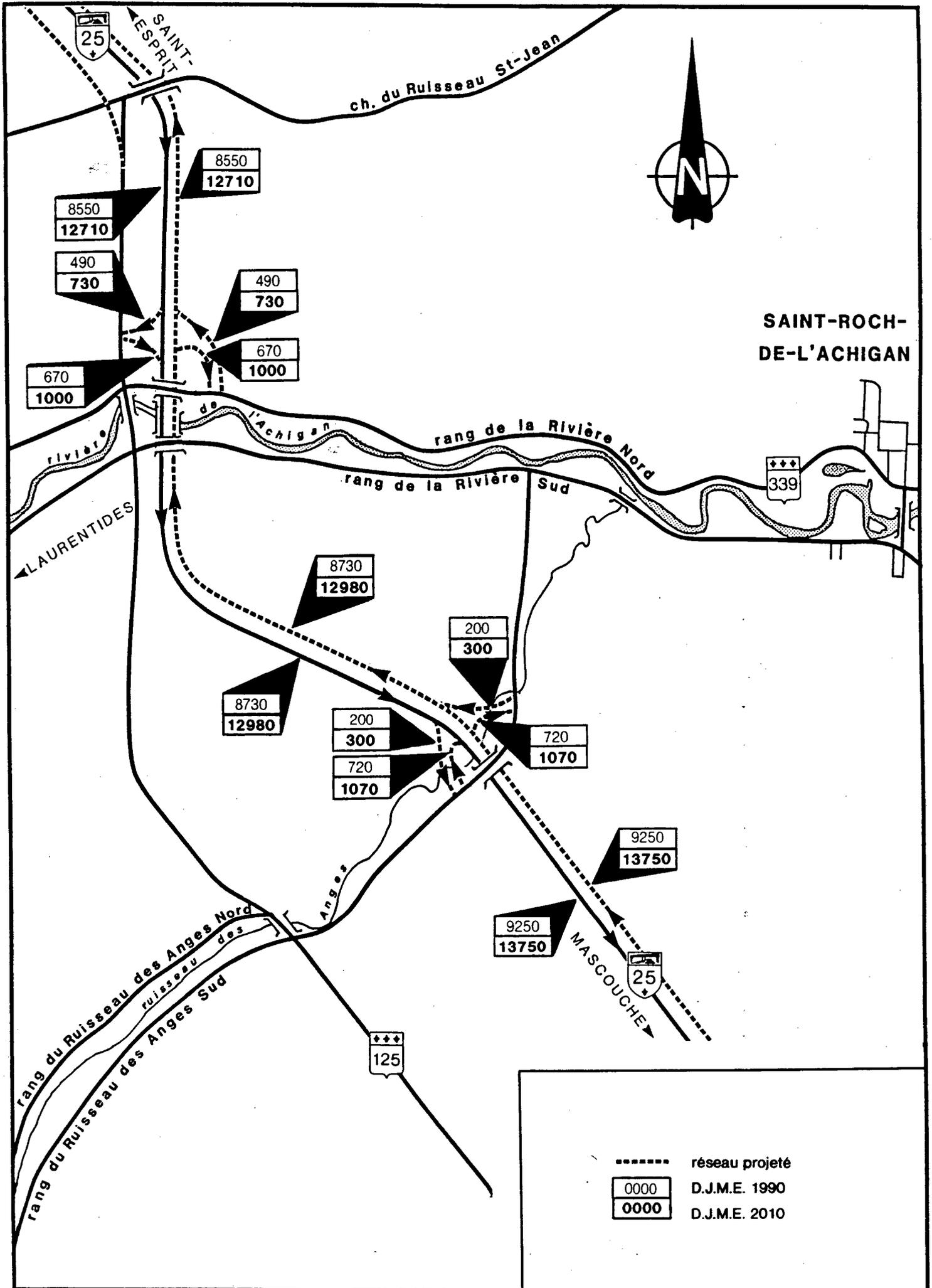


FIG. 18: DÉBITS DE CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER PROJETÉ A-25

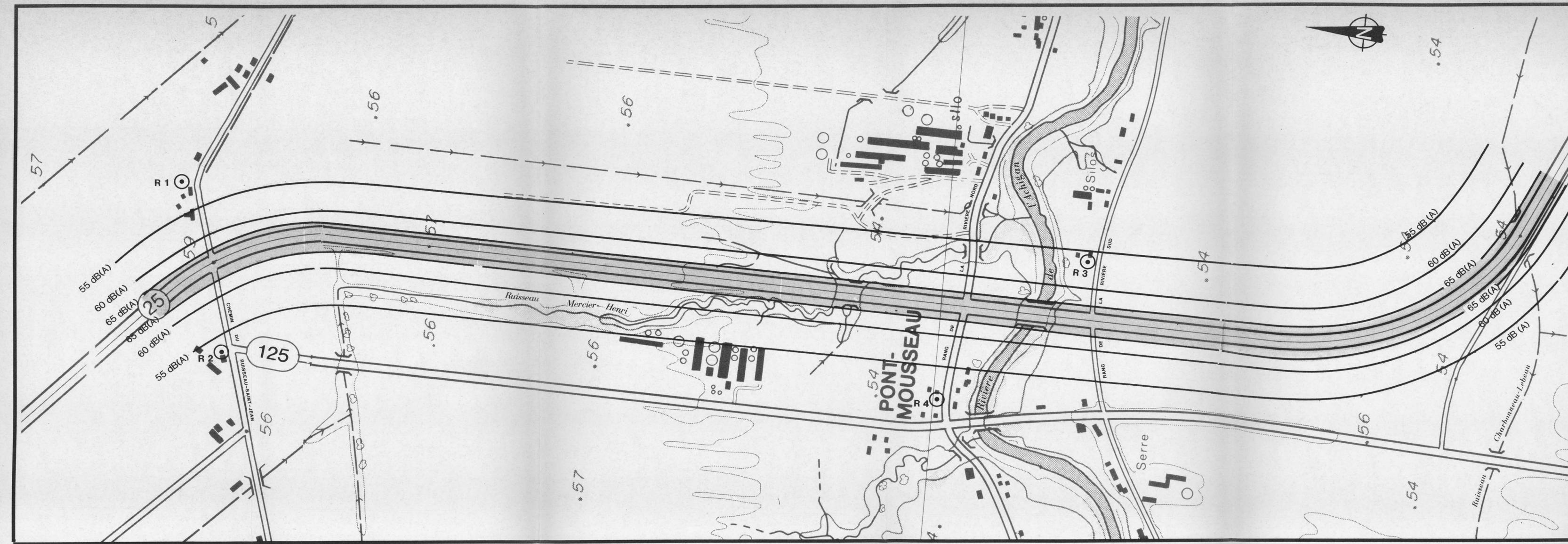
Le ministère des Transports du Québec utilise la grille suivante pour déterminer la qualité de l'environnement sonore près des infrastructures routières (tableau VIII).

TABLEAU VIII : GRILLE D'ÉVALUATION DU CLIMAT SONORE

ZONE DE CLIMAT SONORE	NIVEAU DE BRUIT LEQ (24 H)	
Fortement perturbée	Leq ≥ 65 dB(A)	
Moyennement perturbée	65 >	Leq >60
Faiblement perturbée	60 \geq	Leq >55
Acceptable	55 \geq	Leq

Les cartes 19 et 19A représentent les résultats de la simulation du climat sonore actuel. Les points de relevés sonores (annexe 11) ainsi que les zones fortement perturbées sont identifiés sur cette carte. Les données de circulation utilisées dans les calculs correspondent à celles énoncées au paragraphe 3.3.

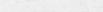
Le climat sonore projeté en 2010 est évalué à l'aide des données de circulation projetées apparaissant à la figure 1. Les résultats de la simulation du climat sonore projeté sont présentés aux cartes 20 et 20A.



ÉTUDE D'IMPACT
AUTOROUTE 25

Du rang du Ruisseau-des-Anges
à la route 158

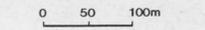
CLIMAT SONORE ACTUEL (1990)

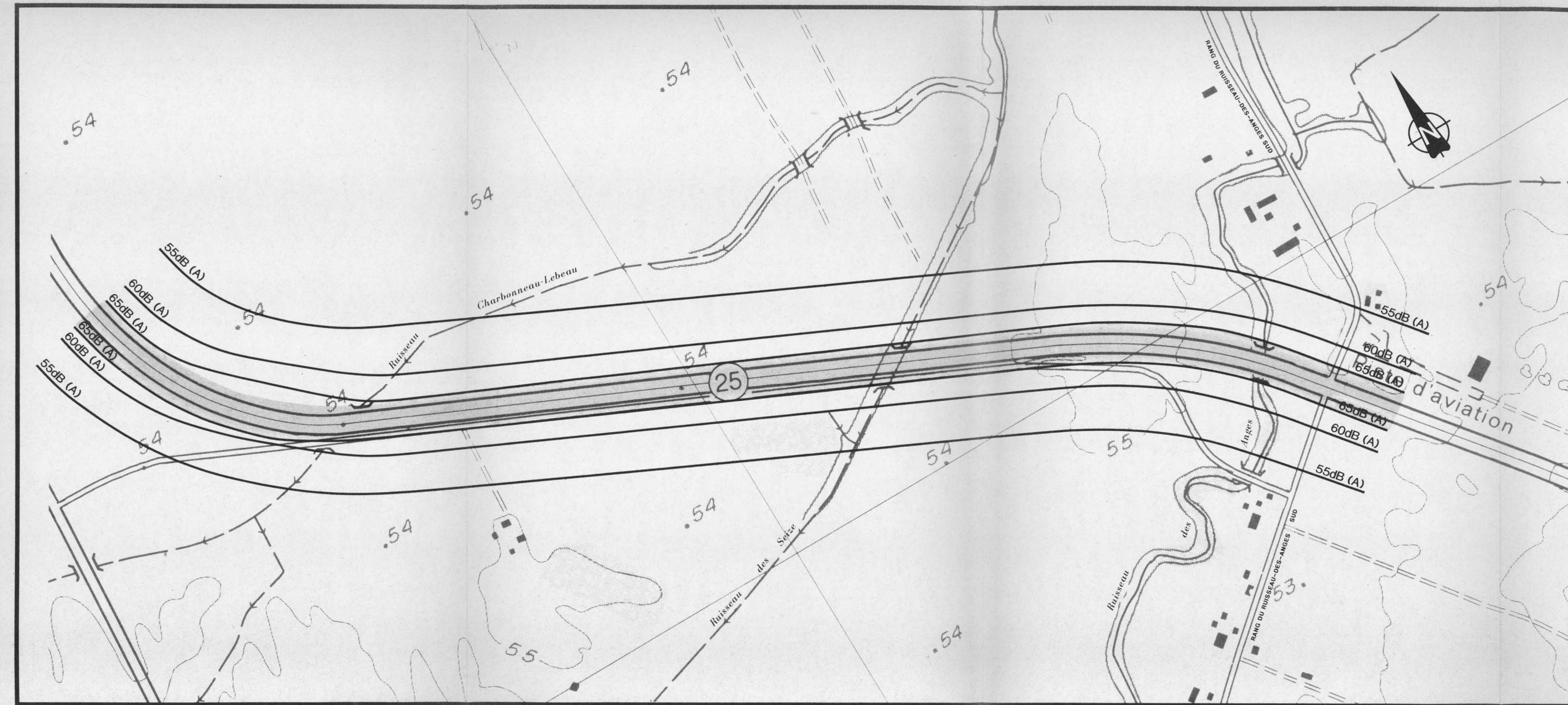
-  Points de relevés sonores
-  Courbes isophones à 1,5 mètre du sol
-  Zone fortement perturbée

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien : J.P. Grégoire Date : 21-01-92

Échelle : 1 : 5 000 Carte 19





ÉTUDE D'IMPACT
AUTOROUTE 25

Du rang du Ruisseau-des-Anges
à la route 158

CLIMAT SONORE ACTUEL (1990)

- Courbes isophones à 1,5 mètre du sol
- Zone fortement perturbée

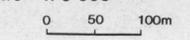
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

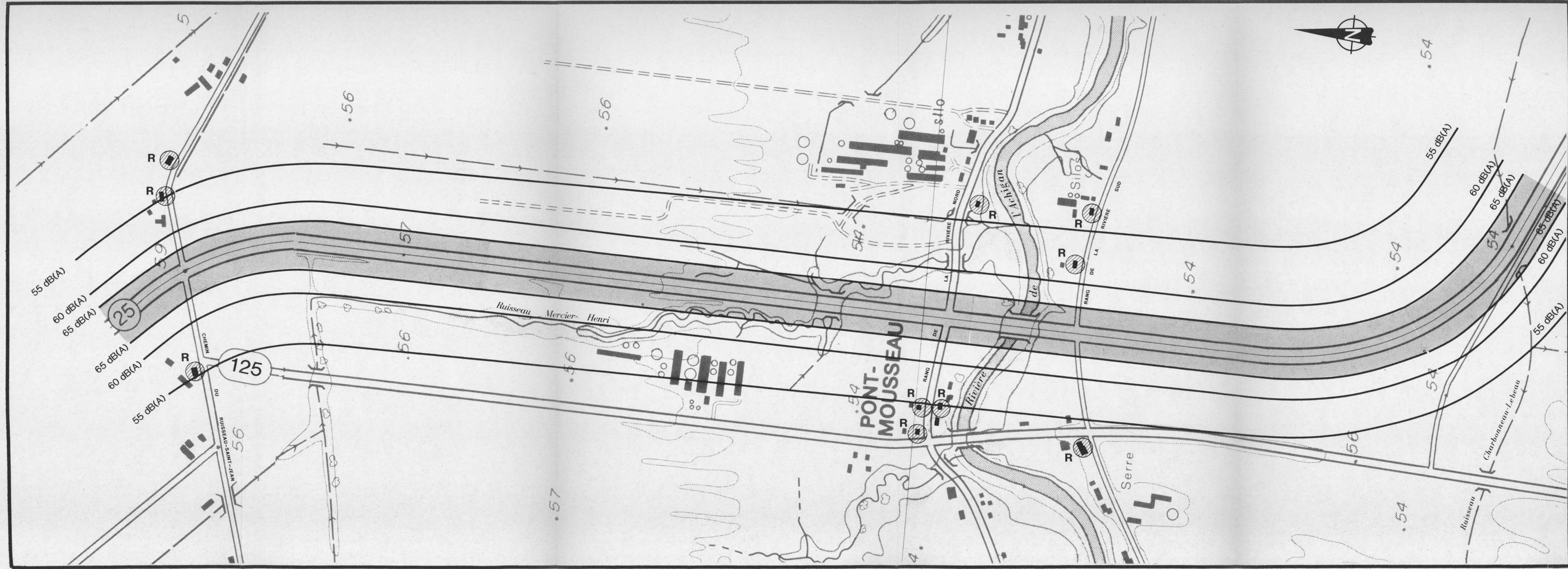
Technicien : J.P. Grégoire

Date : 21-01-92

Échelle : 1:5 000

Carte 19A





ÉTUDE D'IMPACT
AUTOROUTE 25

Du rang du Ruisseau-des-Anges
à la route 158

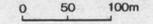
CLIMAT SONORE PROJETÉ (2010)

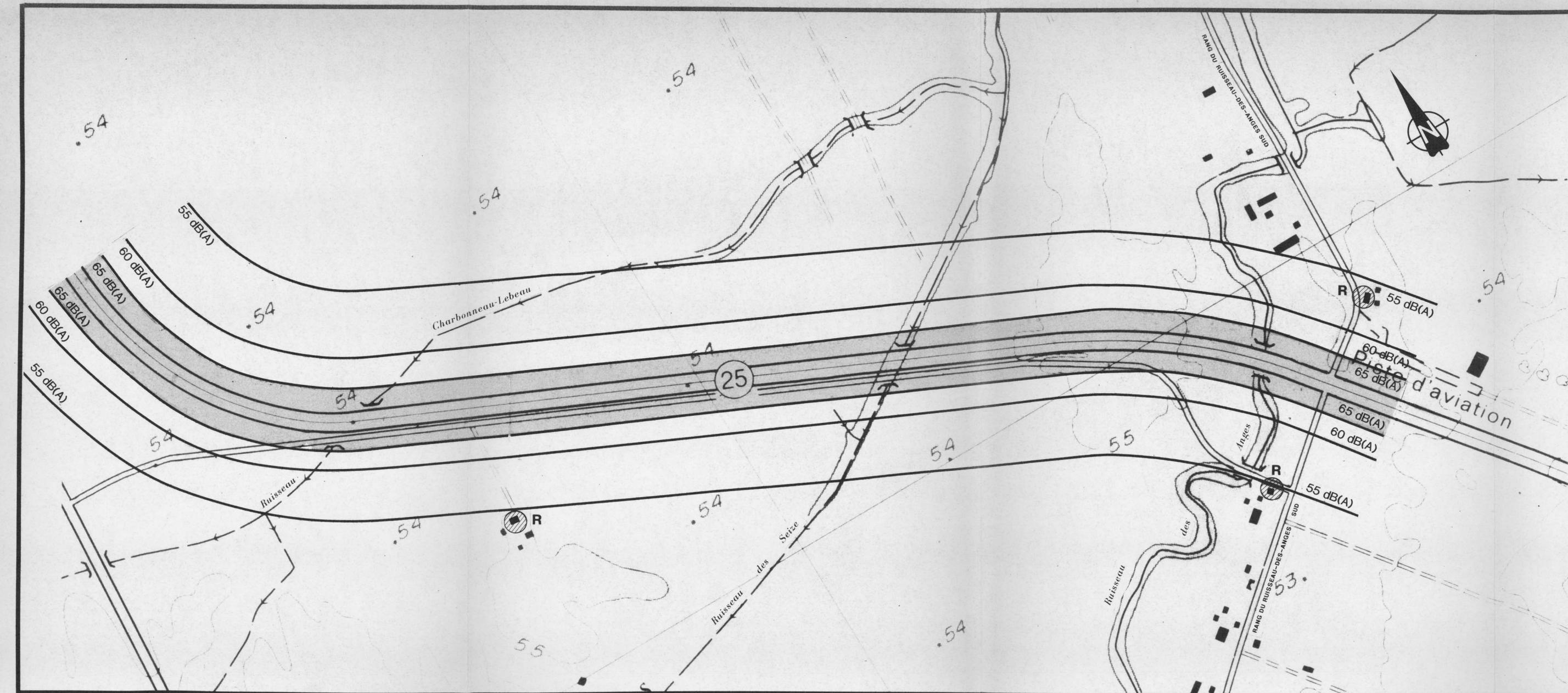
- Courbes isophones
à 1,5 mètre du sol
- ▨ Zone fortement perturbée
- R (with house icon) Résidences affectées

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien : J.P. Grégoire Date : 13-01-1992

Echelle : 1: 5000 Carte 20





ÉTUDE D'IMPACT
AUTOROUTE 25

Du rang du Ruisseau-des-Anges
à la route 158

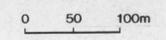
CLIMAT SONORE PROJETÉ (2010)

-  Courbes isophones à 1,5 mètre du sol
-  Zone fortement perturbée
-  Résidences affectées

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: J.P. Grégoire Date: 21-01-92

Échelle: 1: 5000 Carte 20a



- Impact

À partir des résultats de simulation pour les climats sonores actuel et projeté, l'impact sonore du projet, évalué à l'aide de la grille d'évaluation des impacts sonores (annexe 12), est déterminé pour chaque résidence. Les résultats sont présentés au tableau IX.

TABLEAU IX : NOMBRE DE RÉSIDENCES AFFECTÉES PAR UN IMPACT SONORE

IMPACT SONORE	NOMBRE DE RÉSIDENCES AFFECTÉES
Fort	0
Moyen	0
Faible	13

- Mesures d'atténuation:

Selon les orientations actuelles du Ministère, des mesures d'atténuation doivent être envisagées pour les zones résidentielles ou les résidences isolées subissant un impact moyen ou fort. Dans le cas présent, aucune mesure d'atténuation par écran acoustique n'est proposée car aucun impact moyen ou fort n'a été identifié pour ce projet.

7.4.2 IMPACT POSITIF _____

7.4.2.1 IMPACT SUR LA PLANIFICATION DU TERRITOIRE _____

La mise en place d'une deuxième chaussée entre Saint-Esprit et Saint-Roch l'Achigan répond aux orientations et aux objectifs d'amélioration de la desserte routière exprimés par les intervenants locaux et régionaux, soit les municipalités locales, la MRC de Montcalm¹² et Tourisme Lanaudière¹³. Ainsi, le projet ne compromet pas et n'affecte pas la réglementation ou les autres objectifs adoptés par ces différents intervenants, c'est pourquoi une valeur très grande lui est attribuée.

Le degré de bonification que produit le projet sur la planification du territoire est fort, car la desserte routière prévue est désirée par le milieu.

Donc, le niveau de l'intensité est:

valeur: très grande,
degré de bonification: fort,
intensité: très forte.

Signification de l'impact (SN)

$$SN = I \times E \times D$$

(I) Intensité: Très forte.

(E) Étendue: Elle est locale, car les interventions sont limitées au tronçon à l'étude.

¹² Schéma d'aménagement, MRC de Montcalm, 26 février 1987. Mise à jour mars 1993.

¹³ Résumé du plan de développement touristique de Lanaudière, Tourisme Lanaudière, janvier 1990.

(D) Durée: Permanente

- Impact positif: Très fort x local x permanent = Très fort.

7.5 MILIEU VISUEL

7.5.1 IMPACTS NÉGATIFS

Les impacts identifiés sont reliés à la zone d'accès visuel des usagers de l'autoroute 25 (tracés proposé et existant) ainsi qu'à celle des riverains situés à proximité de l'emprise. Les modifications apportées à la route 125 n'entraînent aucun impact visuel discriminant pour ces deux groupes.

Le paysage agricole ne recèle pas de zone d'intérêt esthétique particulière mais possède un développement bien structuré et représentatif de l'activité pratiquée. De plus, la qualité de vie des riverains associés à l'agriculture comme source de valorisation du milieu, détermine une valeur environnementale moyenne. Cette valeur est évaluée différemment dans le cas du point 7.5.1.3 - Modification du paysage des berges.

7.5.1.1 MODIFICATION DU PAYSAGE - AJOUT DE QUATRE VIADUCS

La zone agricole possède une topographie plane et une harmonie interne forte. La présence de quatre viaducs et de leurs remblais d'approche s'élevant de 0 à 6 mètres au-dessus du terrain naturel,

sur une distance d'environ 140 mètres, vont ponctuellement créer des obstacles visuels. Les viaducs viendront de ce fait fragmenter, pour l'utilisateur de la route, la perception de cette unité visuelle et le caractère ouvert du paysage. Le degré de perturbation est donc jugé moyen.

Donc, le niveau de l'intensité est:

valeur environnementale: moyenne
degré de perturbation: moyen
intensité: moyenne

Viaducs

Localisation

Rang du Ruisseau-des-Anges	18+800
Rang de la Rivière Sud	21+750
Rang de la Rivière Nord (route 339)	22+050
Chemin du Ruisseau-Saint-Jean	23+800

Signification de l'impact (SN)

$$SN = I \times E \times D$$

(I) Intensité: Moyenne.

(E) Étendue: Ponctuelle.

(D) Durée: Permanente.

- Impact: Moyen x ponctuel x permanent = Moyen.

- Mesures d'atténuation:

Les remblais de préchargement des viaducs du chemin du Ruisseau-Saint-Jean et du rang de la Rivière Sud doivent être recouverts d'une couche de terre végétale et ensemencée. Cette mesure permet de stabiliser les pentes des remblais et de les intégrer au paysage agricole.

Dans la phase finale d'aménagement des viaducs, recouvrir d'une couche de terre végétale et ensemencer tous les remblais et déblais pour accélérer la régénération de la végétation naturelle.

Afin de limiter l'impact visuel des structures construites dans le paysage agricole homogène, harmoniser la conception des viaducs proposés à celui déjà construit de l'échangeur 158 : alignement unique de piliers centraux, visibilité des parois verticales des culées réduite au minimum, traitement des revêtements de protection sous les ponts d'étagement avec cadre de bois et pierres de calibre 150-50.

- Impact résiduel : Faible.

7.5.1.2 PERCEPTION DE DÉGRADATIONS VISUELLES _____

Une valeur environnementale moyenne est donnée au paysage affecté sur la base des commentaires du point précédent.

La proportion des discordances visuelles dans leur environnement demeure assez réduite. Elles affectent principalement les usagers de la route, dans le cas d'un garage et d'un monticule, et les riverains à proximité des tronçons abandonnés. Les tronçons abandonnés de routes sont créés par la mise en place des viaducs. En conséquence, le degré de perturbation est qualifié faible.

Donc, le niveau de l'intensité est:

valeur environnementale: moyenne,
degré de perturbation: faible,
intensité: faible.

<u>Dégradations</u>	<u>Localisation</u>
Monticule en friche	21+100
Garage abandonné	22+050
Tronçons abandonnés	18+800, 21+750, 22+050, 23+800

Signification de l'impact (SN)

$$SN = I \times E \times D$$

(I) Intensité: Faible.

(E) Étendue: Ponctuelle.

(D) Durée: Permanente.

- Impact : Faible x ponctuel x permanent = Faible.

- Mesures d'atténuation:

- Garage abandonné et monticule en friche.

Les deux discordances visuelles sont identifiées à partir de l'autoroute 25 mais la localisation des mesures d'atténuation doit se baser sur les secteurs d'accès visuels des observateurs mobiles. Pour le cas du garage abandonné, les bretelles «C» et «D» doivent être considérées (figure 16). Afin de limiter l'accès visuel sur les éléments discordants, aménager la limite d'emprise (talus de déblai jusqu'à la clôture de non-accès) avec une plantation dense. Le traitement de ces écrans visuels doit être harmonisé à l'environnement immédiat concernant le type de plantation (conifère, feuillu) et leur gabarit.

- Tronçons abandonnés

Les routes délaissées doivent être traitées selon l'article 26.4.10 du CCDG, et comprendre le nivellement des chaussées abandonnées et des fossés afin de les harmoniser aux terrains contigus. Les sols remaniés doivent être recouverts de terre végétale et ensemercer afin d'accélérer la régénération de la végétation naturelle.

- Impact résiduel : Nul.

7.5.1.3 MODIFICATION DU PAYSAGE DES BERGES DE LA RIVIÈRE L'ACHIGAN ET DES RUISSEAUX DES ANGES ET MERCIER-HENRI _____

Les cours d'eau et leurs berges, qui traversent l'autoroute 25 et les échangeurs du Rang du Ruisseau-des-Anges et de la route 339, représentent des éléments naturels peu perturbés (lit et végétation) à l'intérieur d'un milieu très contrôlé. Les berges abritent une végétation diversifiée qui agit comme signal de la présence hydrique. Cette végétation ajoute à la qualité de l'environnement visuel des riverains et des usagers. De plus, une des orientations de la MRC de Montcalm vise l'amélioration de la qualité des cours d'eau et de leurs rives. Pour ces raisons, la valeur environnementale est grande.

Le degré de perturbation anticipé s'ajoute à celui déjà existant, causé par la réalisation de la chaussée ouest de l'autoroute 25. La superficie des berges affectées par le déboisement et le réalignement d'un ruisseau, demeure limitée en regard de leurs étendues. Dans le cas de la rivière de l'Achigan, l'impact du déboisement doit être mis en relation avec la vulnérabilité des rives au mouvement de sol; le schéma d'aménagement de la MRC identifie ces dernières comme contraintes. Un degré de perturbation moyen est accordé aux éléments affectés.

Donc, le niveau de l'intensité est:

valeur environnementale: grande
degré de perturbation: moyen
intensité: forte.

<u>Cours d'eau</u>	<u>Localisation</u>
Rivière de l'Achigan	21+900
Ruisseau des Anges	18+900
Ruisseau Mercier-Henri	22+300

Signification de l'impact (SN)

$$SN = I \times E \times D$$

- (I) Intensité: Forte.
 (E) Étendue: Ponctuelle.
 (D) Durée: Temporaire à moyen terme.

- Impact : Forte x ponctuel x temporaire à moyen terme = Moyen.

- Mesures d'atténuation:

Pour l'ensemble des cours d'eau touchés, stabiliser les berges remaniés en les recouvrant au besoin de terre végétale et en les ensemençant au-dessus de la limite des hautes eaux printanières.

Aménager les berges afin de les renaturaliser et d'accentuer la présence des cours d'eau à l'intérieur des emprises de la route. À l'annexe 6, une liste des plantes identifiées pour chaque cours d'eau précise aussi celles qui ont une tolérance au sel. Cette liste est citée à titre de référence et ne constitue pas une énumération exhaustive des plantes ayant cette caractéristique ou pouvant être employées.

- Impact résiduel : Faible.

7.5.1.4 PERTE D'UNE PARTIE DU CHAMP VISUEL EN FAÇADE DE TROIS RÉSIDENCES PAR LA CONSTRUCTION DE REMBLAIS D'APPROCHE _____

Les remblais d'approche en façade des trois résidences s'élèveront à plus de 6 mètres à leur point culminant. La réduction du champ visuel représente la perte de vision des riverains sur le paysage accessible en façade de leurs résidences. La pondération du degré de perturbation s'appuie sur la distance de recul visuel en corrélation avec le pourcentage du paysage visible affecté et la hauteur du remblai. Dans les trois cas identifiés comme significatifs, le degré de perturbation relevé est moyen.

Donc, le niveau de l'intensité est:

valeur environnementale: moyenne
degré de perturbation: moyen
intensité: moyenne.

<u>Maisons touchées</u>	<u>Localisation</u>
297, rang du Ruisseau-des Anges Sud	18+800
740, rang de la Rivière Sud	21+750
790, chemin du Ruisseau-Saint-Jean	23+800

Signification de l'impact (SN)

$$SN = I \times E \times D$$

(I) Intensité: Moyenne.

(E) Étendue: Ponctuelle.

(D) Durée: Permanente.

- Impact : Moyen x ponctuel x permanent = Moyen.

- Mesures d'atténuation:

Réaliser une plantation sur les remblais (strate arbustive) et étudier la possibilité d'une plantation arborescente aux pieds des remblais. Ces mesures permettront d'améliorer l'insertion des remblais d'approche dans le paysage et d'animer visuellement les talus (texture, forme, couleur).

- Impact résiduel : Faible.

7.5.1.5 PERTE D'INTIMITÉ D'UN RIVERAIN PAR LE RAPPROCHEMENT DES VOIES DE CIRCULATION _____

Le degré de perturbation est évalué sur la base de la distance de recul entre la limite de l'emprise et le bâtiment principal. Cette mesure est pondérée selon le type de route et le milieu traversé.

Le rapprochement des voies de circulation devient discriminant pour deux riverains, une résidence et un commerce situés respectivement à l'ouest et à l'est de l'échangeur du Rang du Ruisseau-des-Anges.

La nature même du commerce modifie la notion de degré de perturbation pour un degré de bonification. Le rapprochement des bretelles est de l'échangeur est apprécié comme élément positif pour la visibilité accrue qu'en reçoit le commerce. Un degré de bonification faible est identifié pour ce riverain.

À l'inverse, le résident situé à l'ouest de l'échangeur subit une perte d'intimité associée à la présence des bretelles et au rapprochement du trafic en transit qui origine du village de Saint-Roch-de-l'Achigan vers le sud. La croissance du développement domiciliaire de ce secteur et le développement du parc industriel en bordure est de l'autoroute ne peuvent dans l'avenir qu'accentuer cet état. La distance de recul de l'emprise des bretelles atténuée

légèrement cet impact. En conséquence, le degré de perturbation est qualifié moyen.

Donc, le niveau de l'intensité est:

valeur environnementale: moyenne
degré de perturbation: moyen
intensité: moyenne.

Riverain touché

Localisation

Bretelles ouest de l'échangeur
Rang du Ruisseau-des-Anges

386, rang du Ruisseau-des-Anges
Sud

Signification de l'impact (SN)

$$SN = I \times E \times D$$

(I) Intensité: Moyenne.

(E) Étendue: Ponctuelle.

(D) Durée: Permanente.

- Impact : Moyen x ponctuel x permanent = Moyen.

- Mesures d'atténuation:

Réaliser une plantation entre le chemin de service pour agriculteurs et les bretelles ouest. Cet aménagement doit permettre de filtrer la présence de l'infrastructure et des véhicules qui, le soir, pourront éblouir de leurs phares. Au besoin, afin d'augmenter la superficie de terrain permettant une plantation, le drainage ouvert entre la voie de service et les bretelles pourra être fermé jusqu'au Ruisseau des Anges.

- Impact résiduel : Faible.

7.5.2 IMPACT POSITIF

7.5.2.1 VUES PANORAMIQUES

La réalisation de quatre nouveaux viaducs sur l'autoroute 25 permettra aux usagers des routes touchées de découvrir une vue panoramique sur le paysage local, caractérisé par une topographie plane. Cet impact affectera principalement les riverains des routes transversales à l'autoroute. Pour ces résidents, une meilleure appréciation visuelle du milieu dans lequel la plupart habitent et travaillent ne peut que renforcer la valorisation et la compréhension des éléments forts qui structurent le paysage (réseau hydrique, développement des terres cultivées, etc.) Une valeur environnementale grande est attribuée au milieu.

Le degré de bonification accordée est faible puisque la découverte du milieu n'est pas complètement nouvelle, le paysage restant autrement accessible au niveau du terrain naturel.

Donc, le niveau de l'intensité est:

valeur environnementale: grande
degré d'amélioration: faible
intensité: moyenne.

Signification de l'impact (SN)

$$SN = I \times E \times D$$

(I) Intensité: Moyenne.

(E) Étendue: Locale.

(D) Durée: Permanente.

- Impact positif: Moyen x local x permanent = Moyen.

8.0 ARCHÉOLOGIE

La documentation archéologique concernant le projet à l'étude a été consultée au registre de l'inventaire des sites archéologiques du Québec (I.S.A.Q.) du ministère des Affaires culturelles du Québec. Aucun site archéologique préhistorique et/ou historique n'est connu à l'intérieur des limites de la zone d'étude. L'état lacunaire des données disponibles ne permet pas de conclure à la présence ou à l'absence de vestiges archéologiques à l'endroit du projet à l'étude.

Le projet à l'étude fera l'objet d'une évaluation spécialisée préalablement au début des travaux. Le cas échéant, toutes les surfaces retenues à l'intérieur de l'emprise seront systématiquement sondées afin de vérifier la présence ou l'absence de vestiges d'occupations humaines anciennes. Advenant l'identification de vestiges archéologiques, une fouille sera effectuée avant le début des travaux. Ces activités seront sous la responsabilité du Service de l'environnement et feront l'objet d'un avis préalable auprès des autorités responsables.

La démarche archéologique ne présente généralement aucune contrainte quant au choix d'un tracé, (sauf exception des sites classés légalement). En effet, lorsqu'un site archéologique est reconnu ou identifié lors de l'inventaire archéologique précédant les travaux de construction routière, des mesures de protection ou de sauvetage telle une fouille archéologique sont alors effectuées préalablement auxdits travaux pour l'identification et la protection du patrimoine archéologique qui pourrait être menacé par le projet et ainsi assurer la sauvegarde des connaissances qu'il pourrait représenter.

D'autre part, nonobstant l'évaluation archéologique, le personnel responsable du chantier de construction devra être informé de la possibilité de découvertes fortuites de vestiges d'occupations

humaines anciennes enfouis qui pourraient être mis à jour lors des décapages de surfaces ou d'excavations. Toute identification de telles traces (fondations de pierre, poterie, fragment de vaisselle, métal, objet façonné en pierre ou autre matériau, etc.) devra être communiquée au Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec et les travaux, à l'endroit de la découverte, devront être immédiatement interrompus jusqu'à l'évaluation de l'importance de celle-ci.

9.0 TRANSPORT DES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

La construction des viaducs, des échangeurs et de la deuxième chaussée de l'autoroute 25 nécessite le transport de sable et de pierre concassée.

Les entrepreneurs qui réaliseront les travaux de construction sont libres de s'approvisionner en matériaux meubles dans les sites de leur choix. Toutefois, en 1991, lors de la construction de la deuxième chaussée de l'autoroute 25, entre les rangs du Grand-Côteau et le ruisseau des Angés, le sable provenait de la carrière Roc-Sol à Saint-Roch-de-l'Achigan, tandis que la pierre concassée (granulat 20-0 et 56-0) et le pavage étaient approvisionnés à la carrière Sintra inc., à Saint-Jacques.

Dans le cas où cette hypothèse est retenue pour l'approvisionnement en sable, les camions emprunteront le rang Saint-Charles jusqu'à la jonction des rangs de la Rivière Sud et Ruisseau-des-Angés. Par la suite, ils pourront se rendre au site des travaux en utilisant l'un des deux rangs.

En ce qui concerne les matériaux qui pourraient provenir de la carrière Sintra inc., les véhicules chemineraient sur la route 158 en direction de Saint-Esprit pour emprunter, par la suite, l'autoroute 25 jusqu'au site des travaux.

10.0 PROGRAMME DE SURVEILLANCE DURANT LA CONSTRUCTION

10.1 RESPONSABLES DE L'APPLICATION DU PROGRAMME _____

La surveillance du chantier peut être exécutée par le ministère des Transports ou son mandataire. Le surveillant de chantier en est responsable aux niveaux qualitatif, quantitatif et administratif. Sur l'aspect technique, ses tâches regroupent toutes les activités relatives au mesurage, à la qualité des ouvrages et des matériaux utilisés et aux études spéciales (stabilité des pentes, impact environnemental, modification aux plans et devis, etc.). Le surveillant de chantier peut déléguer certaines tâches, mais il garde toute la responsabilité de l'activité. Au besoin, l'expertise du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec sera en tout temps disponible en cas de problèmes imprévus ou d'ajustements à l'application des mesures d'atténuation prescrites.

10.2 PLAN DE SURVEILLANCE _____

Le plan de surveillance des travaux de construction est élaboré par le surveillant de chantier avant le début des travaux. Il comprend, entre autres, les activités de surveillance de même que les tâches et les responsabilités de chaque membre de l'équipe attitrée à celles-là. Les tableaux présentés à l'annexe 13 constituent une référence pour le choix des activités de surveillance qui sont déterminées par la spécificité du ou des contrats; on notera que d'autres activités peuvent s'y ajouter.

Le plan de surveillance doit être mis à jour régulièrement en fonction de l'avancement des travaux. Ce plan sera modifié à chaque fois que l'entrepreneur fait une mise à jour de son calendrier.

Pour faire respecter les clauses environnementales, le surveillant de chantier dispose de documents administratifs, incluant le rapport d'étude d'impact et ses addenda, ainsi que le certificat du ministère de l'Environnement.

10.3 FRÉQUENCE DES RAPPORTS TRANSMIS _____

À ce stade-ci du projet, on ne peut préciser la fréquence des rapports de surveillance qui seront transmis; elle dépendra de l'ampleur du plan de surveillance et des difficultés particulières, ou même aléatoires, rencontrées lors des travaux. Pour ce projet, au moins quatre contrats de construction seront accordés et chacun aura possiblement son plan de surveillance spécifique. Des rapports pourraient être transmis à mi-chemin des travaux ou lors de la fermeture temporaire du chantier. Des précisions sur ce sujet pourraient être soumises au ministère de l'Environnement lors de la détermination du plan de surveillance.

10.4 DURÉE DU PLAN DE SURVEILLANCE _____

Les activités de surveillance prennent fin avec l'acceptation finale ou provisoire des travaux et la finalisation du plan "tel que construit" qui représente les travaux tels qu'ils existent immédiatement après la réalisation.

11.0 EFFETS GÉNÉRAUX

Les effets généraux regroupent les effets sur la villégiature, l'étalement urbain et sur les routes d'accès localisées à proximité des échangeurs.

11.1 EFFETS APPRÉHENDÉS SUR LA VILLÉGIATURE ET LE RÉCRÉO-TOURISME, ET SON DÉVELOPPEMENT DANS LA RÉGION, COMPTE TENU DES ORIENTATIONS LOCALES ET RÉGIONALES

11.1.1 ÉTAT DE LA SITUATION

Le bilan socio-économique de Lanaudière 1988¹⁴, produit par l'Office de planification et de développement du Québec, dresse un portrait détaillé de l'activité touristique. Le Bilan mentionne notamment ce qui suit:

L'activité touristique de Lanaudière repose principalement sur l'exploitation de ses quelque 500 lacs dont les plus importants sont les lacs Ouareau et Archambault à Saint-Donat, Taureau à Saint-Michel-des-Saints et Maskinongé à Saint-Gabriel-de-Brandon, et sur la mise en valeur du potentiel offert par de nombreux sites naturels d'intérêt récréo-touristique qui ponctuent les cours des rivières Ouareau, Saint-Esprit, l'Assomption, Rouge, l'Achigan et Noire et qui s'inscrivent dans le corridor du fleuve Saint-Laurent.

¹⁴ Le Bilan de 1988 constitue celui le plus récent disponible pour la région administrative de Lanaudière.

L'offre touristique de Lanaudière s'adresse d'abord à la clientèle de la région métropolitaine de Montréal.¹⁵

Le plan de développement touristique de Lanaudière, préparé par Tourisme Lanaudière dresse également un portrait détaillé de la demande touristique. Il faut retenir de cette analyse la figure 19 qui localise sur le territoire les zones de concentration d'activités récréo-touristiques et les principaux équipements, ainsi que les conclusions suivantes:

- Lanaudière est une région touristique où prédominent, dans l'ordre, les clientèles suivantes:
 - visiteurs de parents et d'amis,
 - villégiateurs,
 - excursionnistes.
- Le visiteur avec nuitées dans Lanaudière y va principalement en courte durée (3 jours-2 nuits) pour la visite de parents et d'amis.
- 76,8 % des visiteurs et 75,5 % des villégiateurs effectuent des voyages de trois jours et moins dans Lanaudière.
- Les lieux de Lanaudière les plus souvent visités sont, dans l'ordre, Rawdon, Saint-Donat, Joliette et Saint-Gabriel-de-Brandon.
- Lanaudière est la zone privilégiée par les résidents de l'est de Montréal comme lieu potentiel d'achat d'une résidence secondaire.

Comme le montre le Bilan socio-économique de Lanaudière et le plan de développement touristique, les zones de concentration d'activités récréo-touristiques se retrouvent pour la MRC de la Matawinie, soit au nord du tronçon de l'autoroute 25 à l'étude situé dans les limites de la MRC de Montcalm.

¹⁵ Bilan socio-économique de Lanaudière 1988, p. 37.

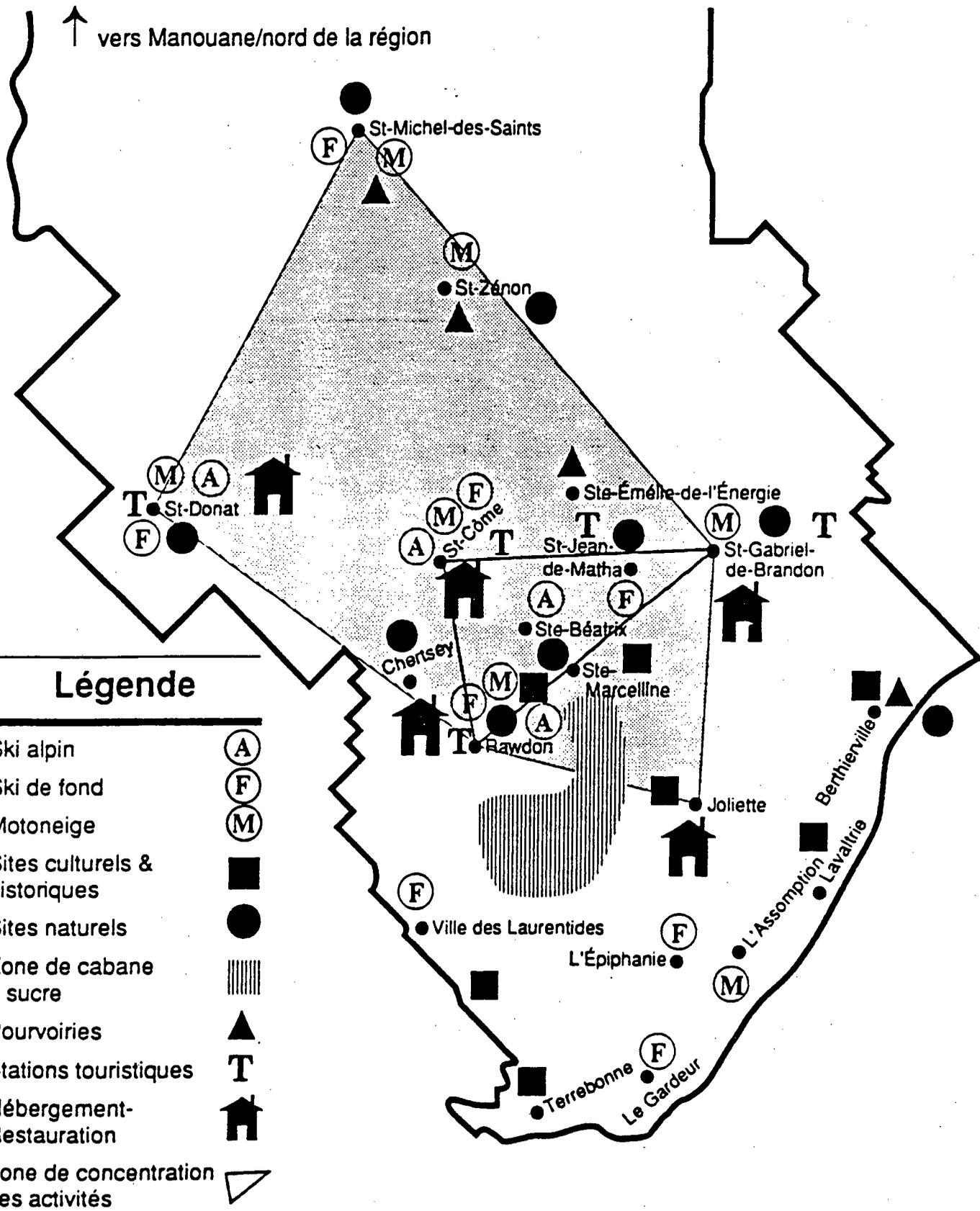


FIG. 19 : DEVELOPPEMENT RECREO-TOURISTIQUE DE LA REGION DE LANAUDIÈRE

En matière d'activités récréo-touristiques, le seul phénomène significatif observé par les autorités locales dans les limites de la MRC de Montcalm consiste en la transformation d'habitations secondaires de villégiature en habitations principales et permanentes. Le phénomène est décrit plus amplement à la section 11.2.1.3 «Rurbanisation».

11.1.2 ORIENTATIONS LOCALES ET RÉGIONALES _____

La MRC de Montcalm n'a émis qu'une seule orientation en matière de développement récréo-touristique, et ceci a trait au contrôle du développement des zones d'habitations secondaires (chalets). Les orientations de développement récréo-touristique se retrouvent essentiellement dans le plan de développement touristique de Tourisme Lanaudière. Ces orientations prennent la forme d'une stratégie d'intervention en quatre points:

- Stratégie de développement de produits et de secteur géographiques,
- Organisation spatiale,
- Stratégie de marketing.

Il faut souligner que, sous le thème «organisation spatiale», l'amélioration de l'accès à la région constitue une action privilégiée. Il faut citer l'amélioration de la capacité de débit sur les routes 125 et 131 et le développement des axes est-ouest en vue de supporter les axes de produits tels que le ski alpin à Saint-Donat, Saint-Côme, Saint-Gabriel et la villégiature dans les MRC de Montcalm, Matawinie et d'Autray. Ce renforcement des axes est-ouest et nord-sud devrait assurer, selon Tourisme Lanaudière, une intégration des produits et faciliter l'accès rapide à une offre diversifiée et concentrée. En effet, les utilisateurs des ressources récréo-touristiques interrogés dans le cadre de l'élaboration du plan de développement touristique se sont montrés insatisfaits du réseau routier actuel, dont l'engorgement des routes 25 et 125.

11.1.3 AUTOROUTE 25

Les données Origine-destination disponibles pour l'autoroute 25 dans la portion située dans la région de Lanaudière, tel que montré au chapitre 3 de la présente étude, confirme l'importance de l'autoroute 25 comme axe de pénétration de la circulation pour motif récréo-touristique.

Selon l'enquête réalisée à Saint-Esprit en 1989 et présentée à la section 3.5, les loisirs constituent le principal motif de déplacements sur l'autoroute 25; ils représentaient 42,7 % des déplacements par rapport au DJME¹⁶. Le travail et les affaires comptaient respectivement pour 30,4 % et 16,5 % des déplacements alors que 10,4 % des allées et venues se sont faites pour le magasinage ou autre but.

11.1.4 EFFETS ESCOMPTÉS

L'amélioration de l'axe routier, donc la réduction du temps de déplacement et des engorgements, éliminera un des irritants soulignés par les différents intervenants en ce qui a trait au développement touristique. L'amélioration de cette portion de route n'aura cependant d'effet que sur la clientèle de fin de semaine, soit la période de congestion routière, qui constitue néanmoins entre 75 % et 80 % des visiteurs et des villégiateurs. Pour les effets de la transformation des résidences secondaires en résidences permanentes, on doit se référer à la section 11.2 «Conséquences sur l'étalement urbain».

¹⁶ Débit journalier moyen estival.

11.2 CONSÉQUENCES DU PROJET SUR L'ÉTALEMENT URBAIN _____

Actuellement, l'autoroute 25 est complétée jusqu'à Saint-Roch-de-l'Achigan (Rang du Ruisseau-des-Anges), et le tronçon à l'étude comporte déjà une voie à double sens entre Saint-Roch-de-l'Achigan et Saint-Esprit. Le projet consiste, en somme, à ajouter une deuxième chaussée entre ces deux dernières municipalités.

11.2.1 SITUATION ACTUELLE _____

11.2.1.1 DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL _____

Les renseignements obtenus auprès des autorités locales de Saint-Roch-de-l'Achigan, de Saint-Esprit et de Sainte-Julienne ainsi que l'inventaire de la publicité bordant l'autoroute 25 et la route 125 de Saint-Roch-de-l'Achigan à Sainte-Julienne permettent de caractériser l'importance de l'expansion résidentielle dans ce corridor. Il appert que les promoteurs immobiliers et leur clientèle n'ont pas attendu le prolongement de l'autoroute 25 pour s'établir.

À Saint-Roch-de-l'Achigan, les projets immobiliers déjà autorisés ou simplement planifiés couvrent déjà la totalité du périmètre d'urbanisation, c'est-à-dire le territoire non protégé en vertu de la *Loi sur la protection du territoire agricole du Québec*. Selon les fonctionnaires locaux, l'urbanisation devrait être complétée d'ici 6 à 7 ans. Des projets et des extensions de secteurs résidentiels unifamiliaux existants sont d'ailleurs déjà envisagés en zones agricoles permanentes par des promoteurs mais sans l'appui de la municipalité. Il faut souligner que la clientèle cible proviendrait, selon les mêmes gestionnaires, de la MRC des Moulins et serait attirée par le faible niveau de taxation et l'amélioration prévisible du corridor de l'autoroute 25.

À Saint-Roch-Ouest, aucun périmètre d'urbanisation n'ayant été délimité et la totalité de son territoire étant en zone agricole protégée et en secteur exclusif en vertu de la *Loi sur la protection du territoire agricole du Québec*, aucun développement unifamilial n'est prévu ni appréhendé.

À Saint-Esprit, compte tenu du développement résidentiel en cours, le périmètre d'urbanisation sera également presque entièrement développé à moyen terme (plus ou moins 10 ans).

Finalement, Sainte-Julienne comporte trois ou quatre projets de développement résidentiel unifamilial. Cependant, le rythme de construction, stable jusqu'en 1989, ne s'accélère que très légèrement depuis et devrait, compte tenu du nombre émis entre janvier et mars 1993, connaître, pour la première fois en 1993, une hausse significative. En effet, de 1984 à 1989, une moyenne de 39 permis par année pour des habitations unifamiliales a été accordée contre 40 à 50 par année depuis 1989. Il faut souligner que Sainte-Julienne dispose d'une surface totale vacante importante à l'intérieur de son périmètre d'urbanisation.

11.2.1.2 DÉVELOPPEMENTS COMMERCIAL, INSTITUTIONNEL ET INDUSTRIEL

Aucune donnée significative ne permet de caractériser les développements commercial et industriel, et de poser ceux-ci en relation avec le prolongement de l'autoroute 25 jusqu'à Saint-Esprit. On peut cependant noter qu'un projet de parc industriel fait l'objet d'une demande de dézonage agricole à Saint-Esprit.

En ce qui a trait aux activités institutionnelles, compte tenu de la forte croissance résidentielle de la municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan, la polyvalente locale ne peut accueillir toute la clientèle du secteur, en conséquence de quoi un projet d'école secondaire est à l'étude à Saint-Esprit.

11.2.1.3 RURBANISATION

La section 2.1.2 du schéma d'aménagement de la MRC de Montcalm souligne les faits suivants:

«Le mouvement de mutation du type d'occupation des chalets est tellement important que les municipalités de Saint-Calixte, de Sainte-Julienne et de Saint-Lin ont accaparé 75,5 % de l'accroissement de la population de la MRC de 1971 à 1981, et ce, malgré une faible augmentation du nombre des nouvelles constructions.

En raison du vieillissement des propriétaires de chalets, nous assistons à un phénomène de transformation des chalets en résidences principales.

Une visite des domaines de villégiature (une centaine au total) nous a permis d'estimer qu'environ 40 % des bâtiments qui s'y trouvent sont occupés de façon permanente. La MRC ou les municipalités ne disposent toutefois d'aucun moyen direct qui leur permettrait de réglementer la mutation du type d'occupation de ces bâtiments».¹⁷

Le tableau X, extrait du tableau distribution de la population estimée en 1996 du schéma d'aménagement de la MRC de Montcalm, permet de dresser un portrait de la répartition géographique de la croissance. Tel que montré, les trois municipalités citées regroupent plus de 75,5 % de l'augmentation totale de la population de la MRC entre 1981 et 1991. Il faut souligner que ce phénomène est observé au moins depuis 1971, soit à peu près en même temps que la fin des travaux du premier tronçon de l'autoroute 25, entre l'A-640 et Saint-Roch-de-l'Achigan.

¹⁷ Schéma d'aménagement Municipalité régionale de comté de Montcalm, Mars 1993, p. 6 et 7.

TABLEAU X : DISTRIBUTION DE LA POPULATION ESTIMÉE EN 1996, PAR MUNICIPALITÉ

MUNICIPALITÉS	POPULATION 1991	VARIATION DE LA POPULATION 1981 À 1991	POPULATION 1996	VARIATION DE LA POPULATION 1981 À 1996
Saint-Calixte	4 132	1 541	4 905	+2 313
Saint-Lin	5 675	742	6 067	+1 114
Saint-Esprit	2 017	208	2 121	+312
Sainte-Julienne	6 837	2 170	7 922	+3 255
Saint-Roch-de- l'Achigan	3 762	326	3 925	+489
Saint-Roch-Ouest	390	-	390	-
MRC Montcalm	32 890	5 882	35 834	+8 825

Source: Schéma d'aménagement de la MRC de Montcalm, chapitre 3, Les hypothèses de croissance, page 19.

Note: La population 1991, présentée dans ce tableau et compilée par la MRC de Montcalm, diffère légèrement des données compilées par Statistique Canada en 1991, qui sont: Sainte-Julienne: 6 092, Saint-Roch-Ouest: 357, Saint-Roch-de-l'Achigan: 3 795, Saint-Esprit: 1 845 et la MRC de Montcalm: 32 872 personnes.

11.2.2 EFFETS ESCOMPTÉS

Les effets escomptés de la construction d'une deuxième chaussée entre Saint-Roch-de-l'Achigan et Saint-Esprit sur l'étalement urbain ne peuvent être établis de façon précise. En effet, l'étalement urbain est un phénomène complexe auquel la présence d'une autoroute n'est pas le seul facteur pouvant être impliqué. Les causes sont en outre multiples, dont, parmi les plus déterminantes, le coût d'acquisition, le niveau de taxation, la qualité de vie, le lieu d'emploi, les politiques et les programmes gouvernementaux d'aide aux municipalités et de subventions directes et indirectes aux acheteurs de maisons neuves, les incitatifs fiscaux consentis par les municipalités, la disponibilité des services, etc.

Pour le tronçon de l'autoroute 25 à l'étude, le phénomène est d'autant plus complexe qu'il est double. On note, à la fois, l'expansion résidentielle de quelques municipalités du sud de la MRC (extension pavillonnaire) et la rurbanisation de celles situées plus au nord (transformation de chalets en habitations permanentes).

Tout au plus, la connaissance du milieu permet de poser quelques hypothèses:

Hypothèse 1

Aucun effet significatif sur l'étalement urbain (expansion résidentielle) dans les limites de la MRC de Montcalm.

Bien que l'autoroute 25 ait été mise en service dès la fin des années soixante, entre Saint-Roch-de-l'Achigan et l'autoroute 640, plus de 90 % de la croissance de la population de la MRC de Montcalm, entre 1981 et 1991¹⁸, a eu lieu dans les municipalités qui ne sont pas traversées ni bordées par l'autoroute 25 (Saint-Lin, Laurentides, Sainte-Julienne, Saint-Alexis, Saint-Liguori, Saint-Jacques, Sainte-Marie-Salomé et Saint-Calixte). De plus, 75,5 % de la croissance totale de la MRC, entre 1971

¹⁸ Source: Schéma d'aménagement de la MRC de Montcalm, chapitre 3, Les hypothèses de croissance, page 19.

et 1981, a eu lieu sur le territoire de municipalités où peu de mises en chantier ont été observées et supportées par la transformation de chalets en résidences principales.

Hypothèse 2

Bien que le projet n'ait pas d'incidences significatives sur l'étalement urbain à l'échelle régionale, des effets locaux sont possibles.

Le projet prévoit l'ajout d'une deuxième chaussée jusqu'aux limites de la municipalité de Saint-Esprit. L'amélioration de la desserte routière vers des municipalités offrant une banque de terrains à coût moindre et un niveau de taxation plus faible que ce qui est observé dans le tronçon plus au sud de l'auto-route 25 pourrait entraîner le déplacement d'un certain nombre de mises en chantier d'unités d'habitation vers les municipalités de Saint-Esprit et Sainte-Julienne.

Le déplacement, à moyen terme, de ces mises en chantier est d'autant plus probable que le périmètre d'urbanisation de Saint-Roch-de-l'Achigan, plus au sud, devrait être entièrement occupé d'ici 6 à 7 ans si le rythme de mises en chantier se maintient.

Hypothèse 3

La poursuite du phénomène de rurbanisation (transformation de chalets en résidences principales) dans les municipalités de Sainte-Julienne, Saint-Calixte et Saint-Lin.

Sainte-Julienne, Saint-Calixte et Saint Lin ont accaparé 75,5 % de l'accroissement de la population de la MRC entre 1971 et 1981, et ce, malgré une faible augmentation du nombre de nouvelles constructions. De plus, selon les informations contenues dans le schéma d'aménagement de la MRC de Montcalm, au moins 4 600¹⁹ habitations sont toujours occupées de façon saisonnière et pourraient ainsi être transformées en résidences permanentes. Cependant, aucune information n'étant disponible

¹⁹ Selon des données datant de 1985.

en ce qui a trait au profil de la population impliquée, ni sur les facteurs qui soutiennent ce phénomène, il est impossible de qualifier l'effet de l'ajout d'une deuxième chaussée sur environ 6.3 kilomètres. Cependant, comme le phénomène de rurbanisation s'est développé simultanément à celui du réseau routier, il est fort probable que le phénomène se maintienne, tout au moins avec le projet proposé qui améliore, en partie, la fluidité de la circulation vers les municipalités les plus touchées que sont Sainte-Julienne et Saint-Calixte.

Hypothèse 4

Les effets sur le développement immobilier en bordure des routes d'accès à l'autoroute 25.

L'ensemble des routes d'accès perpendiculaires à l'autoroute 25, et situés dans la zone d'étude, font partie intégrante du territoire agricole protégé et en zone exclusive (sol de qualité 2) en vertu de la *Loi sur la protection du territoire agricole du Québec*. L'affectation du territoire prévu au schéma d'aménagement de la MRC de Montcalm n'y autorise que les activités agricoles et les activités industrielles et commerciales considérées complémentaires à l'activité agricole (abattoirs, meuneries, pépinières, etc.), sauf pour une zone para-industrielle presque entièrement occupée au niveau du rang du Ruisseau-des-Anges Sud et pourvue d'un droit acquis en vertu de la *Loi sur la protection du territoire agricole du Québec*.

Les plans d'urbanisme locaux et la réglementation d'urbanisme, en conformité avec le schéma, n'y autorisent que les mêmes activités, sauf pour quelques activités commerciales ou assimilables jouissant de droits acquis en milieu agricole.

Finalement, il faut souligner que les routes considérées ne possèdent aucune infrastructure (aqueduc et/ou égout). Les propriétés ne possèdent ainsi, dans leur ensemble, aucun droit acquis en vertu de l'article 101 et suivant de la Section IX Droits acquis de la *Loi sur la protection du territoire agricole du Québec*.

Compte tenu du zonage en vigueur, aucun développement autre qu'agricole n'est appréhendé, à moins d'autorisations de la Commission québécoise de protection du territoire agricole ainsi que des autorités locales.

12.0 ÉCHÉANCIER ET COÛT DES TRAVAUX

Le projet concernant la construction de l'autoroute 25 est scindé en quatre sous-projets.

Le premier concerne la construction des remblais de préchargement à la jonction de l'autoroute 25 et du chemin du Ruisseau-Saint-Jean. Cette étape est préliminaire à la construction du viaduc. L'échéancier possible pour l'appel d'offres est prévu pour le mois d'octobre 1993.

Le second sous-projet est situé à l'intersection du rang de la Rivière Sud et de l'autoroute 25. Les travaux prévus ont trait à la mise en place de remblais de préchargement et d'un chemin de déviation permettant d'assurer le lien entre le rang de la Rivière Sud et l'autoroute. L'échéancier prévu pour l'appel d'offres est le mois d'octobre 1993.

Le troisième sous-projet consiste à compléter la construction de la section sud de l'autoroute 25, du rang du Ruisseau-des-Anges Sud au rang de la Rivière Sud. Pour cette section de 3,10 km, l'échéancier possible pour l'appel d'offres est le mois de décembre 1994.

Le dernier sous-projet consiste à compléter la construction de l'autoroute 25, du rang de la Rivière Sud au chemin du Ruisseau-Saint-Jean, et à réaménager la route 125. La section d'autoroute qui sera en construction a une longueur de 3,15 km. L'échéancier pour l'appel d'offres est prévu pour le mois de décembre 1995.

Le Service des projet du MTQ évalue que les coûts reliés à l'ensemble des sous-projets pourraient se chiffrer à 18,2 millions, actualisés en dollars de 1992.

13.0 CONCLUSION

Le parachèvement de l'autoroute 25 dans le corridor détenu presque entièrement par le ministère des Transports du Québec n'entraînerait que des impacts négatifs faibles et moyens sur l'environnement. Tous les impacts moyens attribuables principalement aux milieux humain et visuel sont atténuables et produisent des impacts résiduels faibles. Le projet répond aux orientations et aux objectifs d'amélioration de la desserte routière exprimés par les intervenants locaux et régionaux. De plus, il permettra de détruire l'herbe à poux présente dans l'emprise de l'autoroute et d'en faire le contrôle par la suite.

La prédominance de l'agriculture laisse peu de place aux autres utilisations, d'ailleurs les ressources naturelles y sont entièrement dévolues.

Néanmoins, tout milieu confondu, le projet n'aurait que peu de répercussions sur l'environnement et son parachèvement permettrait d'améliorer la circulation de transit qui se manifeste avec plus d'intensité durant les fins de semaine.

RÉFÉRENCES

BRISSON, M., GUÉRIN et R. DUBÉ, 1983, Diagnose écologique de la rivière Saint-François, Tome X, Comité d'hygiène et d'aménagement des rivières Magog et Saint-François, ville de Sherbrooke, 89 p.

GOUVERNEMENT DU CANADA, 1990, Entente auxiliaire Canada-Québec sur la conservation des sols en milieu agricole. Programme d'aide à l'innovation technologique en conservation du sol agricole et de l'eau, 63 p.

GRANDTNER, M.M., 1966, La végétation forestière du Québec méridional, Québec, P.U.L., 216 p.

INVENTAIRE DES TERRES DU CANADA, 1969, Les systèmes de classement des possibilités d'utilisation des sols, 102 p. et annexes.

LAVOIE, G., 1992, Plantes vasculaires susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec, Ministère de l'Environnement, Direction de la conservation et du patrimoine écologique, Division de la diversité écologique, 180 p.

MINISTÈRE DU LOISIR, DE LA CHASSE ET DE LA PÊCHE, 1990, Élargissement de l'autoroute 25 - Réponse de monsieur Jacques F. Bergeron, biologiste consulté à la demande de consultation de monsieur Richard Laparé, Direction régionale de Montréal, Service de l'aménagement et de l'exploitation de la faune (lettre).

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, 1986, Méthode d'analyse visuelle pour l'intégration des infrastructures de transport, Gaudreau, R., Jacobs, P. et G. Lalonde, 124 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, octobre 1990, Outils d'estimation de l'importance des impacts environnementaux, Service de l'environnement, Monique Boulet, 73 p.

MUNICIPALITÉ DE SAINT-ROCH-OUEST, Avril 1987, Règlements d'urbanisme, Consaur.

MUNICIPALITÉ DE SAINT-ROCH-OUEST, Décembre 1989, Plan d'urbanisme, Consaur, 15 p. et annexes.

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE MONTCALM, mars 1993, Schéma d'aménagement, Consaur, 103 p. et annexe.

OFFICE DE PLANIFICATION ET DE DÉVELOPPEMENT DU QUÉBEC, 1988, Bilan socio-économique, Région de Lanaudière, 64 p.

SIMONEAU, M. et Y. GRIMARD, 1989, Qualité des eaux du bassin de la rivière l'Assomption, 1976-1987, Québec, ministère de l'Environnement, Direction de la qualité du milieu aquatique, 234 p.

TOURISME LANAUDIÈRE, Janvier 1990, Plan de développement touristique, Résumé, 16 p.

TRB, 1985, Highway Capacity Manual, Special report 209, Washington, D.C.

GLOSSAIRE**Accotement**

Partie de la plate-forme de la route réservée à l'arrêt d'urgence des véhicules et servant d'appui à la chaussée.

Alluvion

Dépôt laissé par un cours d'eau lors de son retrait ou de sa baisse temporaire.

Anthropique

Dû à l'action de l'homme.

Aulnaie

Groupement végétal dominé par l'aulne.

Bassin versant

Territoire drainé par un cours d'eau et ses affluents.

Capacité

La capacité qui correspond au débit maximum pouvant être enregistré au niveau de service E, représente le nombre maximal de véhicules pouvant circuler sur une section de route, durant une période de temps déterminée, compte tenu des caractéristiques géométriques, topographiques et de circulation spécifiques à la section.

Capacité d'absorption

Évaluation de la transparence et de la complexité d'un bassin visuel. Elle nous donne un indice de la capacité d'un paysage à intégrer une infrastructure de transport sans perdre son caractère original. La capacité d'absorption est fonction du type de vue ainsi que des caractéristiques de la végétation, de l'utilisation du sol et du relief.

Capacité d'adaptation

Indice de la vulnérabilité qui exprime la capacité d'une composante environnementale à maintenir son identité et ses qualités malgré les modifications apportées à son environnement. En écologie, cette capacité d'adaptation découle, entre autres, du degré de tolérance des organismes impliqués, soit leur capacité à supporter l'action d'un facteur du milieu (ex. eau, vent, soleil, etc.) ou les effets générés par un projet.

Caractère

Ensemble des traits propres à un paysage permettant de le distinguer d'un autre. Il s'agit de l'arrangement en patterns des lignes, des formes, des couleurs, des textures et des contrastes entre les éléments du paysage. Les paramètres propres au caractère d'un paysage sont la mise en scène, la valeur historique et le symbolisme rattaché aux éléments visuels. L'évaluation de ces paramètres permet de construire un indice de la valeur attribuée au paysage par les populations concernées.

Chainage (ch.)

Mesure d'arpentage utilisée comme référence sur les plans techniques (habituellement en kilomètre).

Champ visuel

Espace perceptible dont la profondeur et l'éloignement sont représentés par des surfaces en plans. L'avant-plan est près de

l'observateur, le second plan éloigné et l'arrière-plan lointain. L'encadrement du champ visuel est restreint, moyen ou éloigné et permet la description des types de vue.

Chaussée

Surface aménagée de la route sur laquelle circulent les véhicules.

Climat sonore

Niveau de bruit ou environnement sonore.

Climax végétal

Groupement final vers lequel tend l'évolution naturelle des groupements végétaux dans des conditions climatiques définies.

Communauté

Ensemble d'individus vivant ensemble et partageant des conditions environnementales communes. Il peut s'agir de communautés humaine, animale ou végétale. Une communauté résidente est celle qui habite les lieux tandis qu'une communauté utilisatrice est celle qui fréquente les lieux sans y habiter.

Complexité visuelle

La complexité influence la capacité d'absorption et tient compte du volume et du nombre des éléments d'utilisation du sol (végétation et bâtiments) selon la fonction résidentielle, récréative institutionnelle ou commerciale à laquelle ils sont destinés. Plus l'utilisation du sol est complexe, plus le paysage est absorbant et plus l'accessibilité visuelle est faible.

Composante environnementale

Expression utilisée dans le but d'alléger le texte et qui désigne toute entité environnementale qui, en fonction de l'échelle d'analyse et du contexte, peut être une unité territoriale ou un élément d'environnement.

Concordance

Harmonie qui résulte lorsque les relations qui existent entre les éléments du paysage tendent vers un même effet.

Continuité

La continuité d'un paysage est cette qualité qui fait qu'on le perçoit comme un tout, composé de parties non séparées.

Contraintes environnementales

Ensemble de grands principes environnementaux et de zones critiques présentant une difficulté ou un obstacle majeurs à la réalisation du projet.

Contraste

Opposition de deux éléments de l'environnement visuel dont l'un fait ressortir l'autre. L'intensité d'un contraste est fonction du contexte. Un contraste de forte intensité entraîne une discontinuité visuelle.

Critères d'évaluation

Paramètre de base permettant de porter un jugement de valeur sur un paysage. Des critères explicites d'accessibilité, d'intérêt et de valeur attribuée permettent d'évaluer l'intensité des résistances offertes par un paysage à l'implantation d'une route.

Débit journalier moyen annuel (DJMA)

Représente le nombre de véhicules qui circulent durant une journée moyenne de l'année. Il s'exprime en véhicules par jour (véh./jour).

Débit journalier moyen estival (DJME)

Représente le nombre de véhicules qui circulent durant une journée moyenne pour la période couvrant les mois de juin à septembre inclusivement. Il s'exprime en véhicules par jour (véh./jour).

Déblai

Partie de terrassements représentant des coupes de terrain.

Décibel (dB)

Niveau d'intensité acoustique d'un bruit (niveau sonore).

Degré de bonification

Indice de l'intensité d'un impact exprimant l'ampleur des améliorations que subira l'élément d'environnement suite à l'implantation du projet. Cette expression peut également signifier l'amélioration que subira un élément ou son environnement suite à l'application de mesures d'atténuation ou de compensation. Comme le degré de perturbation, le degré de bonification peut avoir trois niveaux: fort, moyen, faible. lorsqu'elle modifie peu la nature et les qualités de l'élément.

Degré de résistance

Valeur relative attribuée à une unité territoriale exprimant son degré d'opposition ou d'incompatibilité au projet. Une unité est résistante lorsqu'elle constitue un obstacle plus ou moins important à la réalisation du projet en raison de sa valeur environnementale et de sa vulnérabilité. Cinq degrés de résistance sont retenus s'échelonnant de contrainte absolue à faible. Plus une résistance

est grande, plus il est fortement recommandé d'y éviter l'implantation de l'infrastructure.

Dépôt fluvio-glaciaire

Débris transportés par les glaciers puis triés et stratifiés par ses eaux de fonte.

Dépôt glaciaire

Se dit des dépôts abandonnés par les glaciers.

Dépôt lacustre

Se dit des dépôts associés à la présence d'un lac actuel ou ancien.

Discordance

Défaut d'harmonie. Opposé à concordance.

Distance de perception

Longueur qui sépare l'observateur de l'élément du paysage observé. La texture et la variété des éléments du paysage se perdent avec l'augmentation de la distance de perception. La relation d'échelle et de proportion change donc en fonction de cette distance dont le seuil critique a été évalué par Tunnard et Puskarev à 425 m pour un maximum suggéré par Neuray de 1 km. Cet effet est accentué lorsque l'observateur est en mouvement. La perception est un des paramètres de l'accessibilité.

Diversité

Caractère d'une composante qui comporte plusieurs aspects différents simultanément ou successivement. Elle est habituellement liée à la complexité et à l'hétérogénéité d'un élément, d'une communauté, d'un biotope ou d'un écosystème.

DJMA

Débit journalier moyen annuel, le débit étant le nombre de véhicules circulant par unité de temps.

DJME

Débit journalier moyen estival.

Durée de l'impact

Valeur temporelle relative exprimant la période de temps durant laquelle les répercussions d'une intervention seront ressenties par l'élément d'environnement affecté. L'impact peut être **temporaire à moyen ou à court terme** selon que les effets sont ressentis, respectivement, plus de 2 ans et moins de 20 ans après la fin des travaux ou moins de 2 ans après le début des travaux. Un impact est **permanent** lorsque les effets sont irréversibles. Plus la durée d'un impact est longue, plus l'impact sera important.

Dynamisme

Qualité d'une séquence visuelle donnant une impression de force et de mouvement. Se définit en fonction du rythme et de la variété des éléments du paysage. Le dynamisme est un paramètre de l'intérêt du paysage. On parle aussi de l'animation d'une séquence.

Écran visuel

Tout objet interposé qui dissimule un paysage discordant aux yeux de l'observateur ou qui protège son intimité. L'écran visuel paysager est habituellement composé de matériaux végétaux ou d'une combinaison clôture et végétation.

Éléments d'orientation

Objets ou endroits susceptibles d'être reconnus et choisis par l'utilisateur pour se retrouver. Ce sont les points de repère, les voies (ou corridors adjacents), les noeuds visuels, les limites (ou

bordures), que Kevin Lynch a identifiés dans son ouvrage «image de la cité» comme les principaux éléments de la «carte mentale» de l'observateur. Ces éléments sont des paramètres d'évaluation de la qualité d'une séquence visuelle.

Élément visuel

Partie constituante du paysage. Objet de l'inventaire des caractéristiques du relief, de l'hydrographie, de la végétation ou de l'utilisation du sol.

Environnement visuel

Ensemble des conditions naturelles et culturelles affectant la perception qu'ont les observateurs d'un paysage.

Emprise

Surface de terrain affectée à la route et à ses dépendances.

Emprise nominale

Surface minimale de terrain requis pour inclure l'ensemble des éléments constituant la route (plate-forme, chaussée, accotements, talus, fossés, talus de déblai et la berge).

Esthétique

Conception particulière du beau visant à harmoniser les formes. La philosophie, la psychologie et la sociologie de l'art sont des domaines de l'esthétique pouvant s'exprimer par le design des objets et des espaces (le Petit Robert, 1977).

Étendue d'un impact

Portée spatiale ou rayonnement des effets générés par une intervention sur le milieu. Elle peut exprimer une surface relative atteinte par les effets d'une intervention ou une distance relative

de l'élément affecté par rapport au site de l'intervention. L'impact peut être **ponctuel** si un seul élément est affecté; **local** lorsque l'effet est ressenti par plusieurs éléments du milieu riverain du projet ou quelques éléments situés à une certaine distance du projet ou lorsque le milieu local est affecté et **régional** lorsque l'effet est ressenti par un ou un grand nombre d'éléments situés à une distance importante du projet ou lorsque le milieu régional est affecté.

Étendue d'un impact visuel

L'étendue d'un impact est fonction de l'angle et de la distance de perception de l'observateur. Elle est locale ou régionale selon son degré de perception visuelle. L'étendue est un critère d'évaluation des impacts ponctuels anticipés.

Faune avienne

L'ensemble des oiseaux (synonyme: avifaune).

Faune ichtyenne

L'ensemble des espèces de poissons vivant dans les étendues et les cours d'eau.

Faune terrestre

Ensemble des animaux vivant sur la terre ferme.

Feuille intolérant

Arbre à feuilles caduques (qui tombent à l'automne) qui préfère les sites ensoleillés pour croître (ex.: bouleau à papier, peuplier faux-tremble).

Feuillu tolérant

Arbre à feuilles caduques (qui tombent à l'automne) qui préfère les sites ombragés pour croître (ex.: tilleul d'Amérique, érable à sucre).

Grille d'évaluation

Organisation en tableau des critères d'évaluation des impacts environnetaux d'un projet de construction. Cette grille illustre comment, à l'aide de la durée, de l'intensité et de l'étendue d'un impact, il est possible d'évaluer cet impact en le qualifiant de faible, moyen ou fort.

Harmonie

Effet d'ensemble résultant des relations qui existent entre les éléments du paysage. Il s'établit un rapport de concordance lorsque ces éléments tendent à un même effet. L'harmonie d'une route est fonction de la continuité curviligne de l'alignement géométrique, de l'importance et de la concordance des travaux de terrassement ainsi que de la concordance du mobilier routier et des ouvrages d'art. L'harmonie de l'infrastructure est en relation avec l'harmonie du paysage environnant qui dépend du nombre et de l'importance des points de vue, de l'intensité et de la concordance de l'ambiance. Un paysage harmonieux est nécessairement concordant et la discordance traduit un manque d'harmonie. L'harmonie est un paramètre de l'intérêt du paysage.

Hydrographie

Inventaire des principaux lacs, marais et cours d'eau qui, selon l'échelle d'un projet, sont susceptibles d'être associés à un impact visuel.

Impact brut

Impact évalué sans tenir compte des mesures d'atténuation particulières qui peuvent s'y rattacher.

Impact environnemental

Tout effet qualifiable ou mesurable d'une action engendrant une modification de l'environnement tant biophysique que sociale.

Impact négatif

Effet nuisible à l'environnement découlant d'une intervention qui risque de dégrader ou même de détruire une composante environnementale.

Impact positif

Effet bénéfique à l'environnement découlant d'une intervention qui participe à la mise en valeur de la composante environnementale.

Impact résiduel

Impact environnemental qui persiste après l'application des mesures d'atténuation. Son importance demeure une approximation puisque, dans la plupart des cas, l'efficacité de la mesure est inconnue. (Synonyme: impact net).

Impact visuel

Transformation de l'environnement visuel engendrée par l'implantation d'une infrastructure. Un impact visuel est positif lorsqu'il donne accès à un paysage intéressant et valorisé; il est négatif lorsqu'il engendre monotonie, discontinuité, confusion et déstructuration du paysage. Un impact anticipé est faible, moyen ou fort, selon sa durée, son intensité et son étendue. L'impact, après application de mesures de mitigation, est appelé impact résiduel.

Infrastructure routière

Ensemble des composantes formant une route (plate-forme, fondation, fossé, etc.).

Insertion

Coordination et interdépendance étroite entre les éléments existants du paysage et une nouvelle infrastructure de façon à conserver une image harmonieuse. L'insertion est concordance lorsque la route est confortable et attrayante. On parle aussi de l'intégration d'une route au paysage.

Intensité de l'impact

Valeur relative exprimant d'une part l'ampleur des modifications structurales et fonctionnelles (degré de perturbation) de l'élément affecté et d'autre part, les conséquences de ces modifications sur l'environnement (dont le principal indice est la valeur environnementale). L'intensité s'avère la dimension déterminante de l'importance de l'impact qui sera pondérée par la durée et l'étendue. La valeur attribuée résulte de l'interaction du degré de perturbation et de la valeur environnementale. Quatre classes s'échelonnant de très forte à faible ont été retenues.

Intensité d'un impact visuel

L'intensité reflète le degré de perturbation d'un paysage. Elle est forte dans le cas de l'obstruction d'une vue particulièrement pittoresque ou spectaculaire d'une discordance majeure, d'une séquence particulièrement monotone, discontinue ou confuse ainsi que dans le cas de la déstructuration complète d'une mise en scène d'un site historique ou symbolique reconnu et dont le caractère est valorisé. L'intensité est un critère d'évaluation des impacts ponctuels anticipés.

Intérêt visuel

Évaluation de ce qui, dans un paysage, retient l'attention et captive l'esprit. L'intérêt est fonction de l'harmonie interne et externe d'un projet qui se traduit par la concordance et la discordance. L'intérêt est aussi fonction de la qualité des séquences visuelles évaluée selon le dynamisme, la continuité et l'orientation. Un fort intérêt répond aux critères suivants:

1. une harmonie interne forte;

2. une harmonie externe forte;
3. une séquence dynamique;
4. une séquence continue;
5. une bonne orientation.

D'une façon générale, plus l'harmonie est forte, plus l'insertion est concordante et, plus la séquence est forte, plus le paysage est stimulant.

Inventaire des caractéristiques visuelles

Opération qui consiste à énumérer et à décrire, à l'aide de la photo-interprétation et de visites sur le site, les éléments fondamentaux simples et observables de l'environnement visuel. Les sept variables à la base de l'inventaire des caractéristiques visuelles sont:

1. le relief;
2. l'hydrographie
3. la végétation;
4. l'utilisation du sol;
5. les types de vue
6. les éléments ponctuels d'orientation;
7. les préférences des observateurs.

Leq (niveau équivalent)

Niveau d'intensité acoustique (ou sonore) équivalent pour une période donnée. Le leq représente le niveau de bruit constant qui aurait été produit avec la même énergie que le bruit réellement perçu durant cette période.

Ligne de force

Trait dans le paysage dont l'étendue se réduit essentiellement à sa longueur, structurant par la vigueur de son axe l'ensemble du paysage. Ex.: chaîne de montagnes, escarpements, fleuves, rivières.

Marge de recul

Distance entre la surface de roulement d'une route et la limite d'une propriété riveraine. Au delà de 100 mètres d'une autoroute, le nombre de plaintes relatives à la pollution diminue considérablement. Cette distance marque le seuil au-delà duquel le niveau de résistance à l'implantation d'une autoroute est au plus faible. Tunnard et Pushkarev suggèrent, pour une autoroute, un minimum de 20 mètres à l'intérieur duquel l'utilisateur a visuellement l'impression de circuler sur la propriété adjacente. Il est cependant nécessaire de pondérer la marge de recul minimale ou maximale selon le type de route et le milieu traversé. La marge de recul est un paramètre de l'accessibilité visuelle.

Mésique

Condition moyenne d'humidité et de sol (épaisseur, pente, etc.).

Mésophile

Qui se développe de façon optimale dans des conditions mésiques.

Mesure d'atténuation

Action visant à atténuer ou diminuer les impacts d'un projet sur l'environnement.

Mesure de bonification

Mesure visant à améliorer un impact positif ou à compenser pour un impact négatif de sorte que le milieu jouira des conséquences positives de cette action.

Milieu

Au sens général du terme, il correspond à la définition de l'environnement: ensemble des facteurs climatiques, physiques, chimiques, biologiques, humains et matériels qui entourent et influencent un organisme vivant. Qualifié, le terme prend un sens plus restreint qui le rend presque synonyme d'«écosystème». (ex. milieux biologique, agricole, visuel, social, etc.).

Milieu local

Environnement proximal d'un projet ou espace couvrant une certaine superficie relative. Il peut s'agir d'un quartier résidentiel, d'un hameau, d'une exploitation agricole d'envergure, d'un milieu bâti riverain d'une route, d'un lac ou d'une unité de paysage.

Milieu régional

Espace couvrant une grande superficie et pouvant inclure ou non le projet. Il peut s'agir d'une municipalité, d'une ville, d'une région agricole, d'un bassin hydrographique ou d'un bassin visuel.

Mise en scène

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. La mise en scène est un paramètre permettant d'évaluer le caractère d'un paysage.

Mise en valeur

Action de montrer, de faire valoir ou de mettre en relief un impact visuel positif par l'application de mesures visant à exposer un paysage intéressant.

Mitigation

Action d'adoucir, d'atténuer ou de compenser un impact visuel négatif par l'application de mesures visant à intégrer une infrastructure au paysage. Une stratégie d'intervention prend la forme d'un plan de localisation des aménagements prévus et évaluations préliminaires des coûts. Ces documents sont accompagnés de croquis et de photographies illustrant les principaux sites avant et après l'application des mesures de mitigation.

Mobilier routier

Ensemble des objets de forme rigide pouvant être déplacés et étant destinés à l'aménagement des abords routiers incluant les ouvrages d'art. Les ponts, l'éclairage, la signalisation, les murs anti-bruit, les glissières de sécurité, les amortisseurs d'impact ainsi que les aires de repos, les belvédères et les haltes routières.

Monotonie

Uniformité lassante par la répétition des mêmes éléments visuels. Un paysage monotone manque de variété.

Nappe phréatique

Nappe d'eau souterraine.

Niveaux de service

Le niveau de service est une mesure qualitative de l'écoulement de la circulation de chaque type de route. Il existe six niveaux de service: A, B, C, D, E et F.

Définition des niveaux de service

Niveau de service «A»

Ce niveau de service représente l'écoulement libre. Chacun des usagers n'est à toutes fins pratiques pas affecté par la présence d'autres usagers dans le courant de la circulation. La liberté de rouler à la vitesse désirée et la liberté de manoeuvrer dans le courant de circulation sont extrêmement élevées. Le niveau général de confort et d'aisance pour la conduite est excellent.

Niveau de service «B»

Ce niveau de service représente le début de l'écoulement stable. Chacun des usagers ne peut dorénavant faire abstraction de la présence d'autres usagers dans le courant de la circulation. La liberté de rouler à la vitesse désirée est encore relativement grande, par contre, la liberté de manoeuvrer dans le courant de circulation est moins élevée que dans le cas du niveau de service «A». Le niveau de confort et d'aisance est légèrement moins grand que pour le niveau de service «A», parce que chacun des usagers commence à être affecté par la présence des autres usagers dans le courant de la circulation.

Niveau de service «C»

Ce niveau de service se situe encore dans la zone de l'écoulement stable, mais il marque le début du domaine de l'écoulement pour lequel l'opération de chaque usager est affectée de façon significative par la présence des autres usagers dans le courant de circulation. La liberté de rouler à la vitesse désirée est dorénavant affectée par la présence des autres usagers et le conducteur doit faire preuve d'une grande vigilance pour manoeuvrer dans le courant de circulation. Il y a une diminution remarquable du confort et de l'aisance de la conduite à ce niveau de service.

Niveau de service «D»

Ce niveau de service représente un écoulement à haute densité, mais encore stable. Il y a d'importantes restrictions à la vitesse et à la liberté de manoeuvre. Le confort et l'aisance de la conduite sont médiocres. À ce niveau de service, il ne suffit généralement que d'une légère augmentation de trafic pour créer des problèmes opérationnels.

Niveau de service «E»

Ce niveau de service représente les conditions d'opération qui prévalent près de la capacité et à la capacité. La vitesse est généralement basse mais uniforme. La liberté de manoeuvrer est tellement restreinte dans le courant de circulation que les autres véhicules sont généralement forcés de céder le passage au véhicule qui accomplit la manoeuvre. Le confort et l'aisance de la conduite sont à toutes fins pratiques nuls. Le degré de frustration des usagers est généralement élevé. L'opération est habituellement instable et il ne suffit que d'une petite perturbation dans le courant de circulation pour causer la congestion.

Niveau de service «F»

Ce niveau de service désigne des conditions d'écoulement forcé ou de congestion. À ce niveau, des files d'attente s'allongent derrière un goulot situé en aval. Cette situation est la conséquence d'une demande en amont supérieure à la capacité offerte au point d'étranglement. L'opération du trafic dans la file d'attente proprement dite est caractérisée par des arrêts et départs en vagues extrêmement instables. Les véhicules peuvent avancer à une vitesse raisonnable pour une centaine de mètres puis ensuite s'arrêter, et ce manège recommence d'une façon cyclique. On désigne par le niveau de service «F», aussi bien les conditions d'opération dans la file d'attente que le goulot d'étranglement proprement dit. Notons au passage que les conditions d'écoulement du trafic en aval du goulot d'étranglement peuvent être relativement bonnes puisque le goulot joue le rôle d'un filtre qui ne laisse passer qu'une quantité de trafic inférieure à la capacité offerte en aval du goulot.

Observateur

Personne qui, à titre d'usager (observateur mobile) ou de riverain (observateur fixe) observe un paysage susceptible d'être modifié par l'implantation d'une infrastructure de transport. On peut diviser les riverains en trois catégories: les riverains occupant un lieu de travail, les résidents et ceux qui se livrent à des activités de loisir. Il y a, d'autre part, quatre catégories d'usagers: ceux qui sont de passage, ceux qui font la navette quotidiennement, les touristes et les usagers qui voyagent pour leur travail. Le nombre et le type d'observateurs sont des paramètres de l'accessibilité visuelle.

Occupation du sol

Terme générique de l'inventaire des caractéristiques du paysage regroupant l'hydrographie, la végétation et les éléments de l'utilisation du sol. L'occupation du sol décrit l'ensemble des éléments occupant les formes du relief.

Orientation

Capacité d'une séquence visuelle à informer l'usage de sa situation dans le temps et dans l'espace. L'orientation se définit par la lisibilité de l'image du paysage, par la présence d'éléments ponctuels tels que points de repère, corridors adjacents, noeuds visuels, bordures, lignes de force et principaux points de vue ainsi que par un cheminement progressif facilitant la découverte régulière et continue du paysage. L'orientation est un paramètre de l'intérêt du paysage.

Paysage

Partie d'un pays que la nature présente à un observateur. Par extension, on dit paysage urbain, paysage rural, paysage naturel.

Pédologie

Étude des caractères chimiques, physiques et biologiques, de l'évolution et de la répartition des sols.

Percée visuelle

Ouverture qui donne un point de vue. La percée visuelle met en valeur un paysage intéressant qui, autrement, ne serait pas accessible à l'utilisateur et cherche à articuler une séquence visuelle autrement monotone.

Perspective

Aspect que présente un paysage encadré vu d'une certaine distance.

Point de repère

Objet ou endroit susceptible d'être reconnu et choisi par l'observateur pour s'orienter. Un des paramètres de l'orientation.

Point de vue

Principaux endroits d'où l'on jouit d'une vue particulièrement pittoresque ou spectaculaire. Un des paramètres de l'harmoniaè.

Ponceau

Pont ou autre structure de petite dimension permettant la circulation de l'eau sous la route.

Pondération

Attribution d'une valeur particulière aux divers impacts positifs et négatifs anticipés, qui leur redonne une place proportionnelle à leur importance réelle. La pondération est fonction du type d'infrastructure ainsi que du milieu existant.

Préférences

Jugements plus favorables d'un observateur envers certains éléments du paysage. Implique une valeur attribuée à l'organisation matérielle des éléments du paysage déterminée en s'appuyant sur la perception du milieu et le meilleur jugement professionnel disponible.

Relief

Forme de la surface terrestre constituant un facteur quasi permanent structurant les caractéristiques visuelles. Le relief est une des variables de l'inventaire et reprend les formes du relief naturel en insistant moins sur la genèse morphologique que sur la volumétrie. Ainsi, des reliefs plats, ondulés ou montagneux sont, à titre d'exemples, des catégories simples et facilement observables. En milieu construit, les formes des bâtiments et autres structures constituent un relief artificiel pouvant aussi être inventorié et classifié.

Remblai

Matériaux placés sous l'infrastructure routière pour hausser le profil de la route.

Répercussion environnementale

Toute conséquence environnementale résultant de l'impact direct primaire.

Résistance

Opposition ou incompatibilité d'un milieu au projet (voir degré de résistance).

Résistance visuelle

Qualité d'un paysage qui, en fonction de son accessibilité visuelle, de son intérêt visuel et de sa valeur attribuée, devient incompatible avec l'implantation d'une infrastructure. On qualifie la résistance de faible, moyenne ou forte.

Rythme

Variations internes et externes d'une séquence visuelle. Les variations internes sont fonction de la géométrie horizontale et verticale de l'infrastructure et la variation externe est occasionnée par la répétition des éléments de l'occupation du sol. Le rythme est un des paramètres du dynamisme d'une séquence.

Séquence visuelle

Répartition dans l'espace des paysages selon une suite ordonnée d'événements. La séquence se définit par le dynamisme, la continuité et l'orientation. La séquence visuelle est un paramètre de l'intérêt du paysage. La séquence anime le cheminement de l'usager.

Signification de l'impact

Valeur relative attribuée à un impact probable exprimant l'ampleur des conséquences d'une intervention sur l'environnement compte tenu de son intensité, son étendue et sa durée.

Structure du paysage

Agencement et dimension des formes observables que présentent les éléments du paysage.

Temps de perception

Période pendant laquelle un élément du paysage est effectivement exposé à la vue d'un observateur. Le temps d'exposition est fonction de la vitesse de déplacement de l'observateur. Un des paramètres de l'accessibilité visuelle (anglais: exposure time).

Terrassement

Ensemble des ouvrages exécutés, incluant abords routiers et terrains résiduels, pour donner à la route la forme déterminée par les plans et le profil en long et en travers jusqu'à l'élévation de la ligne d'infrastructure.

Transition

Passage brusque ou progressif entre deux paysages. On qualifie la transition entre deux paysages de brusque ou de progressive selon que le passage s'effectue entre deux zones de relief et d'occupation du sol, homogènes ou mixtes:

1. le passage entre deux paysages différents, mais en eux-mêmes homogènes, donne une transition brusque;

2. le passage entre deux paysages mixtes donne une transition progressive;
3. le passage entre deux paysages dont l'un est homogène et l'autre mixte donne une transition moyenne.

La transition est un paramètre de la qualité des séquences visuelles.

Type de paysage

Inventaire de masse relativement homogène dont l'image correspond à un concept reconnu d'organisation de l'espace pouvant servir de modèle. Ex.: agro-forestier, urbain, agricole.

Unité de paysage

Portion distincte de l'espace à l'intérieur d'un bassin visuel se définissant en fonction d'une synthèse du relief, de la végétation, de l'utilisation du sol et des types de vue, dont l'ambiance lui est propre.

Utilisation du sol

Identification de l'usage fait, au fil des ans, des éléments du paysage occupant les formes du relief. Comprend l'usage des éléments naturels telles que l'eau et la végétation en plus des usages plus artificiels tels que les lignes hydro-électriques, les voies ferrées, les bâtiments et autres. Il s'agit d'une variable de l'inventaire.

Valeur attribuée

Qualité d'un paysage en fonction de son utilité. Indice de la préférence des observateurs qui se traduit par le caractère de la mise en scène des bâtiments et sites historiques ainsi que par le symbolisme rattaché aux éléments du paysage. D'une façon générale, plus le paysage est valorisé par les populations concernées, plus la valeur attribuée au paysage est forte.

Valeur environnementale

Critère d'évaluation du degré de résistance et de la signification de l'impact exprimant l'importance d'une unité territoriale ou d'un élément dans son environnement. Cette importance se définit d'une

part, par l'intérêt et la qualité qui traduisent le jugement du spécialiste et d'autre part, par la valeur sociale qui témoigne des considérations populaires, légales et politiques en matière de protection et de mise en valeur de l'environnement. Cinq classes de valeur sont retenues: contrainte absolue, très grande, grande, moyenne et faible.

Variété

Qualité d'une séquence visuelle qui donne une impression de changement et de renouvellement. On utilise aussi le mot diversité. La variété est un paramètre du dynamisme.

Végétation

L'inventaire des caractéristiques de la végétation, lié à l'analyse visuelle, concerne surtout la hauteur, la forme et la densité du couvert végétal permettant d'interpréter son rôle comme écran visuel. D'autre part, la texture, la couleur ainsi que la persistance du feuillage, permettent d'apprécier l'intérêt de la végétation selon les saisons.

La végétation est une des variables de l'inventaire. Son rôle d'écran visuel est un paramètre de la capacité d'absorption du paysage alors que texture et couleur sont des paramètres de l'intérêt visuel.

Vulnérabilité

Critère d'évaluation du degré de résistance exprimant la fragilité ou le degré de perturbation potentiel global d'une unité territoriale face au projet (et non face à un type d'intervention, en particulier). Trois classes de vulnérabilité sont retenues: une **forte vulnérabilité** est notée lorsque l'unité est très peu tolérante à une modification de son environnement et qu'il y a risque de destruction; une **vulnérabilité moyenne** est allouée lorsque l'unité peut tolérer un certain degré de modification au delà duquel il y a risque d'une perte de qualité, et une **faible vulnérabilité** lorsque l'unité possède une bonne capacité d'adaptation. Donc, plus la vulnérabilité est grande, plus la résistance du milieu à l'implantation du projet est importante.

Zone d'accès visuel

Tout l'espace visuellement accessible à partir d'une infrastructure tel que mesuré par l'étendue des champs visuels.

Zone d'étude

Limite géographique du territoire à l'intérieur de laquelle des études de répercussions environnementales seront effectuées.

Zone de résistance

Unité d'environnement pondérée par un degré de résistance. Elle illustre les secteurs du territoire plus ou moins compatible avec le projet envisagé.

ANNEXE 1

**DIRECTIVE DU MINISTRE DE L' ENVIRONNEMENT ET
AVIS DE PROJET**

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC
DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

Directive du Ministre indiquant la nature,
la portée et l'étendue de l'étude d'impact
sur l'environnement

PROJET DE CONSTRUCTION DE LA DEUXIÈME CHAUSSÉE
DE L'AUTOROUTE 25, ENTRE LE RUISSEAU DES ANGÈS
ET LA ROUTE 158 À ST-ROCH-DE-L'ACHIGAN

Dossier # 3211-05-32-4

Sainte-Foy, le 9 juillet 1991

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	1
1. CONTEXTE D'INSERTION DU PROJET	1
1.1 Justification du projet	1
1.2 Description du projet	2
1.3 Analyse et choix de solutions	3
2. DESCRIPTION DU MILIEU	3
2.1 Identification de la zone d'étude	3
2.2 Inventaire de la zone d'étude	3
2.3 Composition des milieux naturel et humain	4
3. L'ANALYSE DES IMPACTS	5
3.1 Description technique de la solution retenue	5
3.2 Identification et évaluation des impacts	6
3.3 Identification des mesures d'atténuation	7
3.4 Mesures de surveillance et de suivi	7
4. PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT	8

INTRODUCTION

La présente directive a pour but d'indiquer à l'initiateur du projet la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement qu'il doit produire pour son projet de construction de la deuxième chaussée de l'autoroute 25 entre le ruisseau des Anges et la route 158 à St-Roch Ouest.

L'étude d'impact, en terme de contenu, doit se conformer à la section III du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r.9). Elle doit être préparée selon une méthode scientifique et doit satisfaire les besoins du réviseur, du public et du décideur.

Le promoteur doit concevoir la réalisation de l'étude d'impact comme un exercice de planification de l'utilisation du territoire. Aussi l'étude d'impact doit fournir une image globale et complète de l'action que l'initiateur projette de réaliser. Elle doit informer le public des caractéristiques du projet, des changements qui surviendront et des conséquences prévisibles sur la qualité de vie et permettre une analyse environnementale qui favorise une prise de décision éclairée quant à l'autorisation du projet soumis.

Cette directive est préparée en fonction des renseignements contenus dans l'avis de projet. Si des éléments importants du projet devaient être modifiés par le promoteur, la directive ministérielle pourra être réajustée en conséquence.

1. CONTEXTE D'INSERTION DU PROJET

Ce chapitre a pour but de faire un rappel des éléments de planification qui sont à l'origine du projet. Il vise ainsi à présenter le projet et ses objectifs, sa programmation, à définir le contexte de réalisation du projet dans la réalité actuelle et future, à percevoir les relations avec d'autres projets et à évaluer s'il existe des moyens différents pour atteindre les objectifs visés.

1.1 Justification du projet

Cette étape vise la démonstration de l'opportunité de faire le projet. Aussi, l'initiateur doit faire ressortir les raisons qui ont donné naissance au projet en présentant les conditions et les besoins identifiés dans le milieu. On doit aussi retrouver un exposé des caractéristiques générales du réseau actuel incluant le tronçon à l'étude et les tronçons contigus, les problèmes identifiés dans le milieu et les raisons qui justifient le projet. Cette mise en situation doit permettre au décideur et au public de bien comprendre les enjeux et les conséquences inhérentes de la non réalisation du projet (le statu quo).

"Projet de construction de la deuxième
chaussée de l'autoroute 25 entre le
ruisseau des Anges et la route 158
à St-Roch-de-l'Achigan"

Page 2 de 8

Il serait donc pertinent de connaître les caractéristiques de circulation et de géométrie de la route 125 et du tronçon construit de l'autoroute 25 de façon à bien faire ressortir les éléments qui justifient la construction de la deuxième voie de l'autoroute 25 du ruisseau des Anges jusqu'à la route 158. À cet égard, l'initiateur doit faire l'analyse de la situation à l'aide de compilations et de projections statistiques sur la circulation; de niveaux de service; de capacité de la route; de données relatives aux accidents routiers; des secteurs de dépassement; de la sécurité actuelle sur le réseau routier; de la composition, de l'origine et de la destination du trafic; ou tout autre élément d'analyse important. Il serait d'ailleurs pertinent de connaître le but des déplacements ainsi que les périodes d'achalandage de la route de façon à savoir si la route sert principalement à la desserte d'une zone de villégiature et/ou d'une zone récréo-touristique (plus au nord) ou si la circulation se compose principalement de travailleurs qui voyagent dans la région métropolitaine et habitent la banlieue. Il s'agit aussi de resituer l'actuel projet dans la poursuite d'un tronçon de l'autoroute 25 plus au sud de même que du prolongement éventuel de la route vers le nord, secteur St-Esprit-Rawdon.

Aussi, la prise en compte des préoccupations du milieu doit permettre de dégager les objectifs des communautés face au projet. Ces préoccupations pouvant influencer la planification du projet. L'étude d'impact doit présenter clairement les résultats de cette démarche. Une liste de tous les organismes contactés devra être annexée à l'étude.

Suite à cette analyse, l'initiateur doit faire état de la problématique générale du transport dans le secteur tant sur le plan local que régional et indiquer les objectifs qu'il cherche à atteindre pour répondre aux besoins de la clientèle dans ce contexte particulier.

1.2 Description du projet

Le ministère des Transports doit présenter les grandes caractéristiques techniques de son projet telles que la longueur, l'emprise, la section-type ... Il doit aussi présenter le calendrier qu'il entend respecter pour la réalisation de son projet. Le Ministère doit fournir une description des modalités d'entretien de la route.

Finalement, le promoteur doit faire état des relations pouvant exister entre le présent projet et tous les autres projets en cours de planification ou d'exécution par le ministère des Transports ou d'autres promoteurs, qu'ils soient ou non de même nature. Les renseignements sur les aménagements existants, projetés ou probables doivent être suffisamment détaillés pour permettre d'en dégager, dans la mesure du possible, les impacts cumulatifs ou les interactions potentielles avec le projet proposé.

1.3 Analyse et choix de solutions

À la lumière des informations transmises dans l'avis de projet, le ministère de l'Environnement est d'avis que le désir du ministère des Transports de construire la deuxième voie de l'autoroute, dans le corridor initialement prévu, juxtaposée à l'actuelle chaussée est a priori intéressante. Toutefois, le promoteur doit démontrer brièvement que l'option retenue pour solutionner le problème de transport identifié et le tracé choisi sont ceux, en terme environnemental et techno-économique, qui sont le plus avantageux. L'étude d'impact pourra donc porter plus spécifiquement sur le tracé proposé.

2. DESCRIPTION DU MILIEU

2.1 Identification de la zone d'étude

Compte tenu de la solution précédemment retenue et des contraintes majeures sur les plans environnementaux et techno-économiques, l'initiateur doit identifier une zone d'étude et en justifier les limites. Cette zone doit être d'une dimension permettant de cerner tant les effets directs qu'indirects du projet.

2.2 Inventaire de la zone d'étude

L'initiateur doit présenter la description des composantes des milieux naturel et humain de la zone d'étude. Le choix des composantes et l'extension donnée à leur description doit correspondre à leur degré d'affectation par le projet et leur importance dans la zone d'étude. Cette partie de l'étude doit présenter l'essentiel des données nécessaires pour permettre une analyse pertinente mais, c'est l'exercice d'analyse et de synthèse qui constituent les aspects de l'analyse d'impact les plus importants. Aussi, l'initiateur du projet doit travailler l'étude dans ce sens et la forme du document doit refléter cette priorité.

L'inventaire de la zone d'étude doit être suffisamment détaillé et la cartographie faite à grande échelle. La présentation de trois types de données doit être envisagée soit:

- 1- les informations actuellement disponibles sur les cartes conventionnelles et dans les agences gouvernementales ou autres;
- 2- des inventaires de potentiel pour des aspects particuliers lorsque les données ne sont pas disponibles;

- 3- et des inventaires plus détaillés sur des parties de la zone d'étude touchées directement par le projet lorsque celles-ci présentent des potentiels particulièrement élevés ou lorsque certains impacts importants sont prévus.

2.3 Composantes des milieux naturel et humain

Bien que le projet soit susceptible d'affecter une variété de composantes environnementales non-énumérées ci-après, une attention particulière doit être apportée, entre autres, aux composantes suivantes:

- la nature des sols, le potentiel agricole, l'utilisation actuelle des terres pour l'agriculture et le zonage agricole (entre autres les modifications du zonage agricole pour ce secteur depuis les 5 dernières années);
- Les caractéristiques du milieu aquatique comprenant le réseau hydrographique (la rivière de l'Achigan, le ruisseau des Anges, le ruisseau Mercier-Henri, le ruisseau des Seize, le ruisseau Charbonneau-Lebeau), le système de drainage et une description des milieux humides rencontrés;
- les zones d'inondation et les contraintes physiques telles que les zones de mouvement de terrain;
- les habitats fauniques des milieux terrestres en accordant plus d'importance aux espèces présentant un intérêt spécial;
- pour chaque site de traversée prévue des cours d'eau canalisés ou non et leurs environs, décrire d'une façon exhaustive:
 - la pente des berges, leur nature, leur couverture végétale, leurs signes d'érosion et de perturbations (débris, remblayage, etc...);
 - la nature du substrat du lit des cours d'eau;
 - la végétation aquatique et riveraine;
 - la faune aquatique et semi-aquatique en insistant sur la présence d'espèces rares, menacées et vulnérables; le potentiel de fraie des espèces ichthyennes (des inventaires réalisés entre la mi-avril et la fin juillet permettent de mieux déterminer la présence de frayères);
- la végétation, entre autres, la présence de l'herbe à poux;

- l'identification et l'évaluation de l'intérêt des éléments significatifs du patrimoine bâti (éléments isolés, ensembles), du paysage (composantes, points de vue, etc...) et du patrimoine archéologique;
- un portrait du développement domiciliaire dans le secteur depuis les 5 dernières années (M.R.C. Des Moulins et M.R.C. Montcalm);
- l'utilisation du territoire par la population;
- les orientations, dispositions, affectations et usages prévues au schéma d'aménagement ou règlement de contrôle intérimaire des municipalités régionales de comté telles qu'indiquées dans les documents d'urbanisme et lors des rencontres avec les MRC;
- les orientations, dispositions et usages prévues à l'intérieur des plans et règlements d'urbanisme des municipalités locales telles qu'indiquées dans les documents d'urbanisme et lors de rencontres avec les municipalités;
- les éléments concernant le développement touristique, au plan de l'Association touristique régionale de Lanaudière et aux secteurs de villégiature et récréo-touristiques.

3. L'ANALYSE DES IMPACTS

L'analyse d'impact vise à identifier la solution optimale pour la réalisation d'un projet et à en déterminer l'acceptabilité environnementale. Cette analyse comporte plusieurs étapes soit l'identification et l'évaluation des impacts et la proposition de mesures d'atténuation.

3.1 Description technique de la solution retenue

Cette partie vise à décrire la solution retenue pour fin d'analyse et ses modalités de réalisation. L'initiateur du projet doit indiquer et illustrer les grandes caractéristiques techniques de la solution (emprise nominale, section-type, longueur du projet, type d'accès, vitesse de design, vitesse affichée, type et nombre de raccordements, etc ...).

De plus, il doit préciser les conditions d'accès et présenter, s'il y a lieu, les modalités de raccordement avec le réseau actuel et les améliorations subséquentes à y apporter. Cette description doit aussi inclure le coût du projet, les lots touchés, une description des principaux travaux de construction, les dates probables de début et de fin des travaux ainsi que leur séquence de réalisation. L'initiateur

doit indiquer où il entend prendre les matériaux pour réaliser les travaux et comment il entend restaurer les sites exploités après leur utilisation. La description des travaux doit aussi inclure l'identification des lots touchés et aussi les diverses interventions dans l'eau et à proximité au cours des différentes phases de construction.

3.2 Identification et évaluation des impacts

Compte tenu des caractéristiques du milieu et des travaux prévus, l'initiateur doit procéder à l'identification des impacts. Cet exercice, le plus factuel possible, consiste à déterminer la nature et l'envergure des impacts engendrés par le tracé étudié. Les critères utilisés à cette étape sont, entre autres, l'intensité (aspect quantitatif), l'étendue (portée spatiale) et la durée (aspect temporel).

L'évaluation des impacts a pour objectif d'en déterminer l'importance. Il s'agit pour l'initiateur de porter un jugement de valeur sur les impacts identifiés pour le tracé à l'étude et ce, à l'aide de valeurs attribuées lors de l'inventaire et de critères tels que la fragilité, la rareté, l'irréversibilité et la perception des gens du milieu.

Cette évaluation doit tenir compte des dispositions pertinentes des règlements municipaux et supra-municipaux.

Parmi ces impacts, une attention particulière devra être accordée aux éléments suivants:

- le bruit qu'engendrera la route projetée;
- les conséquences du projet sur l'étalement urbain;
- les impacts cumulatifs pour le voisinage de l'autoroute projetée au niveau du bruit, de la pollution de l'air et de l'aspect visuel;
- les effets anticipés sur la vocation agricole du territoire adjacent à l'autoroute (entre autres, la description des parcelles de terrains supplémentaires à acquérir);
- l'effet sur les routes d'accès, à proximité des échangeurs, quant à la transformation de la vocation de ces routes et les modifications appréhendées de l'usage du territoire aux abords de l'autoroute sur les routes d'accès suite à la construction d'une deuxième chaussée d'autoroute et des échangeurs (dont l'impact visuel de l'étagement des carrefours), plus spécifiquement les approches de l'échangeur entre la 25 et la route 158;

- l'effet sur la villégiature et le récréo-tourisme et son développement dans la région compte tenu des orientations locales et régionales;
- les traversées des cours d'eau et les effets sur l'écoulement des eaux et le régime des glaces, la végétation et la faune (dérangement du poisson durant la période de ponte, durant les phases critiques de développement (oeufs, alevins vésiculés et alevins), obstacle au déplacement des poissons, risque de colmatage des frayères, perte de superficie d'habitat);
- les contraintes physiques telles que les zones de mouvement de terrain;
- l'infestation des abords de route par l'herbe à poux.

3.3 Identification des mesures d'atténuation

Afin d'éliminer, de corriger ou d'atténuer les impacts négatifs du projet sur l'environnement, l'initiateur doit présenter les actions qu'il s'engage à réaliser comme mesures d'atténuation et identifier les impacts qui font l'objet de telles mesures. S'il y a lieu, des mesures destinées à compenser les impacts résiduels peuvent être prévues. Entre autres, le promoteur devra présenter comment il entend intégrer son équipement à la vocation agricole, de villégiature et récréo-touristique du secteur traversé, quelles mesures il entend prendre pour protéger la flore et la faune (par exemple: période de restriction de construction pour la faune ichthyenne) pour minimiser la charge de sédiments dans l'eau et pour stabiliser les berges perturbées par les travaux, lors de la construction de ponts et l'installation de ponceaux.

Les mesures d'atténuation doivent être des propositions claires et précises. Toutes les mesures devront être ultérieurement inscrites aux plans et devis de construction.

3.4 Mesures de surveillance et de suivi

L'initiateur doit expliquer les mécanismes de surveillance qu'il entend mettre de l'avant pour s'assurer que les mesures d'atténuation prévues et celles incluses aux plans et devis de construction soient respectées.

En outre, advenant l'identification d'impacts particulièrement importants ou comportant des aspects de risque et d'incertitude, l'initiateur doit envisager un suivi. Ce suivi a pour objectif, d'une part, de préciser la nature et l'envergure de ces impacts et, d'autre part, de vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation préconisées et, le cas échéant, de les remplacer par d'autres plus appropriées.

Des rapports de surveillance et de suivi, s'il y a lieu, devront être présentés au ministère de l'Environnement. L'étude d'impact doit présenter ce que le promoteur entend remettre comme rapport de surveillance et de suivi, s'il y a lieu, au Ministère et les périodes ou délai qu'il entend respecter dans la remise de ces rapports.

4. PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT

La directive, telle que rédigée, expose les éléments devant constituer l'étude d'impact. Toutefois, la présentation de ces éléments suivant une séquence linéaire, l'initiateur est libre d'en modifier l'ordre de présentation.

L'étude d'impact doit être présentée d'une façon claire et concise et doit se concentrer sur les éléments pertinents pour la bonne compréhension du projet. Ce qui peut être schématisé ou cartographié doit l'être et ce, à des échelles adéquates. Les méthodes utilisées doivent être présentées et explicitées. Au niveau des inventaires, on doit retrouver les éléments permettant d'apprécier la qualité de ces derniers (localisation des stations, dates d'inventaire, techniques utilisées, limitations ...). Toutes les sources de renseignements doivent être données en référence. Le nom, la profession et la fonction des personnes responsables de la réalisation de l'étude doivent être indiqués.

Considérant que l'étude d'impact doit être mise à la disposition du public pour information, l'initiateur doit fournir un résumé vulgarisé des éléments essentiels et des conclusions de ladite étude ainsi que tout autre document qu'il juge nécessaire pour compléter le dossier. Ce résumé, publié séparément, doit inclure un plan général du projet et un schéma illustrant les impacts, les mesures d'atténuation et les impacts résiduels.

Lors du dépôt officiel de l'étude d'impact au Ministère, l'initiateur doit fournir trente (30) copies du dossier complet (si possible, 1 copie sur disquette, format IBM Word Perfect, version 5.1). Il est suggéré, qu'au cours de la préparation de l'étude, celui-ci demeure en contact régulier avec le ministère de l'Environnement et qu'une version provisoire de l'étude (15 copies) soit présentée avant son dépôt officiel.

Pour fin de clarté dans l'identification des différents documents qui sont soumis et pour faciliter leur codification dans les banques informatisées, la page titre de l'étude doit contenir les informations suivantes: le nom du projet avec le lieu de réalisation, le titre du dossier incluant les termes "Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministère de l'Environnement du Québec", le sous-titre du document (ex.: résumé, rapport principal, annexe 1 sur ...), la mention "Version provisoire" ou "Version finale", le nom du promoteur, le nom du consultant, s'il y a lieu, et la date.

évaluations environnementales

AVIS DE PROJET

TITRE DU PROJET

L'Autoroute 25

du ruisseau des Anges à

la route 158

INTRODUCTION

Dans la législation québécoise, les articles 22 et 31.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) et les règlements qui les sous-tendent, assurent la protection de l'environnement et des différents écosystèmes qui le composent.

L'article 31.1 oblige toute personne à suivre la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et à obtenir un certificat d'autorisation du Gouvernement, avant d'entreprendre une activité ou un projet prévu au Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r.9). Cette procédure, administrée par la Direction des évaluations environnementales, s'applique essentiellement aux projets localisés sur la partie du territoire québécois située au sud du 55^e parallèle.

L'article 22 oblige toute personne à obtenir du sous-ministre de l'Environnement un certificat d'autorisation avant d'entreprendre un projet ou une activité susceptible de modifier la qualité de l'environnement et d'en engendrer une contamination. Une procédure administrée par la Direction des évaluations environnementales et s'inspirant du Règlement général relatif à l'administration de la Loi sur la qualité de l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r.1), a également été développée pour permettre l'application efficace de cet article de la loi. Elle s'applique essentiellement aux projets pour lesquels des études de répercussions environnementales sont requises.

Le dépôt de l'avis de projet constitue une étape commune aux deux procédures. Il s'agit d'un avis écrit par lequel le promoteur informe le ministère de l'Environnement de son intention d'entreprendre la réalisation d'une activité ou d'un projet visé par l'un ou l'autre de ces articles de la loi afin d'obtenir des indications sur l'étude d'impact à effectuer, par le biais de la directive émise par le Ministre (article 31.2), ou sur l'étude des répercussions environnementales, par le biais d'un guide de référence, pour satisfaire aux exigences du sous-ministre de l'Environnement.

L'avis de projet est utilisé par le promoteur pour décrire la nature générale du projet ou de l'activité qu'il a l'intention d'entreprendre. Pour accroître le degré de précision de la directive ou du guide de référence, l'avis de projet doit être rempli avec le plus de clarté possible.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, l'avis de projet doit ensuite être retourné au:

Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations
environnementales (B-17)
3900, rue Marly (3^e étage)
Sainte-Foy (Québec)
G1X 4E4

Tout document annexé à l'avis de projet doit être fourni en cinq copies pour les projets visés par l'article 22, et en quinze copies pour les projets soumis en vertu de l'article 31.1.

À l'usage du ministère de
l'Environnement

Date de réception _____

Dossier numéro _____

1. Promoteur Ministère des Transports du Québec

Adresse 255, boul. Crémazie est, 8e étage

Montréal (Québec)

H2M 1L5

Téléphone 873-4953

Responsable du projet Guy Verreault, agronome

2. Consultant mandaté par le promoteur (s'il y a lieu) _____

Adresse _____

Téléphone _____

Responsable du projet _____

3. Titre du projet

La construction de la deuxième chaussée de l'Autoroute 25

entre le ruisseau des Anges et la route 158 à St-Roch-de-

l'Achigan.

N.D.: 25-01-06

4. Objectifs et justification du projet

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir ce qui motive la réalisation éventuelle du projet.

L'Autoroute 25 constitue un lien de communication routier important entre les municipalités situées à l'est et au nord-est de la couronne urbaine de Montréal, y compris Laval, et celles qui se trouvent plus au nord, comme Rawdon, Saint-Côme ou Saint-Jean-de-Matha. La vocation de ces dernières est axée sur le loisir et la villégiature. Leur territoire environnant possède un milieu naturel riche, constitué de lacs, de montagnes et de forêts, le tout représentant un refuge de choix pour les citoyens de l'agglomération de Montréal. Ce faisant, l'achalandage de la route actuelle est principalement élevé, provoquant des embouteillages à l'aller et au retour des plaisanciers.

L'objectif principal du projet s'inscrit dans une démarche générale qui consiste à solutionner les problèmes de congestion routière rencontrée dans l'axe de la route 25. Le projet implique une poursuite des travaux d'amélioration qui ont été réalisés en aval et en amont. Du même coup, cela permettra de réaliser des travaux d'aménagement au carrefour des routes secondaires qui y aboutissent ou la rencontrent actuellement sous forme d'intersection à niveau.

8. Description du milieu et des principales contraintes

Pour les sites envisagés, décrire brièvement les milieux naturel et humain tel qu'ils se présentent avant la réalisation du projet (différentes composantes du territoire et principales activités humaines) ainsi que les principales contraintes prévisibles (compatibilité de la vocation du territoire, zone inondable, sites exceptionnels, topographie, etc.).

Le projet se situe dans un milieu agricole dans lequel se pratique de
façon intensive l'élevage de bovins laitiers et de porcs. Les terres
sont principalement utilisées pour la production de maïs, de céréales et de
foin. Le projet n'entraîne la mobilisation^g de quelques parcelles
cultivées seulement. Quant aux emprises que détient le Ministère, elles sont
clôturées et, par conséquent, non utilisées par des exploitants agricoles.
Le milieu est exempt de superficie boisée. Le ruisseau des Anges et la
rivière L'Achigan sont des cours d'eau qui représentent peu de contraintes
à la réalisation du projet.



NORMES

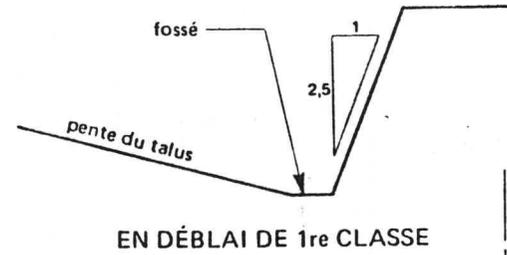
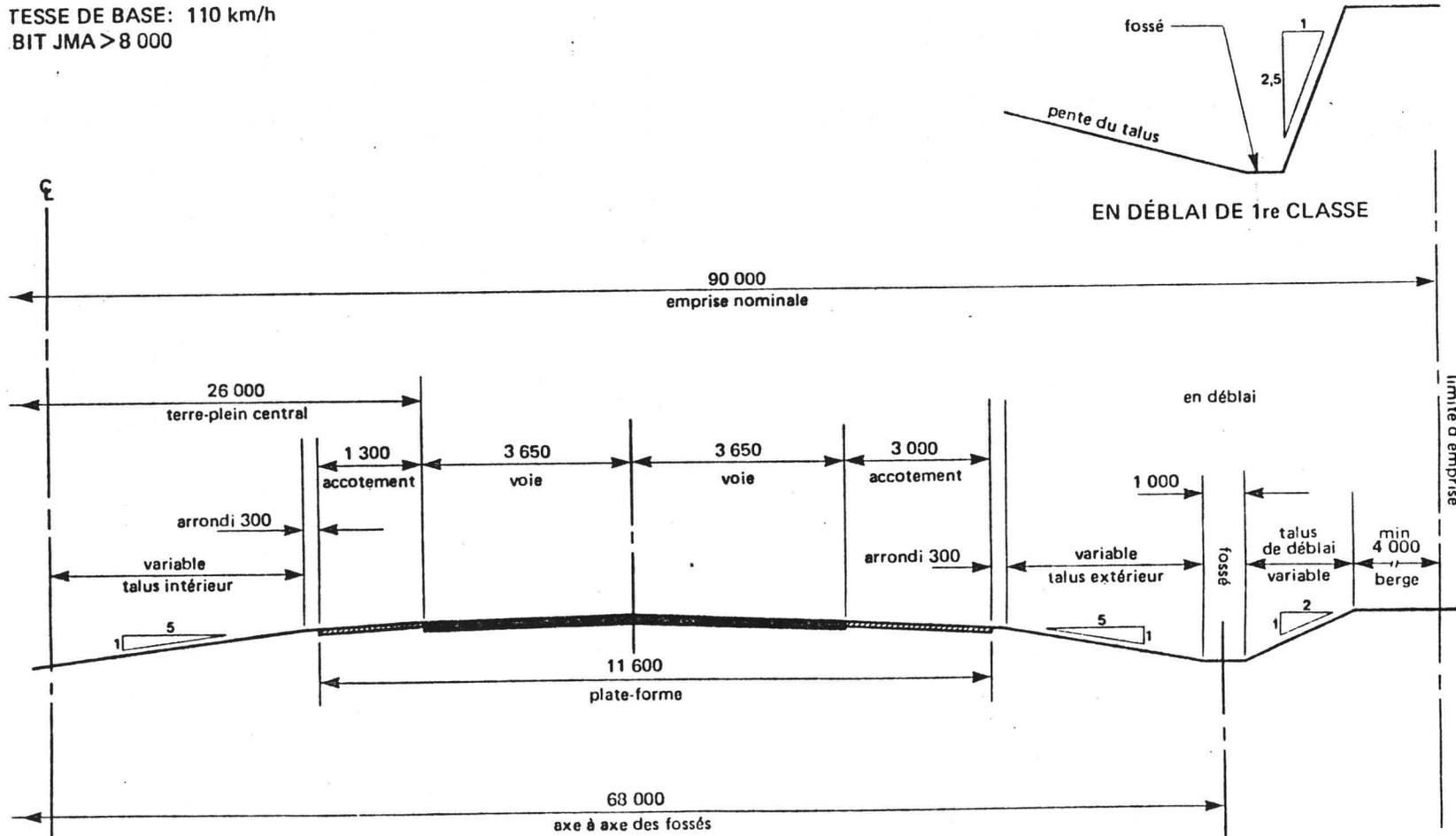
PROFIL EN TRAVERS
AUTOROUTES
EN MILIEU RURAL (TYPE A)

D-2300

2.3.1

80-06-01

TESSE DE BASE: 110 km/h
BIT JMA > 8 000



TYPE A- AUTOROUTE À QUATRE VOIES

NOTES: -Lorsqu'on prévoit une glissière de sécurité, une berme de 1 m est requise en surlargeur à l'accotement.

-Quand le débit atteint 40 000 véhicules JMA, on ajoute une voie de 3,65 m à même le terre-plein central.

-Pour des remblais jusqu'à 2 m de hauteur, on conserve la même emprise et la même distance des fossés en faisant varier la pente du talus extérieur; pour des hauteurs supérieures à 2 m, la distance des fossés varie de manière que la pente du talus extérieur n'excède pas 1V:2H et l'emprise est élargie au besoin.

NORMES

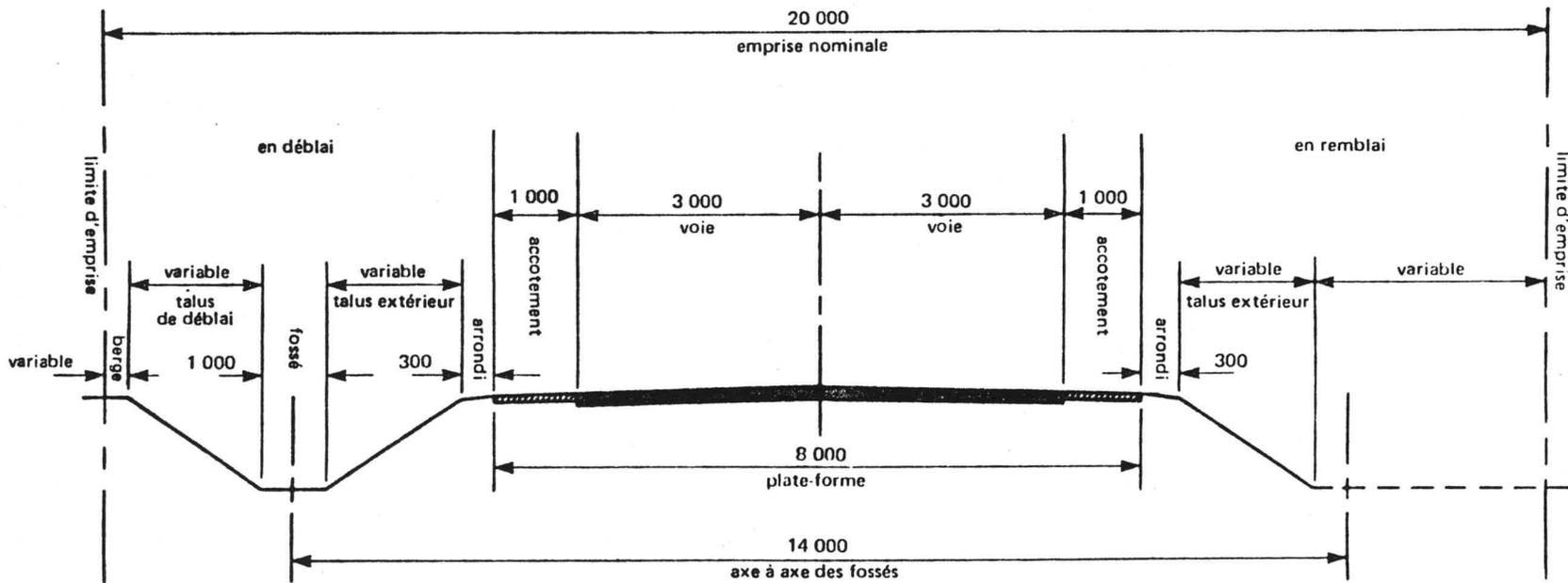
PROFIL EN TRAVERS
ROUTES LOCALES
EN MILIEU RURAL (TYPE F)

D-2305

2.3.4

82-04-01

DÉBIT JMA < 400



TYPE F- ROUTE LOCALE

NOTES: -Le profil en long de ce type de route est sensiblement celui du terrain naturel; on doit éviter le plus possible les coupes dans la roc.

-Selon la topographie du terrain, les pentes de talus sont de 1V:1,5H à 1V:2H.

ANNEXE 2

EXTRAIT DE L'ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ

AVRIL 1991

Ministère des Transports du Québec
Direction de la circulation et des aménagements
Service des projets de Montréal

Etude d'opportunité
Justification des échangeurs et viaducs
Autoroute 25
entre le Rang du Grand-Coteau à Mascouche
et la Route 158 Ouest à Saint-Esprit

réalisée par: Sylvie Daoust, ing.
supervisée par: Jacques Thibeault, M.ing.

Montréal, avril 1991

3.3 Débits de circulation

3.3.1 Situation actuelle

Nos données de circulation proviennent de comptages manuels de 12 heures réalisés un mercredi et un samedi d'octobre 1989, et cela à chacune des quatre intersections où un échangeur ou un viaduc fut projeté lors de la conception (voir annexe 1).

A partir de ces comptages, nous avons évalué en termes de débits journaliers moyens annuels de 1990 (DJMA) les différents mouvements pour les quatre intersections comprises entre le rang du Grand-Coteau et la route 158. Ces débits sont illustrés sur le schéma 1.

En résumé, les DJMA estimés de 1990 se situent entre 13 000 et 14 000 véh/jour sur l'autoroute 25 au nord du rang du Grand-Coteau (boulevard Saint-Henri). Sur les routes ou chemins transversaux, les DJMA suivants ont été estimés:

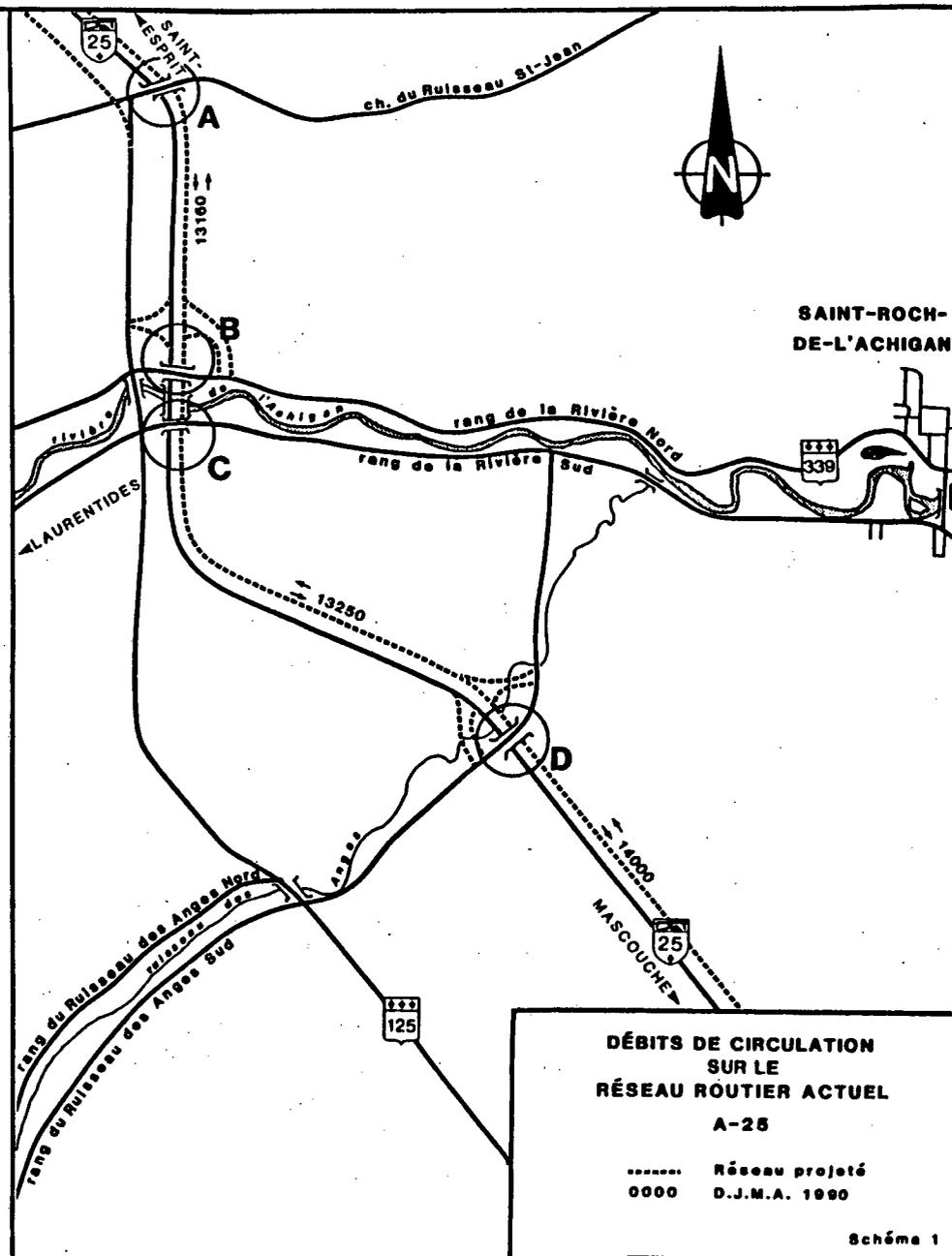
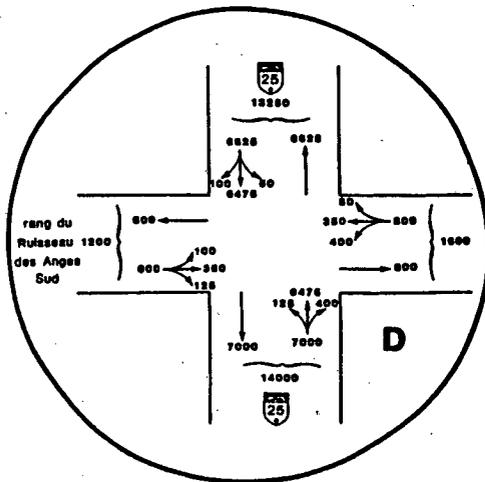
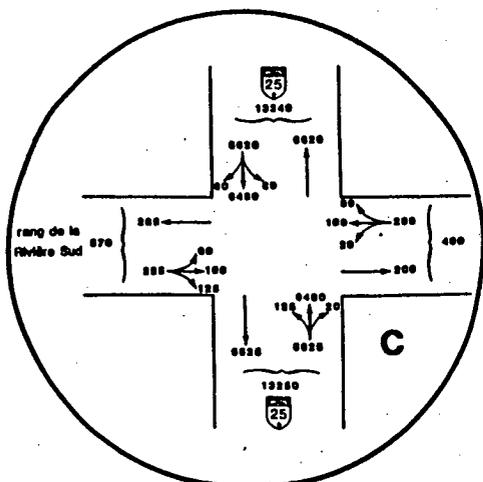
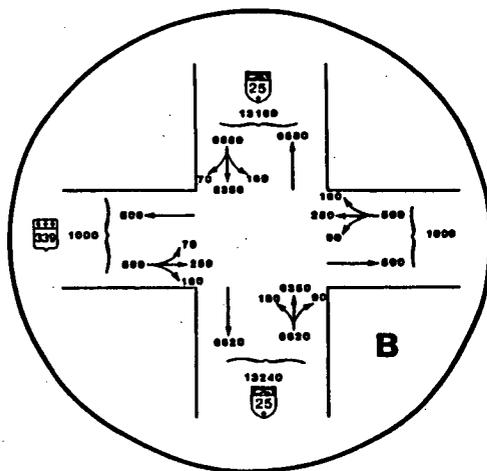
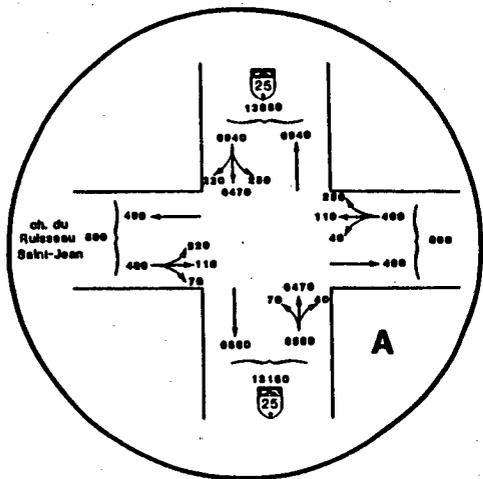
- rang du Ruisseau-des-Anges:
 - 1 600 véh/j à l'est de l'A-25
 - 1 200 véh/j à l'ouest de l'A-25
- rang de la Rivière-Sud:
 - 400 véh/j à l'est de l'A-25
 - 570 véh/j à l'ouest de l'A-25
- route 339:
 - 1 000 véh/j de part et d'autre de l'A-25
- chemin du Ruisseau-Saint-Jean:
 - 800 véh/j de part et d'autre de l'A-25.

A partir de cela, nous avons évalué quelle serait la situation si le réseau routier projeté était construit dès aujourd'hui.

3.3.2 Situation prévisible

Si des échangeurs étaient aménagés aux intersections A-25 / Rte 339 et A-25 / Rang du Ruisseau-des-Anges, le trafic actuel se répartirait comme suit:

- tout le trafic du rang du Ruisseau-des-Anges se dirigeant vers le nord ou vers le sud (et vice versa) utiliserait l'échangeur A-25 / Rang du Ruisseau-des-Anges;



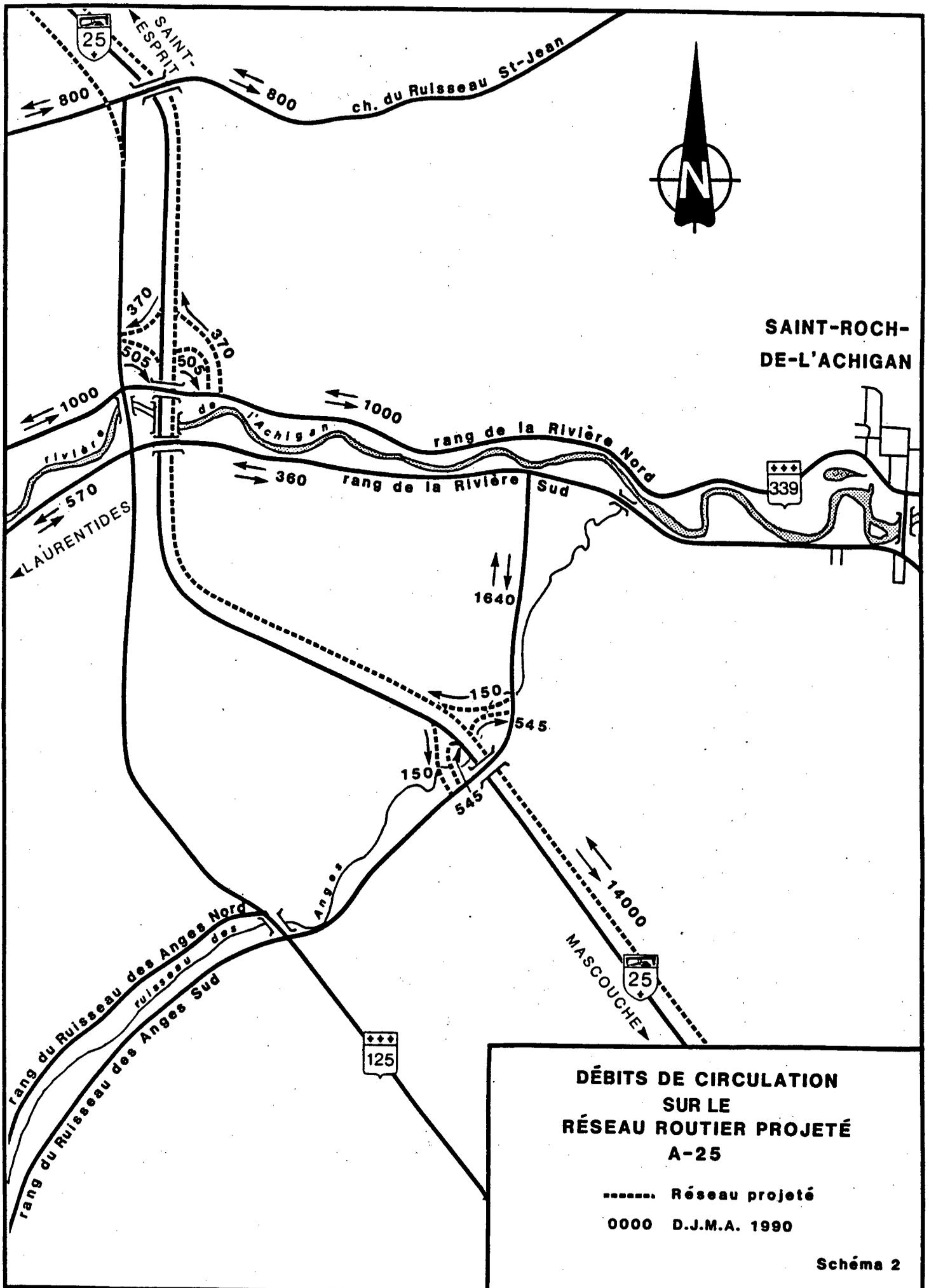
- tout le trafic du rang de la Rivière-Sud se dirigeant vers le nord (et réciproquement) utiliserait l'échangeur A-25 / Rte 339. Le trafic de ce rang allant vers le sud en provenance de Saint-Roch-de-l'Achigan prendrait l'échangeur A-25 / Rang du Ruisseau-des-Anges alors que celui provenant de Ville des Laurentides utiliserait l'échangeur A-25 / Rte 339 car les distances à parcourir sont plus courtes de cette façon (et vice versa);
- tout le trafic de la route 339 qui va vers le nord ou vers le sud (et vice versa) utiliserait l'échangeur A-25 / Rte 339;
- le trafic du chemin du Ruisseau-Saint-Jean se dirigeant vers le sud (et vice versa) utiliserait l'échangeur A-25 / Rte 339. Le trafic de ce chemin se dirigeant vers le nord, et inversement, utiliserait l'échangeur A-25 / Rte 158.

Le résultat de cette affectation est illustré sur le schéma 2.

Nous ne prévoyons pas à brève échéance d'augmentation substantielle de la circulation puisque la population des agglomérations adjacentes ne s'accroît pas très rapidement et que l'agriculture constitue l'activité dominante de la MRC. Toutefois, l'implantation d'un parc industriel dans Saint-Roch-de-l'Achigan, immédiatement à l'est de l'autoroute 25 (voir carte 2), ferait accroître quelque peu la circulation dans l'échangeur prévu A-25 / Rang du Ruisseau-des-Anges. Mais comme les débits de circulation sont faibles dans tout le secteur à l'étude, il n'y a pas de problèmes de circulation à prévoir, et cela même à long terme.

Dans un autre ordre d'idée, nous n'avons pas fait d'affectation de circulation dans les deux bretelles demandées par Saint-Roch-de-l'Achigan pour desservir son futur secteur industriel. Ceci s'explique du fait que peu d'industries sont actuellement prévues et qu'il n'y a rien de définitif quant à la nature et au nombre d'industries qui pourraient éventuellement s'y installer.

Sans discuter ici de la justification ou non des bretelles d'accès au parc industriel, nous pouvons cependant affirmer que le mouvement en provenance du sud sur l'autoroute 25 vers la municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan (400 véh/j) s'effectuerait via la bretelle demandée dans ce sens et le chemin de la ligne Mercier. La bretelle de sortie prévue à l'échangeur suivant, soit au rang du Ruisseau-des-Anges, ne supporterait plus alors que 145 véh/j. Quant à la bretelle demandée pour permettre le mouvement du secteur industriel vers le nord, elle ne serait utilisée que par le trafic du parc industriel proprement dit. Son débit journalier serait donc très faible, peu d'industries étant prévues actuellement.



SAINT-ROCH-
DE-L'ACHIGAN



Schéma 2

4.0 CRITERES D'IMPLANTATION D'ECHANGEURS ET VIADUCS

Il n'y a pas de règle fixe ou rigide permettant de justifier ou non l'implantation d'un échangeur à cause de trop nombreuses contraintes et variables. Pour les besoins de cette étude, les principaux documents de référence sont les suivants: Normes du MTQ et Normes canadiennes de conception géométrique des routes de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR).

4.1 Normes canadiennes de conception géométrique des routes ³

Selon ce document de l'Association québécoise du transport et des routes, "il est possible de prendre une décision rationnelle en examinant les points suivants":

- la classification,
- la capacité,
- la sécurité,
- la topographie,
- les avantages.

Dans la présente étude, les points pertinents à analyser sont la classification, la sécurité et les avantages. L'item "capacité" n'a pas à être analysé car peu importe qu'il y ait un ou deux échangeurs entre le rang du Grand-Coteau et la route 158, il n'y aura pas de problèmes de capacité routière dans les échangeurs qui seront construits. L'item topographie n'a pas à être considéré puisque le territoire adjacent au segment étudié de l'autoroute est de surface plane.

On y spécifie également qu'en milieu rural l'espacement normal entre deux échangeurs est d'environ huit kilomètres, mais jamais moins de trois kilomètres. Ceci correspond également aux normes du ministère des Transports du Québec.

4.1.1 Classification

Notons premièrement qu'il ne doit pas y avoir de carrefour à niveau sur une autoroute: un échangeur doit en assurer l'accès. Les routes transversales doivent être étagées ou encore se terminer en cul-de-sac de part et d'autre de l'autoroute.

De manière générale on implante un échangeur entre une autoroute et une artère, ou un étagement si le débit de circulation est faible. Entre une autoroute et une route collectrice ou locale, on devrait normalement construire un étagement ou bien fermer la route collectrice ou locale.

"Cependant, il peut quelquefois être approprié d'implanter un échangeur sur une route collectrice ou locale lorsque la distance qui le sépare de l'artère est trop grande. Bien que l'échangeur n'absorbe dans ce cas qu'un faible débit de circulation, la sécurité et l'uniformité de la route en justifieront l'aménagement. La continuité du réseau routier justifie donc l'aménagement d'un échangeur malgré le faible débit de circulation de la route transversale ou le faible débit de mouvements de virage." 3

Nous reproduisons en annexe le tableau E.2.2 "Echangeurs, étagements ou carrefours selon la classification routière". Ce tableau peut servir de guide dans la prise de décision.

4.1.2 Sécurité

L'élément sécurité routière doit être pris en considération dans le cadre de l'analyse des bénéfices et des coûts. Circuler sur la route 125 où il y a des intersections à niveau et des accès présente plus de risque que de circuler sur une autoroute.

4.1.3 Les avantages

Le choix d'implanter un échangeur ou un viaduc doit être évalué en termes de bénéfices et de coûts. Le fait de fermer complètement une intersection ou encore de construire un viaduc versus un échangeur entraîne des coûts aux usagers qui doivent être comparés aux coûts de construction d'un échangeur pour vérifier si avantage économique il y a.

5.0 EVALUATION DES PROJETS D'ECHANGEURS ET VIADUCS

5.1 Justification des viaducs

Selon le tableau E.2.2 des Normes canadiennes de conception géométrique des routes, on doit:

- pour les artères construire un échangeur ou un étagelement si le débit de circulation est faible;
- pour les routes collectrices et locales, construire un étagelement ou, si le débit est faible, fermer la route.

Il est donc pleinement justifié de construire le viaduc de la route 339 car il est essentiel d'assurer la continuité d'une route régionale.

Le viaduc du rang du Ruisseau-des-Anges doit quant à lui être construit à cause de l'importance de la route et de ses débits de circulation (700 véh/jour traversent l'autoroute 25).

Les deux autres viaducs projetés, soit celui du rang de la Rivière-Sud et celui du chemin du Ruisseau-Saint-Jean, pourraient ne pas être construits étant donné leurs faibles débits de circulation transversaux. Il faudrait toutefois que les usagers disposent d'un chemin alternatif relativement court leur permettant de communiquer avec la route 125 et aussi de franchir l'auto-
route.

L'élimination du viaduc du rang de la Rivière-Sud conjuguée à la construction d'un lien routier au-dessus de la rivière de l'Achigan du côté est de l'auto-
route a déjà été envisagée auparavant et n'a pas été retenue. Elle a été refusée par résolution de la municipalité de Saint-Roch-Ouest ainsi que par les producteurs agricoles et les résidents du rang de la Rivière-Sud. D'autre part, comme en termes de coûts l'une ou l'autre de ces deux options se valent, l'étagelement a été choisi car il convenait le mieux au milieu desservi. Alors, dans une lettre de M. Yvan Demers, sous-ministre adjoint, au Syndicat des producteurs agricoles Laurentien en date du 85-11-05, il est entendu que le ministère des Transports réalisera le concept initial d'un étagelement du rang de la Rivière-Sud au-dessus de l'auto-
route 25.

La fermeture du chemin du Ruisseau-Saint-Jean à l'auto-
route 25 nécessiterait le prolongement immédiat de la route 125 jusqu'à la route 158 avec de bonnes caractéristiques géométriques, ce qui entraînerait des frais supplémentaires, en plus d'expropriations en milieu agricole. De plus, afin de conserver la continuité de cet axe routier, des échanges avec le milieu ont permis de dégager un consensus en faveur de l'étagelement du chemin du Ruisseau-Saint-Jean estimé au coût de 1 350 000 \$.

5.2 Justification des échangeurs

Avant de parler de la justification des échangeurs, nous tenons à souligner qu'il doit y avoir au moins un échangeur entre les échangeurs A-25 / Rang du Grand-Coteau (boul. Saint-Henri) et A-25 / Rte 158 Ouest. Cela se justifie, d'une part, parce que l'espacement entre ces deux derniers échangeurs est très long, soit plus de 12 km, et, d'autre part, parce que l'autoroute 25 doit desservir les municipalités de Saint-Roch-de-l'Achigan, Saint-Roch-Ouest, Saint-Lin et Ville des Laurentides.

C'est pourquoi dans la présente analyse, lorsque nous remettrons en question la nécessité de construire soit l'échangeur A-25 / Rte 339, soit l'échangeur A-25 / Rang du Ruisseau-des-Anges, nous prendrons pour acquis que l'autre échangeur devra être aménagé.

5.2.1 Echangeur A-25 / Rte 339

La classification

La route 339, traversant d'est en ouest la MRC de Montcalm, a pour principale fonction d'assurer des liens régionaux. En fait, elle est le principal lien routier entre l'autoroute 25 et les municipalités de Saint-Roch-de-l'Achigan et de l'Épiphanie à l'est de l'autoroute et Ville des Laurentides à l'ouest de l'autoroute.

Étant donné que la route 339 a pour principale fonction de relier les agglomérations secondaires au réseau routier principal et qu'elle est la seule route numérotée entre l'autoroute et Saint-Roch-de-l'Achigan, un échangeur devrait y être aménagé. Cependant, comme un échangeur est aussi projeté entre l'autoroute et le rang du Ruisseau-des-Anges, lequel dessert aussi Saint-Roch-de-l'Achigan, la nécessité d'ajouter des bretelles au viaduc de la route 339 doit être démontrée.

D'autre part, le nombre d'échanges journaliers entre la route 339 et l'autoroute 25, dans l'éventualité où les échangeurs seront aménagés tel que projeté, est de l'ordre de 1 750 véhicules par jour. Ceci confirme quelque peu le caractère régional de la route 339.

L'emplacement des échangeurs adjacents

Comme nous l'avons décrit antérieurement, cet échangeur sera situé à 3,2 km de l'échangeur du rang du Ruisseau-des-Anges et à 3,0 km de l'échangeur de la route 158.

Selon nos documents de référence, l'espacement minimal accepté entre des échangeurs autoroutiers en milieu rural est de 3,0 km. Ce minimum est proposé pour des motifs de sécurité et aussi afin de conserver une qualité de service relativement uniforme sur l'autoroute en évitant les perturbations engendrées par les sections d'entrecroisement.

L'emplacement de cet échangeur satisfait donc le critère d'espacement du MTQ.

Analyse des bénéfices et des coûts

Bénéfices

La non-construction de cet échangeur impliquerait des détours pour les usagers car les échanges entre les chemins transversaux et l'autoroute devraient se faire par l'échangeur A- 25 / Rte 158 Ouest ou par l'échangeur A-25 / Rang du Ruisseau-des-Anges. Les parcours qui seront utilisés avec ou sans échangeur sont indiqués au tableau 2 et la localisation des points de parcours figurent sur le schéma 3.

En plus des distances plus longues à parcourir, la vitesse d'opération des véhicules est plus faible sur les chemins alternatifs que sur l'autoroute. Nous avons considéré une vitesse moyenne d'opération de 70 km/h sur les routes régionales et locales (incluant les arrêts obligatoires à respecter) et de 100 km/h sur l'autoroute.

Notons que nous n'avons affecté aucun trafic sur le chemin de desserte agricole entre le rang du Ruisseau-des-Anges et la route 125. Rappelons que ce chemin non pavé a été construit par le Ministère lors des travaux de construction de la première chaussée de l'autoroute 25 dans le but de désenclaver des terres agricoles et qu'il a par la suite été remis aux municipalités de Saint-Roch-de-l'Achigan et Saint-Roch-Ouest. En plus, Saint-Roch-de-l'Achigan l'entretient seulement en dehors de la saison hivernale (notons toutefois qu'une tierce partie l'entretient l'hiver à ses frais); nous ne pouvons donc affecter aucun débit de circulation dans nos calculs même si nous savons qu'il peut être utilisé par le public-voyageur. De plus, nous considérons qu'il ne doit faire l'objet d'aucune intervention de la part du ministère des Transports, la route 125 convenant parfaitement bien à la circulation.

Nous avons évalué monétairement les bénéfices de l'aménagement d'un échangeur entre l'autoroute 25 et la route 339 versus les détours à faire s'il n'est pas construit, et cela en termes de coûts d'opération des véhicules et de temps de parcours. Voir tableau 2 et schéma 3 pour la localisation des points de parcours.

LONGUEUR DES SEGMENTS

Segment	D (km)	Segment	D (km)
AB	0,6	QR	0,2
BC	0,3	TJ	2,8
CD	1,4	PQ	0,6
DE	1,6	OP	1,6
EF	0,4	NO	3,2
FN	0,8	EO	1,7
HM	2,0	JA	0,4
MC	0,2	IM	2,6
CR	0,2	MI	1,6
AL	0,6	OI	0,4
LD	2,4	OV	7,3
DM	0,4	VM	1,1
ME	0,2	TE	0,4
KU	3,2	VZ	0,4
NT	0,2	VI	0,3
US	0,2	SZ	7,4
QT	0,4	TR	6,9
UP	0,4	JL	0,4
PS	0,2		

LOCALISATION DES POINTS DE PARCOURS A-25 (entre boul. St-Henri et route 158)

----- Réseau projeté

●—● Identification d'un segment du parcours

X — Y

Schéma 3

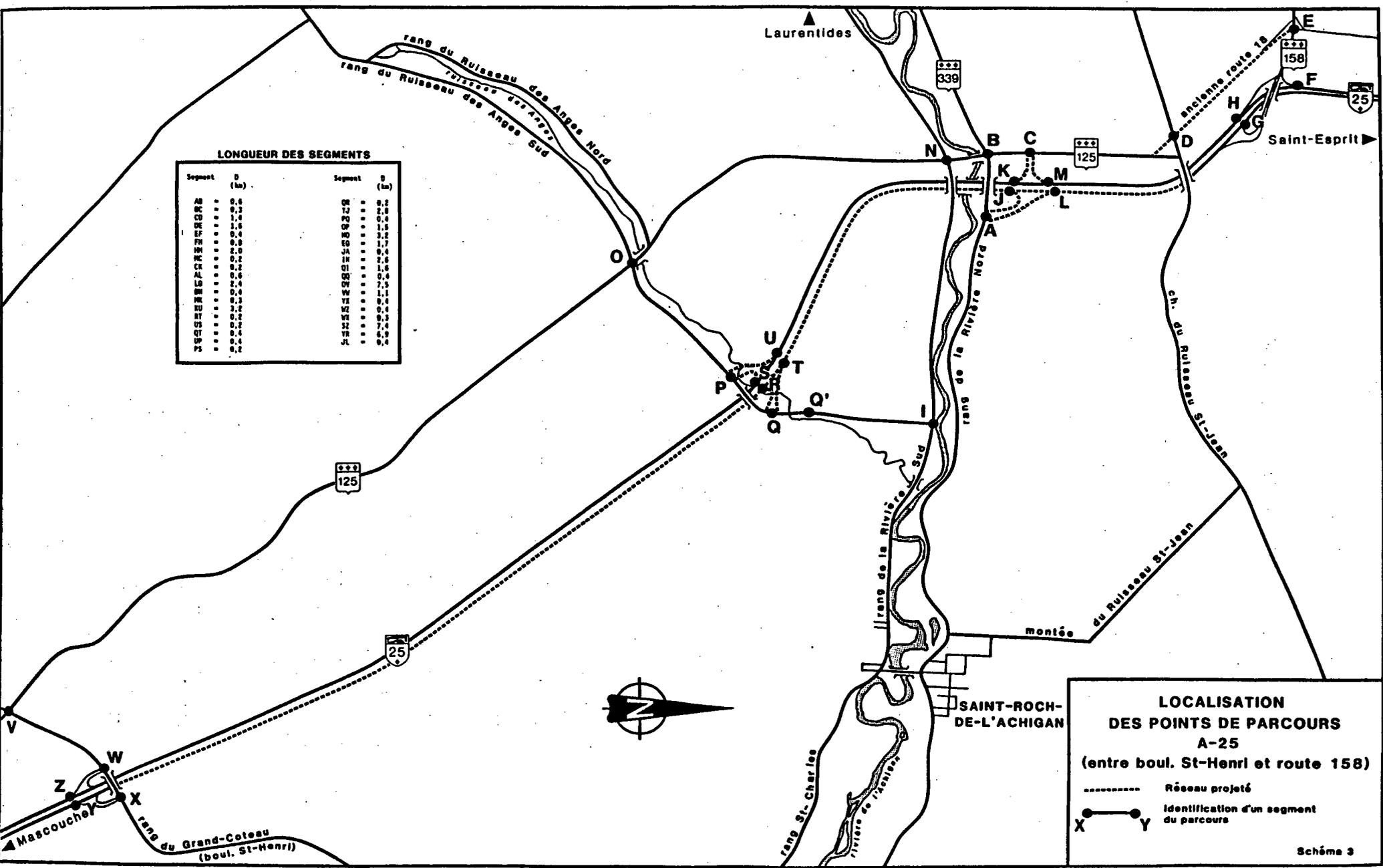


Tableau 2 : Coûts différentiels annuels aux usagers avec et sans l'échangeur A-25/Rte 339

Sans échangeur (1)

Avec échangeur (2)

	Débit (véh/j)	Sans échangeur (1)				Avec échangeur (2)					COUT = (1 - 2) (1000 \$)
		Parcours	D (km)	Coût (D) (1000\$)	Coût (T) (1000\$)	Coût total (1) (1000\$)	Parcours	D (km)	Coût (D) (1000\$)	Coût (T) (1000\$)	
Bretelle AL											
Origine :											
Rte 339 dir. ouest	160	ABCDEG	5,6	96,5	29,6	ALG	3,0	51,7	12,0		
Rte 339 dir. est	70	BCDEG	5,0	37,7	11,6	BALG	3,6	27,1	6,7		
Rang Rivière Sud	140	BCDEG	5,0	<u>75,4</u>	<u>23,1</u>	BALG	3,6	<u>54,2</u>	<u>13,3</u>		
				209,6	64,3	273,9		133,0	32,0	165,0	108,9
Bretelle CK											
Origine :											
Ch. Ruisseau St-Jean	110	DCBNOPS	7,0	82,9	25,4	DCKUS	5,0	59,2	14,5		
Rte 339	270	BNOPS	5,3	154,1	47,2	BCKUS	3,9	113,4	25,7		
Rg Rivière Sud	125	NOPS	4,9	<u>66,0</u>	<u>20,2</u>	NBCKUS	4,3	<u>57,9</u>	<u>13,5</u>		
				303,0	92,8	395,8		230,5	53,7	284,2	111,6
Bretelle MC											
Destination :											
Rte 339	230	FEDCB	3,7	91,6	28,1	FHMCB	3,3	81,7	18,7		
Rang Rivière Sud	140	FEDCB	3,7	<u>55,7</u>	<u>17,1</u>	FHMCB	3,3	<u>49,7</u>	<u>11,4</u>		
				147,3	45,2	192,5		131,4	30,1	161,5	31,0
Bretelle JA											
Destination :											
Rte 339 dir. est	90	RQINBA	5,4	52,3	16,0	RTJA	3,4	32,9	7,4		
Rte 339 dir. ouest	180	RQINB	4,8	93,0	28,5	RTJAB	4,0	77,5	18,4		
Rg Rivière Sud dir. ouest	125	RQIN	4,4	59,2	18,2	RTJABN	4,4	59,2	14,4		
Ch. Ruisseau St-Jean	110	RQINBCD	6,5	<u>77,0</u>	<u>23,6</u>	RTJABCD	5,7	<u>67,5</u>	<u>17,4</u>		
				281,5	86,3	367,8		237,1	57,6	294,7	73,1
						1 230,0				905,4	324,6

D = Distance des parcours

T = Temps de parcours

Au tableau précédent, les coûts annuels aux usagers associés aux différents parcours, selon qu'il y ait un échangeur ou non, sont égaux à la somme des coûts suivants:

- coût annuel d'utilisation d'un véhicule selon la longueur des différents trajets [coût(D)];
- + coût annuel associé au temps requis pour parcourir les différents trajets [coût(T)].

Les détails des calculs sont indiqués à l'annexe 3.

La construction d'un échangeur entre la route 339 et l'autoroute 25 entraînera pour les usagers des bénéfices annuels de l'ordre de 324 600 \$ (voir tableau 2).

D'autre part, du point de vue de la sécurité routière, la non-construction de cet échangeur engendrera fort probablement des coûts supplémentaires à la société. Pour atteindre l'échangeur A-25 / Rte 158 ou l'échangeur A-25 / Rang du Ruisseau-des-Anges, les véhicules devront emprunter sur une plus grande distance des routes locales et une route régionale (route 125). Ces types de route possèdent des taux d'accidents supérieurs à ceux des autoroutes. En effet, selon les statistiques d'accidents au Québec en 1989, les taux d'accidents sont les suivants:

- autoroute: 0,80 acc / 10^e véh-km;
- route régionale: 2,90 acc / 10^e véh-km;

Les coûts des accidents comptent pour près de 10 % du coût total aux usagers. Cet élément n'est cependant pas nécessaire pour établir la justification de l'échangeur A-25 / Rte 339 étant donné que les coûts différentiels annuels dus à l'opération des véhicules et aux retards encourus sont déjà élevés (324 600 \$) si l'échangeur n'est pas construit.

Coûts

Les coûts à prendre en considération sont les coûts de construction et les coûts d'entretien.

Dans le cas présent, la construction des bretelles est estimée à 1 600 000 \$. Si nous amortissons ce coût sur une période de 20 ans avec un taux d'intérêt de 10 %, le coût annuel affecté à la construction est de près de 190 000 \$.

Nous estimons les coûts d'entretien à 5 580 \$ par kilomètre de voie d'autoroute à partir de données fournies par le Service de la planification des programmes d'entretien. Il en coûterait donc quelque 11 750 \$ / an actuellement en frais d'entretien pour les bretelles de cet échangeur.

Bénéfices - coûts

Le rapport bénéfices - coûts de 1,61 indique que cet échangeur est justifié pour la collectivité.

Configuration du réseau routier

Présentement, en direction nord, la route 125 est relativement parallèle à l'autoroute 25 jusqu'au chemin du Ruisseau-Saint-Jean où elle se rabat sur l'autoroute.

Lorsque l'autoroute 25 sera complétée avec tous ses aménagements géométriques, la route 125 devra être prolongée jusqu'à la route 158 et cela dans l'alignement de l'ancienne route 18. Comme le débit de circulation qu'elle y supportera est relativement faible, soit environ 1 050 véh/j (DJMA de 150 véh/j sur l'ancienne route 18 + DJMA de 940 véh/j engendré par les mouvements de va-et-vient entre le chemin du Ruisseau-Saint-Jean et l'autoroute 25 dans Saint-Esprit), ses caractéristiques seront celles d'une route locale dans une emprise de 20 m (coût estimé de 600 000 \$).

Fait à remarquer, si l'échangeur A-25 / Rte 339 n'était pas construit, les mouvements AL et MC (voir schéma 3) se feraient via l'échangeur A-25 / Rte 158. Le débit du segment de la route 125 entre le chemin du Ruisseau-Saint-Jean et la route 158 serait alors de l'ordre de 1 800 véh/j. En conséquence, il devrait alors posséder les caractéristiques d'une route régionale supportant un débit d'environ 1 600 véh/j (plan-type D-2303 dont l'emprise est de 30 m). Son coût serait d'environ 900 000 \$, soit quelque 300 000 \$ de plus, sans compter les expropriations nécessaires en milieu agricole.

Ces coûts supplémentaires agissent également en faveur de la construction de l'échangeur A-25 / Rte 339.

Sommaire

La réalisation de l'échangeur A-25 / Rte 339 constitue une intervention conforme à la classification fonctionnelle de la route 339. De plus, un rapport bénéfices - coûts de 1,6 est indicatif des économies substantielles que la réalisation de l'échangeur générera pour la collectivité; ceci sans compter une réduction supplémentaire de plus de 300 000 \$ des coûts de réaménagement de l'ancienne route 18.

5.2.2 Echangeur A-25 / Rang du Ruisseau-des-Anges

La classification

La fonction du rang du Ruisseau-des-Anges consiste à desservir ses riverains du côté ouest de l'autoroute, en plus des résidents de Saint-Roch-de-l'Achigan se dirigeant vers le sud. En fait, il est un lien entre La Plaine, l'autoroute 25 et Saint-Roch-de-l'Achigan.

Le rang du Ruisseau-des-Anges, assurant présentement à la fois les mouvements de circulation entre les municipalités et l'autoroute 25, de même que l'accès aux propriétés, peut donc être qualifié de route collectrice rurale. Normalement, il devrait y avoir un étagement ou fermeture d'une route collectrice à son intersection avec une autoroute à moins que d'autres critères ne puissent prouver la nécessité d'aménager un échangeur.

Comme nous l'avons établi auparavant à la section 5.1 et vu l'importance des débits transversaux, il est pleinement justifié de construire un viaduc au-dessus de l'autoroute. Dans l'éventualité où un échangeur serait aménagé entre ce rang et l'autoroute, le nombre d'échanges journaliers y serait de près de 1 400 véhicules/jour.

L'emplacement des échangeurs adjacents

Tel que noté en 4.1, cet échangeur serait à 6,6 km de l'échangeur du rang du Grand-Coteau (boulevard Saint-Henri) et à 3,2 km de celui de la route 339. Son emplacement satisfait donc les critères d'espacement minimal accepté généralement entre des échangeurs autoroutiers.

Analyse des bénéfices et des coûts

Bénéfices

La non-construction de cet échangeur impliquerait aussi des détours pour les usagers. Les échanges avec l'autoroute devraient se faire par l'échangeur A-25 / Rte 339 ou par l'échangeur A-25 / Rang du Grand-Coteau (Boulevard Saint-Henri).

Tout comme mentionné précédemment, nous avons considéré une vitesse moyenne d'opération de 70 km/h sur les routes régionales et locales (incluant les arrêts obligatoires) et de 100 km/h sur l'autoroute.

Pour évaluer les bénéfices de l'aménagement d'un échangeur entre l'autoroute 25 et le rang du Ruisseau-des-Anges versus les détours à faire soit par l'échangeur A-25 / Rte 339 soit par l'échangeur A-25 / Rang du Grand-Coteau s'il n'est pas construit, nous avons procédé de la même façon qu'en 5.2.1.

Ainsi, nous avons déterminé les coûts annuels aux usagers associés aux différents parcours selon qu'il y ait un échangeur ou non (voir tableau 3 et schéma 3 pour la localisation des points de parcours). Rappelons que le coût annuel de chacune des options est égal à la somme des coûts suivants:

coût annuel d'utilisation d'un véhicule selon la longueur des différents trajets [coût (D)];

+ coût annuel associé au temps requis pour parcourir les différents trajets [coût (T)].

Les détails des calculs sont donnés à l'annexe 3.

En résumé, la construction d'un échangeur entre l'autoroute 25 et le rang de Ruisseau-des-Anges entraînera pour les usagers des bénéfices annuels de l'ordre de 486 000 \$.

De la même façon qu'en 5.2.1, nous ne chiffrerons pas l'item sécurité routière dans notre analyse car les coûts différentiels annuels dus à l'opération des véhicules et aux retards encourus sont élevés et justifient à eux seuls l'échangeur.

Du tableau 3, nous dégageons que les bretelles PS et RQ, c'est-à-dire celles qui assurent les échanges entre Saint-Roch-de-l'Achigan, Saint-Roch-Ouest, Ville des Laurentides et Saint-Lin avec les municipalités sises au sud de la MRC de Montcalm engendrent la presque totalité des bénéfices procurés par l'échangeur.

Les deux autres bretelles (QT et UP) n'engendrent pas de bénéfices pour les usagers. Elles ne seraient presque pas utilisées car il y a peu de pôles d'attraction en direction nord pour les usagers du rang du Ruisseau-des-Anges et aussi dû au fait qu'elles ne procurent pas d'avantages.

D'autre part, l'aménagement d'un parc industriel à l'est de l'autoroute dans Saint-Roch-de-l'Achigan aura pour effet d'accroître les échanges dans l'échangeur du rang du Ruisseau-des-Anges.

Coûts

Rappelons que les coûts à prendre en considération sont les coûts de construction et les coûts d'entretien.

Pour cet échangeur, les coûts de construction des quatre bretelles sont estimés aux environs de 900 000 \$. En amortissant ce coût sur une période de 20 ans avec un taux d'intérêt de 10 %, le coût annuel affecté à la construction est près de 106 000 \$.

Les coûts d'entretien sont de 5 580 \$ par kilomètre de voie d'autoroute. Les frais annuels d'entretien sont donc de l'ordre de 10 000 \$.

Les coûts à prendre en considération représentent donc quelque 116 000 \$ / an.

Bénéfices - coûts

Le rapport bénéfices - coûts étant de 4,19, cet échangeur est donc justifié.

Sommaire

Du strict point de vue de la classification fonctionnelle, l'échangeur A-25 / Rang du Ruisseau-des-Anges pourrait ne pas être construit. Cependant le rapport bénéfices - coûts de 4,19 démontre sans équivoque sa grande importance pour le public-voyageur.

D'un autre côté, deux des bretelles sont plus ou moins justifiées présentement (QT et UP). Cependant, considérant que:

- la majeure partie des terrains sont déjà expropriés en vue de la construction de l'échangeur;
- cet échangeur est distant de 6,6 km de l'échangeur A-25 / Rang du Grand-Coteau;
- l'aménagement d'un parc industriel dans Saint-Roch-de-l'Achigan à l'est de l'autoroute accroîtra les échanges dans cet échangeur;

un échangeur complet devra être construit entre l'autoroute 25 et le rang du Ruisseau-des-Anges.

5.2.3 Accès au parc industriel de Saint-Roch-de-l'Achigan

Rappelons que Saint-Roch-de-l'Achigan projette l'aménagement d'un parc industriel en bordure de l'autoroute 25 et que ce projet, représentant la porte d'entrée de la MRC de Montcalm, constitue également une volonté régionale.

La Commission de protection du territoire agricole du Québec a déjà refusé le dézonage des terres en bordure de l'autoroute jusqu'au rang du Ruisseau-des-Anges en vue d'y aménager une aire industrielle ayant une vitrine sur l'autoroute. La municipalité a donc présenté une nouvelle demande auprès de la CPTAQ limitant son parc industriel plus vers le sud, soit dans une zone boisée. Plus précisément, cette aire industrielle est située immédiatement à l'est de l'autoroute 25 et à l'ouest de la ligne de l'Hydro-Québec. De par sa situation géographique, le parc industriel sera alors relié à Saint-Roch-de-l'Achigan par le chemin de la ligne Mercier.

Enfin, pour rejoindre directement le rang du Ruisseau-des-Anges, la municipalité devrait, après avoir obtenu l'assentiment de la CPTAQ, construire un chemin de desserte sans usage commercial ou industriel en bordure. Comme l'a déjà précisé la CPTAQ dans une décision antérieure, "la Commission pourrait être réceptive à cela, car une route ou une rue soustrait moins de terrain à l'agriculture, est beaucoup moins susceptible d'être agrandie et n'a pas les mêmes incidences sur l'organisation agricole qu'un voisinage d'utilisations manifestement incompatibles".

En conséquence de tout cela, Saint-Roch-de-l'Achigan demande au ministère des Transports d'accorder au conseil municipal l'autorisation de relier la voie collectrice de leur secteur industriel projeté à l'autoroute de la façon suivante: une bretelle de sortie depuis l'A-25 Nord vers le futur parc industriel et une bretelle d'entrée depuis ce parc industriel vers l'A-25 Nord (voir carte 2).

Un tel aménagement ne constitue pas un échangeur, même partiel. Normalement un échangeur assure tous les mouvements de virage. Lorsqu'il est préférable d'éliminer certains mouvements, un échangeur partiel est alors aménagé. "Cependant, l'automobiliste doit pouvoir effectuer un mouvement de retour à l'intérieur d'un échangeur partiel." (référence 3, page E 11).

Or la bretelle d'accès et la bretelle de sortie demandées ne permettent pas de mouvement de retour. Cet aménagement doit donc être rejeté.

D'autre part, du point de vue circulation, la bretelle demandée en vue de permettre le mouvement du secteur industriel vers le nord ne supporterait que le trafic généré par le parc industriel, ce qui serait très faible. D'un autre côté, il est évident que le mouvement en provenance de l'A-25 Sud vers Saint-Roch-de-l'Achigan (400 véh/j) se ferait via la bretelle demandée dans ce sens et que la bretelle de sortie prévue à l'échangeur suivant, soit au rang du Ruisseau-des-Anges ne supporterait plus que 145 véh/j.

6.0 CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

La construction de la deuxième chaussée de l'autoroute 25 entre le rang du Grand-Coteau (boul. Saint-Henri) dans Mascouche et la route 158 Ouest à Saint-Esprit nécessitera l'étagement de toutes les intersections ainsi que l'aménagement de certains échangeurs.

Des viaducs doivent être aménagés aux intersections:

- A-25 / Chemin du Ruisseau-Saint-Jean (coût estimé: 1,35 M\$);
- A-25 / Rang de la Rivière-Sud (coût estimé: 1,35 M\$);

Ceux-ci doivent être construits car les usagers ne disposent pas d'un chemin alternatif relativement court leur permettant de communiquer avec la route 125 et aussi de franchir l'autoroute 25. De plus, la non-construction de ces viaducs nécessiterait l'aménagement de nouvelles infrastructures qui ne représenteraient pas d'économie en plus de causer des inconvénients aux usagers.

En ce qui concerne les échangeurs, l'espacement de plus de 12 km entre les échangeurs existants, soit A-25 / Rte 158 et A-25 / Rang du Grand-Coteau (boul. Saint-Henri), nécessite l'aménagement d'au moins un échangeur entre les deux.

Des échangeurs doivent être aménagés aux intersections:

- A-25 / Rte 339 (coût estimé: 2,95 M\$);
- A-25 / Rang du Ruisseau-des-Anges (coût estimé: 2,25 M\$).

L'échangeur A-25 / Rte 339 est justifié du fait que:

- la route 339 est une route régionale traversant d'est en ouest la MRC de Montcalm;
- il satisfait les critères suggérés d'espacement des échangeurs car il est situé à 3,2 km de l'échangeur du rang du Ruisseau-des-Anges et à 3,0 km de l'échangeur de la route 158;
- la construction de cet échangeur engendrera des bénéfices aux usagers en termes de frais d'opération des véhicules et de temps de parcours sauvés de l'ordre de 324 600 \$ /an minimum;
- le rapport bénéfices - coûts est d'au moins 1,61 sans compter les bénéfices engendrés du point de vue sécurité routière.

De plus, la non-construction de l'échangeur A-25 / Rte 339 nécessiterait le prolongement de la route 125 jusqu'à la route 158 dans une emprise de 30 m au lieu de 20 m tel que prévu, car elle y supporterait un débit de l'ordre de 1 800 véh/j. Ceci entraînerait des dépenses de 300 000 \$ de plus sans compter les expropriations nécessaires en milieu agricole.

L'échangeur A-25 / Rang du Ruisseau-des-Anges est justifié du fait que:

- cet échangeur est distant de 6,6 km de l'échangeur A-25 / Rang du Grand-Coteau;
- un échangeur engendrera des bénéfices aux usagers en termes de frais d'opération des véhicules et de temps de parcours sauvés de l'ordre de 486 000 \$ / an minimum;
- le rapport bénéfices - coûts est d'au moins de 4,19 sans compter les bénéfices engendrés du point de vue sécurité routière.

Notons également que la majeure partie des terrains sont déjà expropriés en vue de la construction des échangeurs.

Les échangeurs et viaducs prévus lors de la conception originale de l'autoroute 25 entre Saint-Esprit et Mascouche sont justifiés et répondent adéquatement à la demande.

D'autre part, relier la voie collectrice de son futur secteur industriel à l'A-25 Nord, tel que demandé par le conseil municipal de Saint-Roch-de-l'Achigan, ne saurait être recommandé ni du point de vue géométrique, ni du point de vue circulation. Un tel aménagement géométrique doit être évité car il ne permet pas le mouvement de retour des véhicules vers leur point d'origine.

BIBLIOGRAPHIE

- (1) Statistiques Canada, Données sur la population, les logements et les ménages, 1971, 1976, 1981 et 1986.
- (2) Municipalité régionale de Comté de Montcalm, Schéma d'aménagement de la M.R.C. de Montcalm, 1987, pp. 19, 28 et 29, 33.
- (3) Association québécoise du transport et des routes, Normes canadiennes de conception géométrique des routes, juin 1987, Chap. E.
- (4) Normes du ministère des Transports du Québec.

ANNEXE 1 : Comptages manuels de la circulation

DATE: 89-11-24

MINISTRE DES TRANSPORTS
SERVICE DES RELEVÉS TECHNIQUES
DIVISION TRAFIC ET GEOMETRIE

ETUDE NUMERO: 679-89/10/11

ETUDE DES INTERSECTIONS

ENDROIT : ST-ROCH L'ACHIGAN

DUREE DU COMPTAGE : 12 HEURES

COND. ATMOSPHERIQUES : MERCREDI LE 89/10/11 NUAGEUX
MERCREDI LE 89/10/11 NUAGEUX

INTERSECTION

NORD : AUTOROUTE 25
SUD : AUTOROUTE 25
EST : RUISSEAU ST-JEAN
OUEST : RUISSEAU ST-JEAN

VEICULES PASSAGERS ET COMMERCIAL

HEURE	N O R D				S U D				E S T				O U E S T				GR. TOTAL	POUR-CENTAGE	
	AUTOROUTE 25				AUTOROUTE 25				RUISSEAU ST-JEAN				RUISSEAU ST-JEAN						
	DE	GCHE	TOUT DROIT	DROIT	TOTAL	GCHE	TOUT DROIT	DROIT	TOTAL	GCHE	TOUT DROIT	DROIT	TOTAL	GCHE	TOUT DROIT	DROIT			TOTAL
MERCREDI 89/10/11																			
7:00-8:00	11		506	9	526	2	207	1	210	4	8	16	28	9	8	8	25	789	9.3%
8:00-9:00	36		380	5	421	1	264	1	266	2	4	32	38	13	16	3	36	757	9.5%
9:00-10:00	11		289	9	309	1	268	1	269	2	5	18	25	14	18	3	36	669	7.7%
10:00-11:00	10		285	11	306	1	228	1	229	2	6	8	15	17	7	2	17	569	6.6%
11:00-12:00	17		257	7	274	2	197	2	201	2	5	13	20	12	1	1	14	509	5.8%
12:00-13:00	5		245	2	252	3	200	3	206	2	6	9	17	8	4	1	14	489	5.8%
MERCREDI 89/10/11																			
13:00-14:00	10		237	4	251	2	230	2	234	3	3	18	24	10	8	0	18	527	6.2%
14:00-15:00	10		293	11	314	1	265	2	266	3	4	8	14	10	3	0	18	609	7.2%
15:00-16:00	11		288	5	308	3	205	2	209	4	8	23	35	15	4	6	25	751	8.9%
16:00-17:00	21		332	11	364	6	614	2	620	1	10	39	50	15	10	3	26	1088	12.9%
17:00-18:00	16		318	10	348	10	636	1	647	1	10	13	24	15	8	9	30	1043	12.5%
18:00-19:00	13		222	4	239	11	468	7	486	1	8	18	23	5	5	5	15	763	9.1%
TOTAL :	164		3648	88	3900	44	3968	23	4035	25	77	211	313	110	82	43	239	4487	100.0%
POUR-CENTAGE :	0.2%		2.3%	1.1%	0.6%	8.0%	67.4%	47.7%	18.0%										
			93.5%	100.0%	98.3%	100.0%	24.6%	100.0%	34.3%										
S.M.																			
0																			
0																			
0																			

DATE: 89-11-20

MINISTRE DES TRANSPORTS

ETUDE NUMERO : 879-89/10/11

ENDROIT : ST-ROCH L'ACHTEGAN

VEHICULES PASSAGERS ET COMMERCIAUX

INTERSECTION NORD : AUTOROUTE 25

SUD : AUTOROUTE 25

TOTAL : 7:00 * 13:00
13:00 * 19:00 HEURES

OUEST : RUISSEAU ST-JEAN

EST : RUISSEAU ST-JEAN

NORD : AUTOROUTE 25

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 11.8%

8193

3900

4293

114 3968 211

N: 67.8 %
S: 18.0 %
O: 24.6 %

JMA = 0
JME = 0
JMH = 0

COMMERCIAL : 21.7%

OUEST

RUISSEAU ST-JEAN

048

88
209 77
88

313

JMA = 0
JME = 0
JMH = 0

COMMERCIAL : 18.7%

EST

RUISSEAU ST-JEAN

582

164
82 269
23

239
N: 47.7 %
S: 18.0 %
E: 34.3 %

43 3648 25

N: 98.1 %
E: 0.6 %
O: 1.1 %

3716

4035

SERVICE DES RELEVES TECHNIQUES
DIVISION TRAFIC ET GEOMETRIE
DATE DES RELEVES :
89/10/11 AM MERCREDI
89/10/11 PM MERCREDI

JMA = 0
JME = 0

JMH = 0
COMMERCIAL : 11.4%

7751

SUD

AUTOROUTE 25

DATE: 89-11-24

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SERVICE DES RELEVÉS TECHNIQUES
DIVISION TRAFIC ET GEOMETRIE

ETUDE NUMERO: 681-A9/10/14

ETUDE DES INTERSECTIONS

ENDROIT : ST-ROCH L'ACHIGAN

DUREE DU COMPTAGE : 12 HEURES

COND. ATMOSPHERIQUES : SAMEDI LE 09/10/14 ENSOLEILLE
SAMEDI LE 09/10/14 ENSOLEILLE

INTERSECTION

NORD : AUTOROUTE 25
SUD : AUTOROUTE 25
EST : RUISSEAU ST-JEAN
OUEST : RUISSEAU ST-JEAN

VEHICULES PASSAGERS ET COMMERCIAUX

HEURE	N O R D			S U D			E S T			O U E S T			GR. TOTAL	POUR-CENTA					
	AUTOROUTE 25			AUTOROUTE 25			RUISSEAU ST-JEAN			RUISSEAU ST-JEAN									
	DE	A	TOUT	GCHE	DROIT	TOTAL	GCHE	DROIT	TOTAL	GCHE	TOUT	DROIT			TOTAL				
SAMEDI 09/10/14																			
09:00-10:00	14		224	2	240	3	612	1	616	2	6	8	16	17	4	0	21	893	7
10:00-11:00	11		280	8	259	7	843	2	852	0	3	16	19	22	2	0	24	1119	12
11:00-12:00	7		255	11	273	7	782	2	789	0	3	19	27	32	2	0	34	1119	12
12:00-13:00	10		303	6	309	7	706	1	714	1	4	3	8	11	6	0	17	1132	13
13:00-14:00	13		389	11	326	3	783	3	749	0	5	19	24	29	6	0	35	1170	16
14:00-15:00	6		380	11	401	8	660	1	669	5	5	12	22	28	8	1	37	1119	12
SAMEDI 09/10/14																			
15:00-16:00	6		500	22	532	3	553	1	557	1	8	9	18	16	3	2	26	1133	10
16:00-17:00	22		636	19	737	3	856	8	863	2	9	10	17	17	5	1	24	1233	11
17:00-18:00	9		627	11	647	2	508	3	509	1	5	17	23	10	5	1	16	1200	10
18:00-19:00	11		485	11	507	5	342	2	349	1	3	6	10	13	2	4	19	885	8
19:00-20:00	10		355	8	373	4	295	2	290	1	3	11	15	15	2	1	18	890	8
20:00-21:00	6		208	0	259	0	217	2	219	3	4	7	14	7	6	0	13	508	5
TOTAL :	185		4553	120	4862	48	6705	22	6775	18	58	137	213	195	63	18	276	12126	100.0
POUR-CENTA :	3.8%		93.6%	2.6%	100.0%	0.7%	99.0%	0.3%	100.0%	0.5%	27.2%	60.3%	100.0%	70.7%	22.8%	6.5%	100.0%		
															3.4%	0	0	0	

09-11-24

MINISTRE DES TRANSPORTS

ETUDE NUMERO : 6A-9010/14

ENDROIT : ST-ROCH L'ACHTGAN

VEHICULES PASSAGERS ET COMMERCIAUX

INTERSECTION NORD : AUTOROUTE 25

SUD : AUTOROUTE 25

TOTAL : 9100 * 15:00
15100 * 21:00 HEURES

OUEST : RUISSEAU ST-JEAN

EST : RUISSEAU ST-JEAN

NORD : AUTOROUTE 25

11899

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 3.3%

0862

7037

195 * 6705 * 137 *

N: 64.3 %

S: 8.5 %

O: 27.2 %

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 8.9%

EST

RUISSEAU ST-JEAN

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 15.8%

OUEST : 506

RUISSEAU ST-JEAN

124

230 * 58

48

213

483

276

N: 70.7 %

S: 6.5 %

E: 22.8 %

185

63 * 270

22

18 * 4553 * 18

N: 99.0 %

E: 0.3 %

O: 0.7 %

4589

6775

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 3.0%

11364

SUD :

AUTOROUTE 25

SERVICE DES RELEVÉS TECHNIQUES

DIVISION TRAFIC ET GEOMETRIE

DATE DES RELEVÉS :

09/10/14 AM SAMEDI

09/10/14 PM SAMEDI

DATE: 89-11-24

MINISTRE DES TRANSPORTS

ETUDE NUMERO : 675-89/10/11

ENDROIT : ST-ROCH L'ACHIGAN

VEICULES PASSAGERS ET COMMERCIAUX

INTERSECTION NORD : AUTOROUTE 25

SUD : AUTOROUTE 25

TOTAL : 7:00 - 13:00
13:00 - 19:00 HEURES

OUEST : ROUTE 339

EST : ROUTE 339

NORD : AUTOROUTE 25

7835

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 11.1%

3743 4092
37 3938 117

S: 95.3 %
E: 3.4 %
O: 1.3 %

N: 32.1 %
S: 15.6 %
O: 52.3 %

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 14.9%

OUEST

697

ROUTE 339

48
388 191
149

365

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 18.3%

EST

ROUTE 339

309
N: 12.0 %
S: 42.4 %
E: 45.6 %

129
141 333
63

131 3566 57

N: 94.9 %
E: 1.5 %
O: 3.6 %

3754

4150

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 11.0%

7904

S U D

AUTOROUTE 25

SERVICE DES RELEVES TECHNIQUES

DIVISION TRAFIC ET GEOMETRIE

DATE DES RELEVES :

89/10/11 AM MERCREDI

89/10/11 PM MERCREDI

DATE: 89-11-24

MINISTRE DES TRANSPORTS

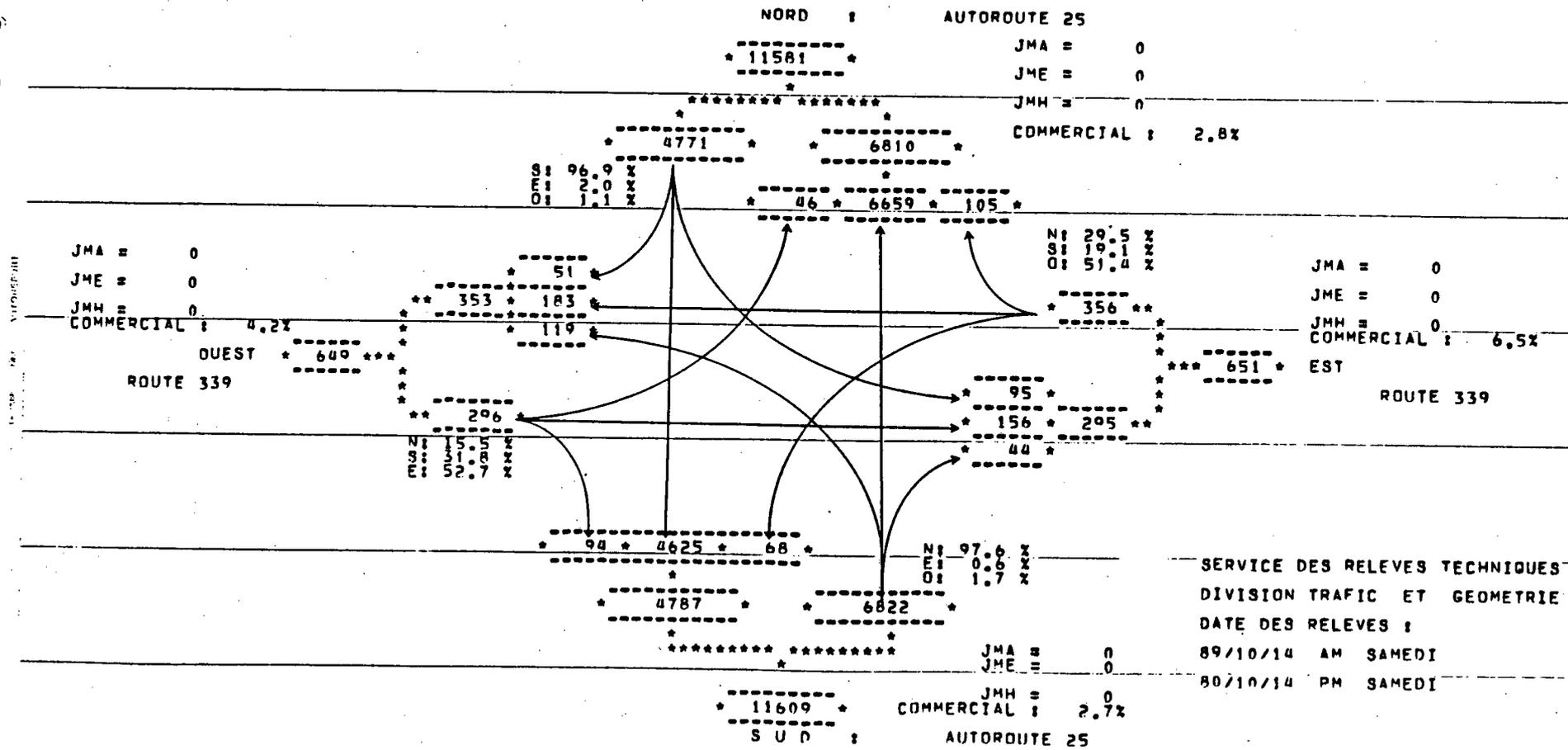
ETUDE NUMERO : 677-89/10/14

ENDROIT : ST-ROCH L'ACHIGAN
INTERSECTION : NORD : AUTOROUTE 25
OUEST : ROUTE 339

SUD : AUTOROUTE 25
EST : ROUTE 339

VEHICULES PASSAGERS ET COMMERCIAUX

TOTAL : 9:00 - 15:00
15:00 - 21:00 HEURES



SERVICE DES RELEVES TECHNIQUES
DIVISION TRAFIC ET GEOMETRIE
DATE DES RELEVES :
89/10/14 AM SAMEDI
80/10/14 PM SAMEDI

DATE: 89-11-24

MINISTRE DES TRANSPORTS

ETUDE NUMERO : 671-89/10/11

ENDROIT : ST-ROCH L'ACHIGAN

VEHICULES PASSAGERS ET COMMERCIAUX

INTERSECTION NORD : AUTOROUTE 25

SUD : AUTOROUTE 25

TOTAL : 7:00 • 13:00
13:00 • 19:00 HEURES

OUEST : RIVIERE ACHIGAN SUD

EST : RIVIERE ACHIGAN SUD

NORD : AUTOROUTE 25

7857

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 11.3%

3736

4121

N: 97.3 %
S: 1.5 %
O: 1.2 %

36 • 4034 • 51

N: 37.0 %
S: 7.2 %
O: 55.8 %

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 19.9%

OUEST : 467

RIVIERE ACHIGAN SUD

46

214 • 77

91

138

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 19.6%

EST

RIVIERE ACHIGAN SUD

276

153

N: 21.5 %
S: 34.6 %
E: 41.8 %

56

64 • 138

18

53 • 3634 • 10

N: 97.4 %
E: 0.4 %
O: 2.2 %

3697

4143

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 11.1%

7840

S U D :

AUTOROUTE 25

SERVICE DES RELEVES TECHNIQUES

DIVISION TRAFIC ET GEOMETRIE

DATE DES RELEVES :

89/10/11 AM MERCREDI

89/10/11 PM MERCREDI

DATE: 89-11-24

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SERVICE DES RELEVÉS TECHNIQUES
DIVISION TRAFIC ET GÉOMÉTRIE

ÉTUDE NUMÉRO: 673-89/10/14

ÉTUDE DES INTERSECTIONS

VEHICULES PASSAGERS ET COMMERCIAL

ENDROIT : ST-ROCH L'ACHIGAN

INTERSECTION

DURÉE DU COMPTAGE : 12 HEURES

NORD : AUTOROUTE 25
SUD : AUTOROUTE 25
EST : RIVIERE ACHIGAN SUD
OUEST : RIVIERE ACHIGAN SUD

COND. ATMOSPHERIQUES : SAMEDI LE 89/10/14 ENSOLEILLÉ
SAMEDI LE 89/10/14 ENSOLEILLÉ

HEURE	N O R D			S U D			E S T			O U E S T			GR. TOTAL	POUR- CENTAG			
	AUTOROUTE 25			AUTOROUTE 25			RIVIERE ACHIGAN SUD			RIVIERE ACHIGAN SUD							
	DE	GAUCHE	TOUT DROIT	GAUCHE	TOUT DROIT	TOTAL	GAUCHE	TOUT DROIT	TOTAL	GAUCHE	TOUT DROIT	TOTAL					
SAMEDI 89/10/14																	
9:00-10:00	5	214	3	222	5	613	0	8	5	13	5	4	11	20	873	7.8	
10:00-11:00	3	221	3	225	13	849	0	2	2	15	5	4	11	22	1131	12.8	
11:00-12:00	5	251	3	254	8	798	2	2	4	8	5	4	11	22	1081	12.4	
12:00-13:00	10	269	6	275	18	713	0	6	4	10	5	4	11	22	1035	11.6	
13:00-14:00	3	306	2	311	12	717	0	11	3	14	5	7	11	23	1072	11.9	
14:00-15:00	3	377	2	385	13	681	2	6	4	12	5	6	11	21	1118	12.5	
SAMEDI 89/10/14																	
15:00-16:00	11	483	3	497	12	555	0	9	6	15	5	4	13	22	1101	12.2	
16:00-17:00	8	657	4	670	7	858	1	5	2	10	5	8	13	26	1166	13.0	
17:00-18:00	2	637	1	642	9	806	0	3	8	11	2	7	9	20	1177	13.1	
18:00-19:00	4	472	7	483	6	341	0	3	3	7	6	4	11	12	849	9.6	
19:00-20:00	3	363	3	369	13	284	3	6	8	11	6	7	11	25	691	7.7	
20:00-21:00	2	278	1	281	2	212	0	2	6	9	2	1	2	5	509	5.7	
TOTAL :	69	4534	47	4650	114	6717	16	6847	11	65	57	133	37	66	72	11809	100.0

POUR-CENTAGE :	1.5%	1.0%	1.7%	0.2%	8.3%	42.9%	21.1%	41.1%									
	97.5%	100.0%	98.1%	100.0%	48.9%	100.0%	37.7%	100.0%									

S.M. 0
0
0

DATE: 89-11-24

MINISTRE DES TRANSPORTS

ETUDE NUMERO : 673-89/10/14

ENDROIT : ST-ROCH L'ACHIGAN

VEHICULES PASSAGERS ET COMMERCIAUX

INTERSECTION NORD : AUTOROUTE 25

SUD : AUTOROUTE 25

TOTAL : 9100 • 15100
15100 • 21100 HEURES

OUEST : RIVIERE ACHIGAN SUD

EST : RIVIERE ACHIGAN SUD

NORD : AUTOROUTE 25

11465

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 2.7%

N: 97.5 %
S: 1.5 %
O: 1.0 %

4654

6811

37

6717

57

N: 42.9 %
S: 8.3 %
O: 48.9 %

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 5.0%

OUEST : 401

RIVIERE ACHIGAN SUD

47

226

65

114

133

284

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 12.3%

EST

RIVIERE ACHIGAN SUD

175

72

41.1 %
41.1 %
37.7 %

72

4538

11

N: 88.1 %
S: 0.2 %
O: 1.7 %

4621

6847

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 2.5%

11468

S U D

AUTOROUTE 25

SERVICE DES RELEVES TECHNIQUES

DIVISION TRAFIC ET GEOMETRIE

DATE DES RELEVES :

89/10/14 AM SAMEDI

89/10/14 PM SAMEDI

AUTOROUTE 25

DATE: 89-11-20

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SERVICE DES RELEVÉS TECHNIQUES
DIVISION TRAFIC ET GEOMETRIE

ETUDE NUMERO: 667-89/10/11

ETUDE DES INTERSECTIONS

ENDROIT : ST-ROCH L'ACHIGAN

DUREE DU COMPTAGE : 12 HEURES

COND. ATMOSPHERIQUES : MERCREDI LE 09/10/11 NIJAGEUX
MERCREDI LE 09/10/11 NIJAGEUX

INTERSECTION NORD : AUTOROUTE 25
SUD : AUTOROUTE 25
EST : RUISSEAU DES ANGES
OUEST : RUISSEAU DES ANGES

VEHICULES PASSAGERS ET COMMERCIAUX

HEURE	N O R D				S U D				E S T				O U E S T				POUR- CENTAG		
	AUTOROUTE 25				AUTOROUTE 25				RUISSEAU DES ANGES				RUISSEAU DES ANGES						
	DE	A	GENE	TOUT	TOUT	TOUT	TOUT	GENE	GENE	GENE	GENE	TOUT	TOUT	TOUT	GR. TOTAL				
MERCREDI 89/10/11																			
7:00-8:00	6		506	11	523	1	205	10	216	53	26	3	82	6	9	13	28	809	96.0%
8:00-9:00	3		351	8	365	4	200	27	321	19	17	3	41	11	9	12	26	783	96.0%
9:00-10:00	3		378	6	387	4	245	27	321	19	17	3	41	11	9	12	26	860	96.0%
10:00-11:00	1		300	6	307	4	182	27	276	38	22	2	62	6	5	4	15	481	96.0%
11:00-12:00	3		228	4	231	9	189	20	190	16	21	2	43	6	5	4	15	514	96.0%
12:00-13:00	0		243	3	255	3	201	16	220	24	19	2	35	6	5	6	26	546	96.0%
MERCREDI 89/10/11																			
13:00-14:00	3		228	2	233	6	230	18	254	25	27	4	56	3	3	5	38	581	96.0%
14:00-15:00	4		278	10	296	11	247	23	281	18	11	7	50	3	3	5	32	641	96.0%
15:00-16:00	4		275	6	285	11	416	32	457	20	28	3	51	3	3	10	41	834	96.0%
16:00-17:00	3		249	9	301	17	684	46	747	30	33	3	71	3	3	10	35	1154	96.0%
17:00-18:00	3		267	8	277	21	583	50	654	33	21	3	66	3	3	9	57	1035	96.0%
18:00-19:00	0		180	6	186	19	422	37	478	16	19	0	46	7	5	5	26	727	96.0%
TOTAL :	40		3319	70	3447	107	3894	320	4321	291	264	48	603	67	280	87	434	8805	100.0%
POUR- CENTAGE :	1.4%		96.3%	2.3%	100.0%	2.5%	90.1%	7.4%	100.0%	48.3%	43.8%	8.0%	100.0%	15.4%	64.5%	20.0%	100.0%		
S.M.																			
0 0 0																			

DATE: 89-11-20

MINISTERE DES TRANSPORTS

ETUDE NUMERO : 667-89/10/11

ENDROIT : ST-ROCH L'ACHIGAN

VEHICULES PASSAGERS ET COMMERCIAUX

INTERSECTION NORD : AUTOROUTE 25

SUD : AUTOROUTE 25

TOTAL : 7100 P 13:00
13:00 P 19:00 HEURES

OUEST : RUISSEAU DES ANGES

EST : RUISSEAU DES ANGES

NORD : AUTOROUTE 25

7456

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 11.3%

S: 96.3 %
E: 1.4 %
O: 2.3 %

3447

4009

67 3894 48

N: 8.0 %
S: 48.3 %
O: 43.8 %

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 11.9%

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 14.5%

OUEST

RUISSEAU DES ANGES

79

450 264

107

884

434

N: 15.4 %

S: 20.0 %

E: 64.5 %

603

1252

EST

RUISSEAU DES ANGES

49

280 649

320

57 3319 291

N: 90.1 %
E: 7.4 %
O: 2.5 %

3697

4321

SERVICE DES RELEVES TECHNIQUES

DIVISION TRAFIC ET GEOMETRIE

DATE DES RELEVES :

89/10/11 AM MERCREDI

89/10/11 PM MERCREDI

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 11.5%

8018

S U D

AUTOROUTE 25

Auteurs: 1987

DATE: 09-11-20

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
 SERVICE DES RELEVÉS TECHNIQUES
 DIVISION TRAFIC ET GÉOMÉTRIE
 ÉTUDE DES INTERSECTIONS

ÉTUDE NUMÉRO: 669-89/10/14

ENDROIT : ST-ROCH L'ACHTGAN

INTERSECTION

VEICULES PASSAGERS ET COMMERCIAUX

DURÉE DU COMPTAGE : 12 HEURES

NORD : AUTOROUTE 25
 SUD : AUTOROUTE 25
 EST : RUISSEAU DES ANGES
 OUEST : RUISSEAU DES ANGES

COND. ATMOSPHERIQUES : SAMEDI LE 09/10/14 ENSOLEILLÉ
 SAMEDI LE 09/10/14 ENSOLEILLÉ

HEURE	N O R D				S U D				E S T				O U E S T				GR. TOTAL	POUR-CENTAGE
	AUTOROUTE 25				AUTOROUTE 25				RUISSEAU DES ANGES				RUISSEAU DES ANGES					
DE A	TOUT		TOUT		TOUT		TOUT		TOUT		TOUT		TOUT		GR. TOTAL	POUR-CENTAGE		
	GCHÉ	DROIT	DROIT	TOTAL	GCHÉ	DROIT	DROIT	TOTAL	GCHÉ	DROIT	DROIT	TOTAL	GCHÉ	DROIT			DROIT	TOTAL
SAMEDI 09/10/14																		
09:00-10:00	2	220	3	225	18	602	19	675	20	17	3	40	7	20	9	36	976	7.7
10:00-11:00	3	227	3	235	9	832	26	867	22	16	4	42	13	15	9	40	1188	9.8
11:00-12:00	3	339	0	350	3	769	18	790	20	23	3	46	10	17	9	39	1125	8.9
12:00-13:00	7	358	0	369	12	736	25	773	24	20	3	47	9	12	9	39	1119	8.9
13:00-14:00	4	306	9	319	8	713	31	752	8	19	3	29	12	16	10	38	1138	9.0
14:00-15:00	3	369	11	383	7	659	36	702	19	20	4	43	8	13	5	26	1158	9.1
SAMEDI 09/10/14																		
15:00-16:00	2	896	11	509	11	551	38	600	23	19	1	43	3	21	3	27	1179	9.3
16:00-17:00	1	810	25	638	30	864	43	537	38	22	2	63	0	38	7	54	1287	10.3
17:00-18:00	3	852	16	670	7	907	34	588	30	10	2	42	4	14	6	23	1283	10.2
18:00-19:00	3	462	6	470	2	355	25	389	17	8	2	27	4	9	7	19	896	7.1
19:00-20:00	1	396	5	403	5	283	15	303	21	11	2	34	5	16	9	25	768	6.0
20:00-21:00	0	278	1	275	3	206	13	222	6	11	2	19	5	5	2	12	528	4.2
TOTAL :	33	4509	103	4645	111	6717	323	7151	248	195	29	472	82	199	84	365	12633	100.0
POUR-CENTAGE :	0.7%		2.2%		1.6%		4.5%		52.5%		6.1%	22.5%		23.0%		100.0%		
		97.1%		100.0%		93.9%		100.0%		41.3%		100.0%		54.5%		100.0%		
														S.M.		0	0	
																0	0	

DATE: 89-11-24

MINISTERE DES TRANSPORTS

ETUDE NUMERO : 669-89/10/14

ENDROIT : ST-ROCH L'ACHIGAN

VEHICULES PASSAGERS ET COMMERCIAUX

INTERSECTION NORD : AUTOROUTE 25

SUD : AUTOROUTE 25

TOTAL : 9:00 • 15:00
15:00 • 21:00 HEURES

OUEST : RUISSEAU DES ANGES

EST : RUISSEAU DES ANGES

NORD : AUTOROUTE 25

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 2.8%

11473

4645

6828

S: 97.1 X
E: 0.7 X
O: 2.2 X

82 6717 29

N: 6.1 X
S: 52.5 X
O: 41.3 X

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 7.9%

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 3.0%

RUISSEAU DES ANGES

WEST : 774

103

409 195

111

472

1027

EST

RUISSEAU DES ANGES

365

33

199

555

323

2.5 X
3.0 X
54.5 X

84 4509 248

N: 93.9 X
E: 0.5 X
O: 1.6 X

4841

7151

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 2.8%

11992

S U D

AUTOROUTE 25

SERVICE DES RELEVES TECHNIQUES

DIVISION TRAFIC ET GEOMETRIE

DATE DES RELEVES :

89/10/14 AM SAMEDI

89/10/14 PM SAMEDI

AUTODIAGNOSTIC

ANNEXE 2 : Critères d'implantation d'échangeurs et viaducs

Tableau E.2.2.
Échangeurs, étagements ou carrefours selon la classification routière

	autoroute	artère	collectrice/locale
en milieu rural			
autoroute	1	2	4
artère		6	7
collectrice/locale			8
en milieu urbain			
autoroute	1	3	5
artère		6	6 ou 7
collectrice/locale			8

1. Échangeur dans tous les cas ;
2. échangeur normalement mais étagement lorsque le débit de la circulation est faible ;
3. échangeur normalement mais étagement lorsque les échangeurs sont trop près les uns des autres ;
4. étagement normalement ou bien fermeture de la route locale ou collectrice ;
5. étagement normalement mais l'implantation d'un échangeur peut :
 - faciliter la circulation
 - desservir les régions qui génèrent un trafic de forte densité ;
6. carrefour normalement mais l'implantation d'un échangeur se justifie lorsque :
 - la capacité de la route est atteinte et que cela cause de nombreux embouteillages
 - les taux d'accident et de mortalité sont élevés
 - le coût est inférieur à celui d'un carrefour ;
7. carrefour normalement ou bien fermeture de la route locale ou collectrice ;
8. carrefour normalement ou bien fermeture d'une route.

E 10 Juin 1987

Référence:

Association québécoise du transport et des routes. Normes canadiennes de conception géométrique des routes, juin 1987, chapitre E, page E10.

ANNEXE 3 : Détail des calculs

Le coût annuel aux usagers (en termes de frais d'opération des véhicules et de temps perdu) associés aux différents parcours selon qu'il y ait un échangeur (option 2) ou non (option 1) est égal à la somme des coûts suivants:

coût annuel d'utilisation d'un véhicule selon la longueur des différents trajets [coût(D)];

+ coût annuel associé au temps requis pour parcourir les différents trajets [coût(T)].

et:

$D^1 =$ distance à parcourir si l'échangeur n'est pas construit;

$D^2 =$ distance à parcourir si l'échangeur est construit;

$T^1 =$ temps de parcours si l'échangeur n'est pas construit;

$T^2 =$ temps de parcours si l'échangeur est construit.

Coût (D) = coût annuel d'utilisation d'un véhicule associé aux distances des différents trajets;

$$= 0,295\$/\text{véh-km} \times 365\text{j/an} \times \text{Débit}(\text{véh/j}) \times D(\text{km})$$

où:

$0,295\$/\text{véh-km} =$ coût d'utilisation d'un véhicule.

$D =$ distance des parcours (km) (note: ces distances sont approximatives car elles ont été mesurées sur une carte)

Coût (T) = coût annuel associé au temps requis pour parcourir les différents trajets.

$$= [88 \% (9,07\$/\text{véh-h} \times 45 \% + 1,90\$/\text{véh-h} \times 55 \%) + 12 \% \times 15,19\$/\text{camion-h}] \times \frac{\text{Débit}(\text{véh/j}) \times D(\text{km}) \times 365\text{j/an}}{\text{Vitesse moyenne}(\text{km/h})}$$

$$= 6,33\$/\text{tout véh-h} \times \frac{\text{Débit}(\text{véh/j}) \times D(\text{km}) \times 365\text{j/an}}{\text{Vitesse moyenne}(\text{km/h})}$$

où

Pour évaluer le pourcentage de déplacements à but "travail" (45 %) et à but "autres" (55 %), nous nous sommes servis d'une enquête Origine-Destination réalisée en 1979 sur la route 339 à l'Épiphanie.

Coût du temps = coûts selon Statistiques Québec pour 1988, soit:

auto but "travail" = 9,07\$/h

auto but "autres" = 1,90\$/h

camions 2 essieux = 14,61\$/h

camions 5 essieux = 15,77\$/h

donc camions = $\frac{14,61\$/h + 15,77\$/h}{2} = 15,19\$/h$

Vitesse moyenne sur route 125 et autres chemins = 70 km/h

Vitesse moyenne sur l'A-25 = 100 km/h

ANNEXE 3

ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

NOVEMBRE 1985

AUTOROUTE 25

COPI-25-01-06

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

RAPPORT SYNTHÈSE

Novembre 1985

Cette étude a été exécutée par le personnel du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, sous la responsabilité de monsieur Daniel Waltz, écologiste.

EQUIPE DE TRAVAIL

Guy Verreault

agronome, rédacteur et chargé de projet

Gilles Fontaine
Richard Laparé
Gérard Lemelin

technicien agricole
technicien de la faune
urbaniste

Sous la supervision de:
Andrée Lehmann

géomorphologue, chef de la Division
des études environnementales-ouest

TABLE DES MATIERES

EQUIPE DE TRAVAIL	i
LISTE DES CARTES	iv
1 INTRODUCTION	1
2 ARRETS ET DIFFICULTES DE PASSAGE	2
3 DEPLACEMENTS DE LA MACHINERIE AGRICOLE	3
3.1 Les frais de déplacements	3
3.2 Servitudes de non-accès	5
4 INCITATION A L'ABANDON DES TERRES DISPONIBLES	6
5 SECURITE	7
6 PERTURBATION DU MILIEU AQUATIQUE	8

7 PERTURBATION DES ECHANGES 9

8 TABLEAU SYNTHESE 10

9 CONCLUSION 11

ANNEXE

LISTE DES CARTES EN ANNEXE

Carte 1: Trajets et parcours

Carte 2: Inventaire des cultivateurs

1 INTRODUCTION

Suite à la réunion tenue le 26 août dernier au bureau municipal de Saint-Roch-Ouest, alors que les gens en présence ont manifesté leur opposition face au projet du ministère des Transports de construire un pont sur la rivière plutôt qu'un viaduc sur l'autoroute, une visite de terrain a été effectuée, le 30 août, afin de vérifier le bien-fondé des principales revendications des producteurs agricoles résidant sur la concession sud de la rivière l'Achigan.

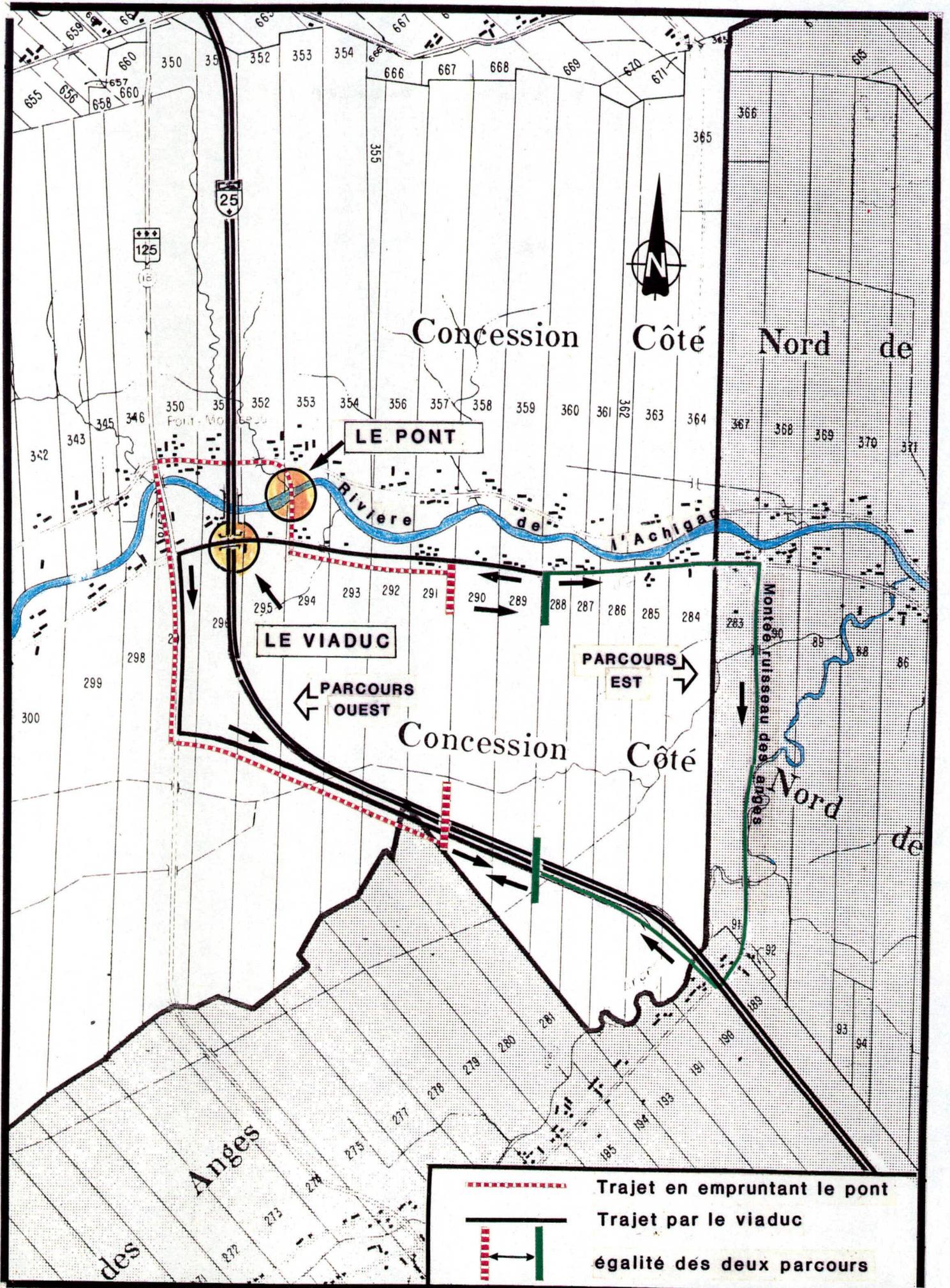
Afin de répondre à toutes les interrogations posées et à venir, le rapport qui suit fait l'exposé des avantages et des inconvénients, pour les exploitants agricoles, de construire un pont plutôt qu'un viaduc sur l'autoroute 25.

2 ARRETS ET DIFFICULTES DE PASSAGE

La situation actuelle, c'est-à-dire la chaussée de l'autoroute 25 et la route du rang sud qui se croisent à niveau, amène certains problèmes. Par exemple, la fin de semaine, soit du vendredi midi au dimanche soir, la traversée de l'autoroute donne lieu à de longues périodes d'attente. Le viaduc améliorerait certes la situation actuelle. En contrepartie, la construction du pont qui nécessiterait de la part des producteurs, d'effectuer un détour via la route 339, pour avoir accès aux terres situées de chaque côté de l'autoroute, pourrait amener une situation semblable à celle qui existe, parce que ces derniers pourraient rencontrer certaines difficultés pour accéder à la route 339 d'une part et à la route 125 d'autre part tel que montré à la carte 1.

En effet, les machineries agricoles seraient amenées dans un carrefour de plusieurs chemins: les routes 339 et 125, bretelles d'entrée et de sortie, rangs sud et nord de la rivière l'Achigan.

Donc, concernant les arrêts et les difficultés de passage sur les routes 309 et 125 à certaines périodes de la semaine et en particulier la fin de semaine, l'option du viaduc est quelque peu favorable.



3 DEPLACEMENTS DE LA MACHINERIE AGRICOLE

3.1 LES FRAIS DE DEPLACEMENT

Le réseau routier existant offre deux options aux cultivateurs localisés sur le rang sud et à l'est de l'autoroute 25, pour avoir accès aux résidus de leur terre qui ont été sectionnées par la construction de la première chaussée de l'autoroute 25. Ces deux options s'expriment ainsi:

Le parcours ouest

Dans ce cas, l'utilisateur traverse l'autoroute 25 (à niveau), emprunte la route 125 en direction sud jusqu'à la desserte agricole gravelée ou chemin Lecourt.

Le parcours est

L'utilisateur emprunte le chemin du ruisseau des Anges en direction sud, traverse l'autoroute 25 (à niveau) et poursuit sa route sur la voie de desserte agricole ou le chemin Lecourt. A remarquer qu'un échangeur sera construit à cet endroit peu importe que l'on construise le pont ou le viaduc.

Ces deux patrons de déplacements apparaissent sur la carte 1. La carte fait ressortir le fait suivant: quelle que soit l'option retenue, les exploitants situés à l'est du lot 289 utiliseront le parcours est pour se rendre de l'autre côté de l'autoroute et par conséquent ne sont pas concernés par l'actuelle problématique.

Si l'on envisage de construire le pont, les propriétaires des lots 291, 292, 293 et 294 allongeront de 1,2 kilomètre (aller et retour) leurs déplacements donnant accès aux parties de lots situées au sud de l'autoroute 25.

Egalement, le propriétaire des lots P-289 et 290 loue du ministère des Transports du Québec le lot 296 situé à l'ouest de l'autoroute 25. Ce dernier serait soumis aux mêmes contraintes.

Donc, trois cultivateurs (lots 290, 292 et 293) devraient circuler sur une voie publique pendant 1,2 kilomètre de plus et effectuer trois virages à angle droit avec de la machinerie agricole dont l'envergure du convoi est souvent imposante (carte 2).

D'une part les arrêts aux intersections et le temps d'attente diminuent l'efficacité du travail de la main-d'oeuvre, d'autre part, le fait d'effectuer des virages serrés (aller et retour) avec de la machinerie agricole tirant des charges augmentent le stress au point d'attache et par conséquent entraîne l'usure prématurée des joints, de l'hydraulique, des pneus.

Aussi, il est difficile d'évaluer le montant des frais supplémentaires pour les différents exploitants agricoles, puisque tous n'ont pas à se rendre aussi souvent sur les champs situés au sud de l'autoroute (fonction des cultures et des superficies).

Cependant, en se référant (annexe 1) aux tarifs moyens d'opération des tracteurs publiés par le M.A.P.A.Q., on peut estimer le coût d'un détour de 1,2 kilomètre avec un tracteur de la façon suivante:

Le temps de parcours de 1,2 kilomètre en tracteur à une vitesse moyenne de 3,5 km/heure incluant les arrêts est estimé à 20 minutes.

Selon les données du M.A.P.A.Q., le tarif horaire suggéré (excluant le coût de la main-d'oeuvre) varie de 7,30 à 40,85\$ dépendamment de la puissance et du type de tracteur. Ce qui nous fait dire qu'il en coûte de 2,40 à 13,40\$ pour opérer un tracteur pendant 20 minutes.

Par exemple, pour opérer un tracteur de 40 KW pendant 20 minutes, il en coûte 3,64\$. En supposant qu'un exploitant se rende à son champs 50 fois par année le coût annuel supplémentaire serait de 182,00\$. *Actualisé sur 20 ans au taux de

* Calcul basé sur la durée probable que le cultivateur est susceptible d'exploiter sa ferme dans l'avenir.

10% d'intérêt, la dépense supplémentaire représente la somme de 10 424,00\$; sur 15 ans, la somme est de 5 780,00\$; sur 10 ans, la somme est de 2 900,00\$.

Pour l'ensemble des trois cultivateurs, en supposant que M. Laurent Duval (lots P-289 et 290) continue à louer du ministère des Transports le lot 296, la somme des dépenses supplémentaires pour les déplacements est d'environ 30 000,00\$ pour 20 ans.

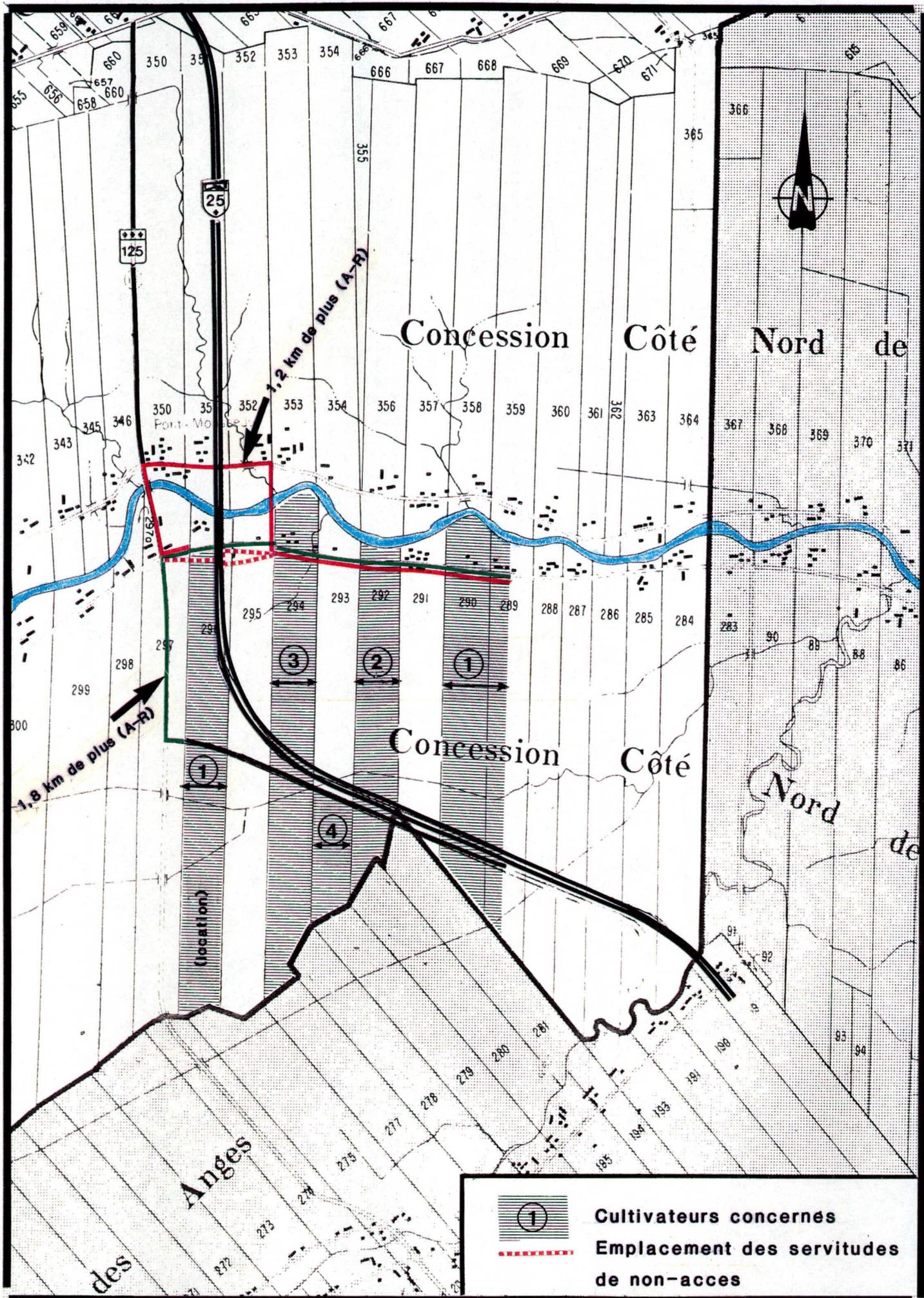
3.2 SERVITUDES DE NON-ACCES

En ne construisant pas le viaduc, on enlève du même coup des servitudes de non-accès sur les lots 295 et 296 et le ministère des Transports pourrait retourner à l'agriculture l'emprise actuelle du chemin du rang sud située sur les lots 295 et 296. L'enlèvement de ces servitudes de non-accès permettrait à un ou des cultivateurs*, d'accéder librement à ces lots. Autrement, si le viaduc était construit, une servitude de droit de passage sur le lot 294 serait nécessaire (carte 2). Le lot 296 continuerait d'être accessible par la route 125 et le chemin Lecourt. Dans ce cas, le locataire qui est M. Laurent Duval, exploitant une ferme sur les lots P-289 et 290, devrait parcourir 1,6 kilomètre (carte 2). Ceci ramène à 1,8 kilomètre la différence de parcours entre les deux options pour l'ensemble des producteurs visés.

- . Option du pont : 3 cultivateurs X 1,2 km = 3,6 km
- Option du viaduc: 1 cultivateur X 1,8 km = 1,8 km
- . Différence entre les déplacements: 1,8 kilomètre

Donc, la construction du viaduc affecterait moins de producteurs, diminuerait la distance totale à parcourir (1,8 km par rapport à 3,6 km) et par conséquent entraînerait à long terme des frais moindres d'utilisation de machineries agricoles. Rappelons que même en considérant l'option du pont, ces frais d'utilisation étaient peu élevés.

* Ces lots étant la propriété du ministère des Transports, on ne peut savoir actuellement s'ils seraient utilisés par un seul ou plusieurs cultivateurs.



4 INCITATION A L'ABANDON DES TERRES DISPONIBLES

La consultation d'autres dossiers au Service de l'environnement dont le dossier du boulevard Cousineau à Saint-Hubert, montre que les cultivateurs effectuent des déplacements de plusieurs kilomètres pour cultiver des terres louées. Dans ce cas particulier, un cultivateur de Saint-Hyacinthe exploite des terres à Carignan.

Ainsi rien ne porte à croire qu'une option ou l'autre inciterait davantage à l'abandon de terres présentement louées ou qui pourraient le devenir.

5 SECURITE

Une étude menée par le Service de la sécurité routière de la Sûreté du Québec et parue dans la Terre de chez-nous, le 29 août 1985, démontre que 19 des 32 accidents mortels impliquant des véhicules de ferme circulaient sur une route droite. En conséquence, il existe autant sinon plus de risque à circuler sur des sections rectilignes de route que dans des courbes avec de la machinerie agricole (annexe 2).

Dans ce cas, l'aménagement du viaduc et par conséquent d'une section rectiligne ne contribue pas à diminuer le risque d'accident par rapport à l'option du pont dont le parcours sera sinueux.

Il faudrait néanmoins examiner des aménagements sécuritaires aux intersections.

6 PERTURBATION DU MILIEU AQUATIQUE

La rivière l'Achigan ne présente pas un milieu aquatique intéressant tant par sa flore que par sa faune. Son potentiel ichtyologique est faible et la pêche sportive est peu pratiquée. De plus, la qualité des eaux est fortement détériorée.

Néanmoins, les mesures de protection usuelles des eaux et des berges pratiquées au ministère des Transports seront appliquées lors des travaux de construction du pont. Notre Service est en mesure de prescrire les mesures spéciales de protection.

Il n'apparaît donc aucun empêchement à la construction d'un pont sur la rivière à l'endroit prévu (carte 1).

7 PERTURBATION DES ECHANGES

En aucun moment, on ne peut prétendre que la construction du pont plutôt que du viaduc puisse couper le lien entre les résidents de la concession sud de la rivière l'Achigan de l'agglomération de St-Rock Ouest ou de Ville des Laurentides.

Tout au plus, et pour une minorité de citoyens, la construction du pont peut représenter un rallongement de parcours de 0,6 kilomètre par rapport à la situation existante. Etant donné qu'il s'agit de cas isolés, l'impact économique global de ce détour sur l'ensemble des budgets familiaux concernés (qu'on ne peut déterminer précisément) nous apparaît non significatif.

De façon générale, la construction du pont ne perturberait que très faiblement les échanges entre la population rurale dispersée sur le rang et les deux pôles d'attraction que représentent les municipalités de Saint-Rock Ouest et de Ville des Laurentides.

8 TABLEAU SYNTHESE

ITEMS	VIADUC	PONT
Arrêts et difficultés de passage	légèrement favorable	
Déplacement de la machinerie agricole - frais encourus	moins de frais	
- nombre de producteurs touchés	1	3
Incitation à l'abandon des terres	pas déterminant	
sécurité	à examiner; ne semble pas déterminant	
Milieu aquatique	pas déterminant	
Réseau de voisinage	pas déterminant	

9 CONCLUSION

L'étude comparative des deux tracés proposés montrent qu'ils entraînent peu de répercussion environnementale sur le milieu.

En réalité, il n'y a que M. Bernard Duval, un opposant à la construction du pont, pour qui la réalisation du projet occasionnerait certains dérangements:

- . perte de superficie de 1,07 ha;
- . allongement de parcours de 1,2 km pour accéder à l'autre extrémité de sa terre qui est coupée par l'autoroute 25;
- . la route du rang serait déviée sur sa terre et passerait dorénavant en façade et en bordure de sa terre se rapprochant ainsi à environ 70 mètres de sa grange-étable.

Néanmoins, l'ampleur des travaux n'est pas de nature à mettre en danger d'aucune façon son exploitation.

En conclusion, on peut dire qu'il y a une légère différence en faveur du viaduc mais elle n'est pas significative.

ANNEXE

Tarifs et taux à forfait suggérés pour 1985

(Remplace "Machinerie - Tarifs et taux à forfait pour 1984, Agdex 740, Janvier 1984)

L'élaboration d'un taux de travail à forfait implique l'estimation des frais variables et la répartition des frais fixes basés sur une utilisation moyenne annuelle du matériel. Les taux applicables à la machinerie agricole sont suggérés par unité de surface ou de volume. Les calculs ont été réalisés à partir d'une utilisation optimale de la machinerie. La méthode est décrite dans la brochure intitulée "LES COÛTS D'UTILISATION DE LA MACHINERIE", Publication B-645. Ces taux moyens estimés devraient être utilisés à titre indicatif. Il peut s'avérer nécessaire de les adapter suivant le degré d'utilisation, le mode de financement, les conditions de sols et de récoltes propres à chaque exploitation.

DONNÉES DE BASE AYANT SERVI À ÉLABORER LES TAUX ET TARIFS CI-JOINTS:

- Vie économique: 8 à 10 ans
- Utilisation moyenne des tracteurs: 500 h/an
- Utilisation moyenne des machines: 150 ou 250 h/an
- Taux d'intérêt: 13%
- Coût du carburant: 0,37\$/litre
- Coût des lubrifiants: 15% du carburant
- Coût de la main-d'oeuvre: 8,50\$/h
- Prix de la machinerie: 1984

Notes (1): Les prix de la machinerie agricole 1984 proviennent de Agdex 740/855.

(2): Les frais variables des différentes opérations culturales ne comprennent pas la main-d'oeuvre nécessaire à l'opération des machines.

(3): Les taux à forfait comprennent les frais fixes, les frais variables et la main-d'oeuvre. Ces taux ont été calculés à partir des données de base et majorés de 10% pour prévoir une marge de profit et l'augmentation prévisible des dépenses en 1985.

Tarifs moyens d'opération des tracteurs

(2 roues motrices - 500 heures d'utilisation annuelle)

PUISSANCE À LA PRISE DE FORCE kW (1 kW = 1,341 H.P.)	(H.P.)	FRAIS FIXES/HEURE	FRAIS VARIABLES/HEURE		TARIF HORAIRE SUGGÉRÉ (1)
			ENTRETIEN ET RÉPARATION	CARBURANT ET LUBRIFIANT (0,24 l/kW)	
25	(30 à 35)	3,60\$	0,79\$	2,90\$	7,29\$
28	(36 à 40)	4,16\$	0,91\$	3,23\$	8,30\$
32	(41 à 45)	4,45\$	0,97\$	3,65\$	9,07\$
36	(46 à 50)	4,86\$	1,07\$	4,08\$	10,01\$
40	(51 à 55)	5,31\$	1,16\$	4,59\$	11,06\$
43	(56 à 60)	5,60\$	1,23\$	4,93\$	11,76\$
47	(61 à 65)	6,34\$	1,39\$	5,36\$	13,09\$
51	(66 à 70)	6,57\$	1,44\$	5,79\$	13,80\$
55	(71 à 85)	7,37\$	1,61\$	6,30\$	15,28\$
TARIF MOYEN (2)					0,28\$/kW
AVEC CABINE					
55	(71 à 85)	9,28\$	2,03\$	6,30\$	17,61\$
66	(86 à 90)	10,76\$	2,36\$	7,58\$	20,70\$
78	(100 à 110)	13,26\$	2,90\$	8,93\$	25,10\$
100	(120 à 150)	15,03\$	3,29\$	11,41\$	29,73\$
122	(151 à 175)	18,57\$	4,07\$	13,95\$	36,59\$
134	(176 à 185)	20,93\$	4,58\$	15,32\$	40,83\$
TARIF MOYEN (2)					0,31\$/kW

(1) Le tarif horaire exclut la main-d'oeuvre de l'opérateur.

(2) Le tarif horaire moyen varie suivant l'utilisation:

a) Pour un taux d'utilisation de 300 h/an:

- Tracteur faible puissance, calculer 0,36\$/kW

- Tracteur avec cabine, calculer 0,41\$/kW

b) Pour un taux d'utilisation de 700 h/an:

- Tracteur faible puissance, 0,25\$/kW

- Tracteur avec cabine, 0,27\$/kW

c) Pour R.M.A. faible puissance, ajouter 16%

Pour R.M.A. avec cabine, ajouter 13%

d) Pour 4 roues motrices, ajouter 5%

ANNEXE

29 avril 85

D'APRÈS LA SÛRETÉ DU QUÉBEC

32 morts dues aux véhicules de ferme

par Victor Larivière

Les véhicules agricoles, excluant les tracteurs de ferme, ont été la cause de 32 morts accidentelles sur les routes du Québec au cours des années 1983 et 1984. En plus des décès, on doit ajouter 47 victimes de blessures graves et 138 personnes qui ont subi des blessures légères au cours de ces deux mêmes années.

Ces révélations pour le moins alarmantes sont le résultat d'une compilation effectuée par le sergent Réjean Mi-

chaud du Service de la sécurité routière de la Sûreté du Québec.

C'est en constatant le nombre élevé d'accidents impliquant des véhicules agricoles qui peuvent rouler sur la route et suite à plusieurs plaintes venant des bureaux régionaux de la sûreté que le sergent Michaud a entrepris de faire cette recherche et d'en communiquer les résultats à la TCN. Lorsque des producteurs circulent sur la route avec des véhicules agricoles, principale-

ment des remorques (wagons), cela provoque souvent un ralentissement de la circulation. Les automobilistes sont tentés alors, soit de dépasser à un endroit défendu ou de conduire imprudemment. Pour le sergent Michaud, c'est à ce moment-là qu'arrive le plus grand nombre d'accidents. Il n'est pas rare, d'ajouter celui-ci, que le producteur omette de céder le passage en se rangeant sur le côté de la route. Comme la visibilité arrière du producteur est parfois obstruée par une voiture pleine de foin, d'ensilage ou de grain, le sergent Michaud estime qu'il faudrait peut-être envisager un moyen pour éviter de ralentir la circulation.

Selon lui, la signalisation est réellement insuffisante sur les véhicules agricoles. Les réflecteurs arrière quand il y en a, ne sont pas visibles le jour. Il en va de même pour le triangle phosphorescent. Peut-être faudra-t-il, suggère le policier, en venir à placer des clignotants temporaires sur tout véhicule

agricole ou encore à les faire suivre par une auto avec gyrophare. Ce dernier moyen aurait pour avantage de faciliter la circulation et d'éviter l'accumulation des véhicules.

"Une des règles d'or de la conduite préventive, c'est de se faire voir, poursuit Réjean Michaud et les producteurs agricoles ne se font pas suffisamment voir." La preuve en est que sur les 32 accidents mortels 26 sont survenus en plein jour, trois seulement sur un chemin non éclairé et un seul pendant la demi-obscurité. Pour confirmer son affirmation, les rapports démontrent encore que pour 19 des 32 accidents mortels, les véhicules circulaient sur une route droite.

Les périodes les plus propices aux accidents impliquant des véhicules agricoles se situent pendant les gros travaux, comme les semences, les récoltes et les labours.

En pesant bien ses mots, le sergent Michaud croit qu'il pourrait éventuellement y avoir des poursuites contre des producteurs agricoles s'il est prouvé que ceux-ci ont été négligents ou encore qu'ils n'ont pas signalé suffisamment leur présence. Il reconnaît cependant que le code de la route est trop permissif vis-à-vis les véhicules agricoles et que les policiers de la Sûreté du Québec n'ont d'autre choix que d'être tolérants.

Les chiffres effarants du nombre de morts et de blessés démontrent, selon lui, que les producteurs agricoles ont une responsabilité importante et qu'ils devront accentuer leurs moyens de prévention des accidents en y incluant tous les véhicules agricoles amenés à circuler sur la route.

ANNEXE 4

**DÉCISIONS ET DÉCLARATIONS DE LA CPTAQ
CONSULTATIONS**

PROVINCE DE QUEBEC

DOSSIER NUMERO 6222D-028599

Québec, ce **10 DEC. 1980**

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUEBEC

(SIEGEANT EN DIVISION)

MINISTERE DES TRANSPORTS
a/s M. André Lehmann
255 est, boul. Crémazie
Montréal, Qué.
H2M 1L5

demandeur

-et-

ANTONIO RIZZI
800, Ruisseau St-Jean
St-Roch ouest, Qué.

-et-

MICHEL HAMELIN
790, Ruisseau St-Jean
St-Roch ouest, Qué.

-et-

REAL HENRI
740, Rivière-nord
St-Roch ouest, Qué.

-et-

CORPORATION MUNICIPALE DE
ST-ROCH OUEST
706, Rivière sud
St-Roch de l'Achigan, Qué.
JOK 3H0

mis-en-cause

ETAIENT PRESENTS:

LAUREAN TARDIF, vice-président
ARMAND GUERARD, commissaire

DECISION

La Commission est ici saisie d'une demande en vertu de l'article 58 de la Loi.

Le demandeur s'adresse à la Commission pour obtenir l'autorisation d'utiliser à d'autres fins que l'agriculture une partie du lot 662, une partie du lot 663, une partie du lot 665 dans la concession Ruisseau St-Jean et une partie du lot 352 dans la concession côté-nord de la Rivière l'Achigan, au cadastre de la paroisse de St-Rock de l'Achigan, division d'enregistrement de l'Assomption, mesurant au total environ 9,081.5 mètres carrés.

De fait, sur lesdites parties de lots, le demandeur a l'intention de procéder à la construction de la deuxième chaussée de l'Autoroute 25 à l'entrée de la Route 158 et de la montée du Ruisseau St-Jean.

Considérant les faits allégués, les documents produits au soutien de la demande de même que les renseignements obtenus;

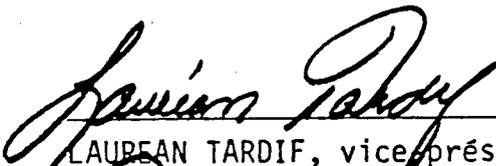
Considérant qu'il s'agit pour le demandeur de compléter ici un projet de construction de routes pour fins d'utilité publique;

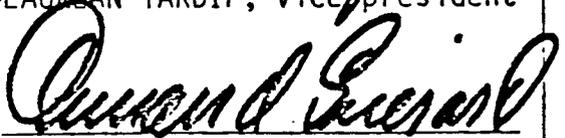
Considérant la superficie faisant l'objet de la présente demande;

Considérant la nature du projet;

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

- AUTORISE le lotissement et l'aliénation des parties de lots ci-dessus décrites et AUTORISE le demandeur à les utiliser à d'autres fins que la culture, soit plus spécifiquement au parachèvement du projet dont il est question dans la demande. La présente autorisation porte sur une superficie maximale d'environ 9081.5 mètres carrés.


LAUREAN TARDIF, vice-président


ARMAND GUERARD, commissaire

PROVINCE DE QUEBEC

DOSSIER NUMERO: 6221D - 040595

LONGUEUIL, le 1981 NOV 6

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUEBEC

(SIEGEANT EN DIVISION)

MINISTERE DES TRANSPORTS
255, rue Crémazie Est
9ième étage
Montréal (Québec)
H2M 1L5

Demandeur

- et -

MONSIEUR FRANCOIS BEAULIEU
386, Ruisseau-des-Anges
St-Roch-de-L'Achigan
(Québec)
JOK 3HJ

BERNARD ET NORMAND COUSINEAU
610, Rang Rivière Sud
St-Roch-de-L'Achigan
(Québec)
JOK 3HO

CORPORATION MUNICIPALE DE
LA PAROISSE DE SAINT-ROCH-
DE-L'ACHIGAN
1350, rue Principale
St-Roch-de-L'Achigan (Québec)
JOK 3HO

Mis-en-cause

ETAIENT PRESENTS:

M. LAUREAN TARDIF, Vice-président
M. MARC ROULEAU, Commissaire

DECISION

Le Ministère des Transports désire procéder à la construction d'un échangeur à la jonction du chemin du Ruisseau-des-Anges et de l'autoroute 25. Il a déjà acquis pour son projet un ensemble de parties de lots par plan d'expropriation déposé bien avant la Loi. Toutefois, deux (2) petites parcelles de terre qui appartiennent aux mis-en-cause s'avèrent nécessaires pour les fins du projet et il requiert de la Commission l'autorisation de s'en porter acquéreur pour exécuter les travaux susmentionnés. A cette fin, demande de lotissement, d'aliénation et d'utilisation à une fin autre qu'agricole est faite quant à une partie des lots 191 et 90 au cadastre de la paroisse de Saint-Roch-de-L'Achigan, division d'enregistrement de L'Assomption, de superficies respectives de 115 mètres carrés et de 1 700 mètres carrés.

Après avoir pris connaissance de la recommandation de la municipalité, les représentations écrites faites par les mis-en-cause, la Commission croit qu'elle pourrait autoriser cette demande sans qu'un impact majeur ne soit créé sur le milieu, vu les fins visées et la très faible superficie en cause, d'autant plus que cette demande s'inscrit dans le cadre d'un grand projet mis en oeuvre par le Ministère des Transports, et pour lequel la Commission n'aurait pas à intervenir.

COMPTE TENU de ce qui précède, la Commission est d'opinion d'adjuger de la demande comme suit:

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

AUTORISE François Beaulieu à lotir et à aliéner au profit du Ministère des Transports ou ses ayants droits une partie du lot 191 à la concession du Ruisseau-des-Anges, du cadastre de la paroisse de Saint-Roch-de-L'Achigan, division d'enregistrement de L'Assomption, d'une superficie de 115 mètres carrés, le tout tel que plus amplement décrit au plan portant le numéro 80-12-1025 et portant date du 7 juillet 1980;

AUTORISE les mis-en-cause, Bernard et Normand Cousineau, à lotir et à aliéner en faveur du Ministère des Transports ou ses ayants droits, une partie du lot 90 à la concession Côte Nord de la Rivière L'Achigan, du cadastre de la paroisse de Saint-Roch-de-L'Achigan, division d'enregistrement de L'Assomption, d'une superficie de 1 700 mètres carrés, telle que plus amplement décrite au plan susmentionné;

ET AUTORISE le Ministère des Transports à utiliser à une fin autre qu'agricole les deux (2) parcelles susmentionnées, et ce pour les fins spécifiques visées à la demande.

Laurean Tardif
LAUREAN TARDIF, Vice-président

Marc Rouleau
MARC ROULEAU, Commissaire

PROVINCE DE QUEBEC

DOSSIER NUMERO

040595/6221D

Longueuil, ce

1982 JAN 26

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUEBEC

MINISTERE DES TRANSPORTS
255, rue Crémazie est
9 ième étage
Montréal
H2M 1L5

Demandeur

-et-

FRANCOIS BEAULIEU
386, Ruisseau-des-Anges
St-Roch-de-l'Achigan
JOK 3H0

-et-

BERNARD ET NORMAND COUSINEAU
610, Rang Rivière sud
St-Roch-de-l'Achigan
JOK 3H0

-et-

CORPORATION MUNICIPALE DE LA
PAROISSE DE SAINT ROCH DE L'ACHIGAN
1350, rue Principale
St-Roch-de-l'Achigan
JOK 3H0

Mis-en-cause

ETAIENT PRESENTS: Me PIERRE LUC BLAIN, président
M. ALBERT ALLAIN, vice-président
M. ARMAND GUERARD, commissaire

DECISION SUR DEMANDE DE REVISION D'UNE
DECISION RENDUE LE 6 NOVEMBRE 1981.

...2/

C. C. envoyés à M. H. P. Labonté

Par une décision datée du 6 novembre 1981, la Commission autorisait les mis-en-cause Beaulieu et Cousineau à aliéner au Ministre des Transports ou à ses ayants droit, partie de leur propriété, pour les fins d'amélioration du réseau routier public (construction d'un échangeur à la jonction du chemin du Ruisseau des Angés et de l'autoroute 25).

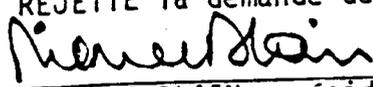
Avant de prononcer cette décision, la Commission avait pris en considération, notamment, les représentations écrites produites par les mis-en-cause.

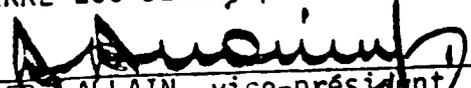
Dans le délai prévu à l'article 18 de la Loi, un d'entre eux, savoir M. François Beaulieu, s'adresse de nouveau à la Commission pour "faire parvenir par écrit mes plaintes ou objections concernant le projet de l'échangeur". La Commission a pris connaissance de ces correspondances ultérieures, produites par le mis-en-cause, et s'est demandée si elle pouvait les considérer comme une demande de révision produite dans le cadre de l'article 18 de la Loi. Bien que ces correspondances n'aient pas été explicites sur le sujet, la Commission a considéré ces correspondances comme produites dans le cadre d'une demande de révision logée en vertu de l'article 18 de la Loi, et n'a pu que constater qu'elles ne contenaient pas d'élément susceptible de constituer une cause à révision au sens dudit article.

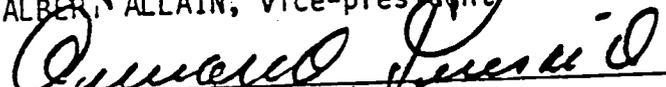
En effet, les représentations additionnelles produites par le demandeur sont davantage orientées dans le sens de récriminations contre le mauvais voisinage du ministère intéressé par ce projet, et pour partie, s'adressent aux pourparlers à être tenus quant à la fixation d'indemnité (d'acquisition ou d'expropriation).

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

- REJETTE la demande de révision.

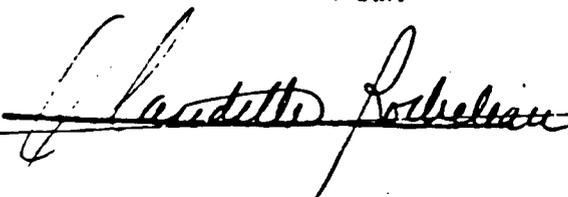

PIERRE LUC BLAIN, président


ALBERT ALLAIN, vice-président


ARMAND GUÉRARD, commissaire

Commission de Protection du
Territoire Agricole du Québec

Copie certifiée conforme par:



PROVINCE DE QUÉBEC

DOSSIER NUMÉRO 6111D/6222D-051967

Longueuil, le

19 JAN. 1984

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC

(SIÉGEANT EN DIVISION)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
a/s Mme Andrée Lehmann
255, boul Crémazie Est
MONTRÉAL
H2M 1L5

DEMANDEUR

-et-

RÉJEAN MAJEAU
14, rang Rivière Sud
Saint-Esprit
JOK 2L0

BERNARD DUVAL
720, Rivière Sud
St-Roch Ouest
JOK 3H0

ANDRÉ RACETTE
800, Rivière Sud
St-Roch Ouest
JOK 3H0

PAUL ANDRÉ HAMELIN
770, Rivière Nord
St-Roch Ouest
JOK 3H0

CONSTANTIN GREGOIRE
137, rue Montcalm
St-Esprit
JOK 2L0

YVON VILLEMAIRE
26, rue Montcalm
St-Esprit
JOK 2L0

JACQUES VENNE
St-Alexis
JOK 1T0

CORPORATION MUNICIPALE DE
LA PAROISSE DE SAINT ESPRIT
21, rue Principale
St-Esprit
JOK 210

CORPORATION MUNICIPALE DE
SAINT ROCH OUEST
820, rivièrè Nord
St-Roch Ouest
JOK 3HO

FEDERATION DE L'UPA DE
LANAUDIERE
a/s M. Bernard Duval
110, rue Beaudry Nord
Joliette
J6E 6A5

MIS EN CAUSE

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. ALBERT ALLAIN, vice-président
MME HÉLÈNE THIBAUT, commissaire

D É C I S I O N

Le demandeur s'est adressé à la Commission afin d'obtenir l'autorisation d'utiliser à des fins autres que l'agriculture partie du lot 174, partie du lot 204, partie des lots 208 et 210, partie du lot 212, partie du lot 213, dans le cadastre de la paroisse de St-Esprit, dans la municipalité de St-Esprit, sur une superficie de 2,55 hectares, ainsi que partie des lots 294, 297 et 350, dans le cadastre de la paroisse de St-Roch de l'achigan, sur une superficie approximative de 0,286 hectares.

Cette demande visait à permettre au demandeur de procéder à la construction d'un échangeur entre l'autoroute 25 et la route 158, dans la municipalité de Saint-Esprit. Les superficies étaient requises pour la construction d'un contrepoids avec remblais d'approche des viaducs, afin

d'assurer la stabilité des ouvrages, ainsi que pour apporter certaines modifications géométriques à l'emprise existante.

Quant à municipalité de Saint-Roch, le demandeur projetait y construire deux viaducs au-dessus de l'autoroute 25, pour desservir les rangs côté nord et côté sud de la rivière l'Achigan, ainsi qu'une voie de contournement temporaire de ces rangs pendant la durée de la construction de l'échangeur. Une superficie de 0,23 hectares est requise à cette fin pour créer une servitude de cinq ans et une autre superficie de 0,056 hectares à exproprier.

Lors d'une audition publique tenue le 11 janvier 1983, il ressortait des représentations soumises que les travaux visés nuiraient au drainage de certaines terres visées et en limiteraient sinon enlèveraient complètement l'accès. Au terme de cette audition, il fut convenu que des modifications devraient être apportées au plan produit par le Ministre des transports et qu'à cette fin, il conviendrait que des représentants de l'hydrologie agricole du ministère de l'Agriculture, des représentants du ministère du transport du Québec, tous les propriétaires concernés et les représentants de l'Union des producteurs agricoles en viennent à une entente afin de produire une demande dont le plan résolverait le problème d'écoulement des eaux.

À la demande du Ministre des transports, la Commission par une décision en date 3 août 1983, rayait du rôle la demande pour permettre à toutes les parties ci-dessus mentionnées de se rencontrer et s'entendre pour finaliser le plan à être présenté à la Commission.

Par une lettre en date du 30 novembre 1983, le Ministre des transports, pour donner suite aux recommandations de la Commission informait cette dernière qu'une réunion s'était tenue à St-Jérôme le 27 septembre 1983, à laquelle tous les intéressés avaient été dûment convoqués. Le Ministre des transports a fait parvenir un compte-rendu officiel de cette réunion et il semblerait que les parties se soient entendues pour que les travaux s'effectuent de la façon démontrée à un plan produit et portant le numéro CH80-172025 sur les feuillets 3/15 et 6/15, révisés et signés par Monsieur Gerald Lavoie, ingénieur en date du 4 octobre 1983.

Étant saisie d'une demande d'autorisation, la Commission, au mérite, croit qu'elle peut faire droit à cette demande, compte tenu que les travaux projetés sont des travaux d'utilité publique et qu'ils n'auront pas d'impact négatif sur le milieu agricole environnant.

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

- AUTORISE l'utilisation non agricole, le lotissement et l'aliénation de parties du lot 174, parties du lot 204, parties des lots 208 et 210, parties du lot 212, parties du lot 213, dans le cadastre de la paroisse de St-Esprit, dans la municipalité de St-Esprit, sur une superficie de 2,55 hectares ainsi que parties des lots 294, 297 et 350, dans le cadastre de la paroisse de St-Roch de l'Achigan, sur une superficie approximative de 0,286 hectares.

- Les présentes autorisations permettront au Ministre des transports de procéder à la construction d'un échangeur entre l'autoroute 25 et la route 158, dans la municipalité de St-Esprit. Les superficies visées par les présentes autorisations sont requises pour la construction d'un contrepoids avec remblais d'approche des viaducs et pour apporter certaines modifications géométriques à l'emprise existante. Ces autorisations permettront également la construction de deux viaducs au-dessus de l'autoroute 25, dans la municipalité de Saint-Roch, pour desservir les rangs côté nord et côté sud de la rivière l'Achigan, ainsi qu'une voie de contournement temporaire de ces rangs pendant la durée de la construction de l'échangeur. Une superficie de 0,23 hectare permettra de créer une servitude de cinq ans et une autre superficie de 0,056 hectare sera expropriée à cette fin.

- Les travaux projetés par le Ministre des transports et objet des présentes autorisations, devront être effectués conformément aux plans produits par le Ministre des transports, portant le numéro CH80-172025, et étalés sur les feuillets 3/15 et 6/15, ledit plan étant révisé et signé par Monsieur Gérald Lavoie, ingénieur, en date du 4 octobre 1983. Ce plan fait partie du présent dossier de la Commission.


ALBERT ALLAIN, vice-président


HELENE THIBAULT, commissaire

Procureur pour la Commission: Me Louise Mousseau

**Commission de Protection du
Territoire Agricole du Québec**

Copie certifiée conforme par:



PROVINCE DE QUEBEC

DOSSIER NUMERO: -# 6111D/ 6222D -051967

Québec ce, 24 FEV. 1984

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUEBEC
(SIEGEANT EN DIVISION)

MINISTERE DES TRANSPORTS
a/s Mme Andrée Lehmann
255, Boul. Crémazie Est
Montréal (Qc)
H2M 1L5

Demandeur

- et -

REJEAN MAJEAU
14, rang Rivière Sud
Saint-Esprit
JOK 2L0

- et -

BERNARD DUVAL
720, Rivière Sud
St-Roch Ouest
JOK 3H0

- et -

ANDRE RACETTE
800, Rivière Sud
St-Roch Ouest
JOK 3H0

- et -

PAUL ANDRE HAMELIN
770, Rivière Nord
St-Roch Ouest
JOK 3H0

- et -

CONSTANTIN GREGOIRE
137, rue Montcalm
Saint-Esprit
JOK 2L0

- et -

.../..

YVON VILLEMAIRE
26, rue Montcalm
Saint-Esprit
JOK 2LO

- et -

JACQUES VENNE
St-Alexis
JOK 1TO

- et -

CORPORATION MUNICIPALE DE
LA PAROISSE DE SAINT ESPRIT
21, rue Principale
St-Esprit
JOK 2LO

- et -

CORPORATION MUNICIPALE DE
ST-ROCH OUEST
820, rivière Nord
St-Roch Ouest
JOK 3HO

- et -

FEDERATION DE L'UPA DE LANAUDIÈRE
a/s M Bernard Duval
110, rue Beaudry Nord
Joliette
J6E 6A5

Mis-en-cause

ÉTAIENT PRESENTS:

PIERRE LUC BLAIN, président
HELENE THIBAUT, commissaire

DECISION EN RECTIFICATION D'UNE
DECISION RENDUE LE 19 janvier 1984.

Une demande de rectification est soumise à la Commission par le Ministère des transports en regard d'une décision rendue le 19 janvier 1984 dans le dossier mentionné en titre.

Cette demande vise à corriger le numéro des lots apparaissant à ladite décision, ceci aux fins de remplacer l'un des numéros qui est erroné et d'en ajouter un autre.

Aux pages 2 et 4 de la décision du 19 janvier 1984, on mentionne les parties de lots visées par la demande comme étant: "parties du lot 174, parties du lot 204, parties des lots 208 et 210, parties du lot 212, parties du lot 213, au cadastre de la paroisse de St-Esprit, en la municipalité de St-Esprit, sur une superficie de 2,55 hectares, ainsi que parties des lots 294, 297 et 350, au cadastre de la paroisse de St-Roch de L'Achigan, pour une superficie approximative de 0,286 hectare.

Cette décision est entachée d'erreurs d'écriture, car il aurait fallu lire qu'il s'agissait de "parties du lot 164-a, plutôt que parties du lot 174" et de "parties des lots 208 à 210", plutôt que parties des lots 208 et 210", tel qu'inscrit.

Ces corrections résultant d'erreurs d'écriture peuvent être rectifiées par la Commission en vertu des pouvoirs que lui confère le quatrième alinéa de l'article 18 de la Loi. La Commission croit qu'il y a lieu en conséquence de rectifier sa décision rendue le 19 janvier 1984 dans le dossier portant le numéro 6111D/-6222D -051967.

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

RECTIFIE, sa décision rendue le 19 janvier 1984, dans le dossier portant le numéro 6111/D-6222-D-051967 en remplaçant le premier paragraphe du dispositif de ladite décision par le suivant:

"AUTORISE l'utilisation non-agricole, le lotissement et l'aliénation de partie du lot 164-a, partie du lot 204, parties des lots 208 à 210, parties du lot 212, parties du lot 213, au cadastre de la paroisse de St-Esprit, en la municipalité de St-Esprit, pour une superficie de 2,55 hectares; ainsi que parties des lots 294, 297, et 350, au cadastre de la paroisse de St-Roch de l'Achigan, sur une superficie approximative de 0,286 hectare. "

Le premier paragraphe de la page 2 de ladite décision devra également se lire en remplaçant les mots "partie du lot 174" par les mots "partie du lot 164-a", de même qu'en remplaçant les mots "parties des lots 208 et 210" par les mots "parties des lots 208 à 210".

Le reste de la décision rendue le
19 janvier 1984 demeure inchangé.

Pierre Luc Blain

PIERRE LUC BLAIN, président

Helène Thibault

HELENE THIBAULT, commissaire

L. Roy

Procureur au dossier pour la Commission:
Me Bertrand Roy, avocat.

PROVINCE DE QUEBEC

DOSSIER NUMERO: 6222D - 82316

LONQUEUIL, le **12 FEV. 1985**

LA COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUEBEC

(SIEGEANT EN DIVISION)

MINISTRE DES TRANSPORTS
a/s monsieur Gilles Fontaine
255, boul. Crémazie est
Montréal (Québec)
H2M 1L5

Demandeur

-ET-

MONSIEUR BERNARD DUVAL

MONSIEUR MARCEL LAFORTUNE

MONSIEUR YVON DELISLE

FERNAND HENRI INC.

ETHIER ET HENRI

MONSIEUR PAUL-ANDRE HAVELIN

CORPORATION MUNICIPALE DE
ST-ROCH OUEST
820, rang de la Rivière sud
Saint-Roch ouest (Québec)
J0K 3H0

Mis-en-cause

ETAIENT PRESENTS:

Georges Labrecque, vice-président
Hélène Thibault, commissaire

DECISION

...2

Le Ministre des transports s'est adressé à la Commission pour obtenir les autorisations de lotir et utiliser à une fin autre qu'agricole les lots ou parties de lots 294, 295, 296, 346, 350, 351, 352, 353 et 354, du cadastre officiel de la paroisse de St-Roch de l'Achigan, dans la division d'enregistrement de l'Assomption, représentant une superficie de 1,015 hectare.

En fait, cette demande compléterait celle formulée antérieurement par le Ministre des transports et jointe au dossier 51967, en vue de l'élargissement de l'autoroute 25 et du réaménagement de la route 158 situées à proximité. En effet, cette demande vise à combler tous les besoins du Ministère des transports, en regard des servitudes de drainage, des triangles de visibilité, des voies d'accélération et de décélération de même que des contrepoids apportés aux structures.

A l'examen du plan soumis, la Commission a pu constater que certaines parcelles devront être expropriées, alors que d'autres feront l'objet de servitudes. Par ailleurs, les travaux envisagés n'impliquent aucun déplacement de bâtiments.

Après avoir étudié tous les documents au dossier, la Commission comprend toujours mal la nécessité pour le Ministère des transports d'adresser une demande sur la parcelle 6, touchant les parties de lots 346 et 350, du cadastre officiel de la paroisse de Saint-Roch de l'Achigan et ce, malgré la nature d'intérêt public des travaux envisagés. En effet, à cet endroit, le milieu apparaît agricole, en plus d'être non perturbé par la présence d'infrastructures existantes.

En fait, le Ministre des transports n'a soumis aucune justification relativement à cet aspect de la demande et les travaux envisagés sur ces parties de lots ne semblent aucunement liés aux travaux d'élargissement de l'autoroute 25, lesquels prendront place sur les autres parcelles concernées et décrites au plan soumis par le Ministre des transports.

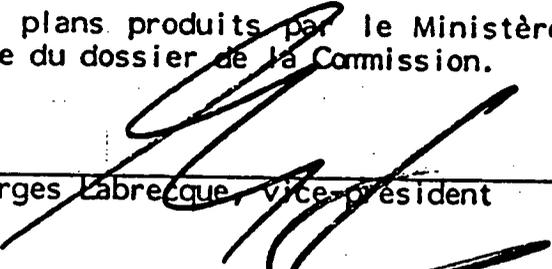
Ainsi, au mérite, et après avoir constaté qu'aucune opposition n'avait été formulée par les propriétaires concernés, en plus d'avoir pris connaissance de la résolution de la municipalité mise-en-cause et des autres documents apparaissant au dossier, la Commission croit qu'elle peut faire droit en partie à la demande telle que formulée, là où les travaux apparaissent justifiés, en plus d'avoir un faible impact sur l'agriculture, vu la nature desdits travaux et leur localisation.

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

AUTORISE le lotissement et l'utilisation à une fin autre qu'agricole, soit pour les fins spécifiques de la réalisation des travaux tels que décrits par le Ministère des transports, en regard de servitudes de drainage, des triangles de visibilité, des voies d'accélération et de décélération, de même que des contrepoids apportés aux structures, sur les lots ou parties de lots 294, 295, 296, 350, 351, 352, 353 et 354, du cadastre officiel de la paroisse de St-Roch de l'Achigan, dans la division d'enregistrement de l'Assomption, le tout tel qu'il appert des plans produits par le Ministère des transports, portant le numéro 175A/4-L, lesquels ont été révisés et signés par monsieur Raymond Savard, ingénieur, en date du 16 février 1984.

REFUSE de faire droit à la demande telle que formulée pour sur les parties de lots 346 et 350, du cadastre officiel de la paroisse de St-Roch de l'Achigan, dans la division d'enregistrement de l'Assomption, le tout tel qu'il appert d'un des plans produits portant le numéro 175B/4-L, lequel plan avait été approuvé et révisé par Raymond Savard, ingénieur, le 16 février 1984. Les parties de lots sont représentées comme étant la parcelle numéro 6, sur ledit plan.

Les plans produits par le Ministère des transports font partie du dossier de la Commission.


Georges Labrecque, vice-président

Procureur pour la Commission: Me Lisette Joly

Commission de Protection du
Territoire Agricole du Québec

DECISION

IDENTIFICATION DU DOSSIER:

No : 108532
Lot(s) : Partie 350
Cadastre : Paroisse de Saint-Roch-de-l'Achigan
Div. d'enreg. : L'Assomption
Superficie : 15 897 pieds carrés
Municipalité : Saint-Roch-Ouest (SD)

NOM DES PARTIES :

MINISTERE DES TRANSPORTS
PARTIE DEMANDERESSE
FERME PORCINE SAINT-ROCH
MISE-EN-CAUSE

MEMBRES PRESENTS: Me Louis A. Cormier, vice-président
Monsieur Léandre Dion, commissaire

DATE DE LA DECISION:

1986 -12- 12

NATURE DE LA DEMANDE:

La Commission est saisie d'une demande d'autorisation pour le lotissement, l'aliénation et l'utilisation à d'autres fins que l'agriculture, d'une partie du lot 350 du cadastre officiel de la paroisse de Saint-Roch-de-l'Achigan, dans la division d'enregistrement de L'Assomption, contenant une superficie de 15 897 pieds carrés.

Cette demande vise à obtenir les autorisations nécessaires afin d'aménager un refuge servant de triangle de visibilité pour l'intersection de la route 125 avec l'autoroute 25.

La Commission a entendu un représentant de la Ferme porcine Saint-Roch Inc. Celui-ci a mentionné à la Commission que le projet qui maintenait le chemin d'accès aux porcheries à son endroit actuel lui semblait acceptable.

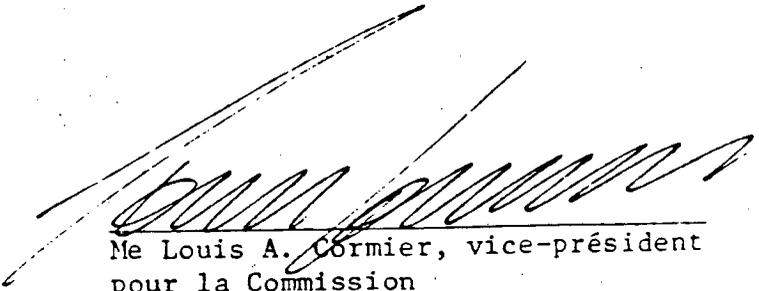
MOTIFS DE LA COMMISSION:

COMPTE TENU que cette demande vise à assurer la sécurité publique;

COMPTE TENU des faibles superficies visées par la demande;

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

AUTORISE le lotissement, l'aliénation et l'utilisation à d'autres fins que l'agriculture de parties du lot 350 du cadastre officiel de la paroisse de Saint-Roch-de-l'Achigan, identifiées comme étant les parcelles 17, 18, 19 et 20 sur le plan d'arpentage foncier 622-84-J0070, feuillet 2/2, du 1985-04-10, et contenant une superficie totale de 15 897 pieds carrés.



Me Louis A. Cormier, vice-président
pour la Commission

Hélène Lemay

DECISION

IDENTIFICATION DU DOSSIER:

No : 108531
Lot(s) : P.350, P.660, P.662, P.665, P.666
Cadastre : Paroisse de Saint-Roch-de-l'Achigan
Div. d'enreg. : L'Assomption
Superficie : 13 102,7 mètres carrés
Municipalité : Saint-Roch-Ouest (SD)

NOM DES PARTIES :

MINISTERE DES TRANSPORTS
PARTIE DEMANDERESSE

HAMELIN, Michel
MIS-EN-CAUSE

DUGAS, Jocelyn
MIS-EN-CAUSE

FERME MERCIER & FILS INC
MISE-EN-CAUSE

FERME PORCINE SAINT-ROCH INC
MISE-EN-CAUSE

MEMBRES PRESENTS: Me Louis A. Cormier, vice-président
Monsieur Léandre Dion, commissaire

DATE DE LA DECISION: 1986 -12- 15

NATURE DE LA DEMANDE:

La Commission est saisie d'une demande de lotissement, d'aliénation et d'utilisation à d'autres fins que l'agriculture de parties des lots 350, 660, 662, 665 et 666 du cadastre officiel de la paroisse de Saint-Roch-de-l'Achigan, contenant une superficie de 13 102,7 mètres carrés. Cette demande vise la construction d'un viaduc au-dessus de l'autoroute 25.

Le ministère des Transports soumet que ces superficies de terrain sont nécessaires afin de corriger une courbe raide, tout en conservant un accès facile aux bâtiments agricoles. Cette superficie est également nécessaire, en raison de la structure du sol.

MOTIFS DE LA COMMISSION:

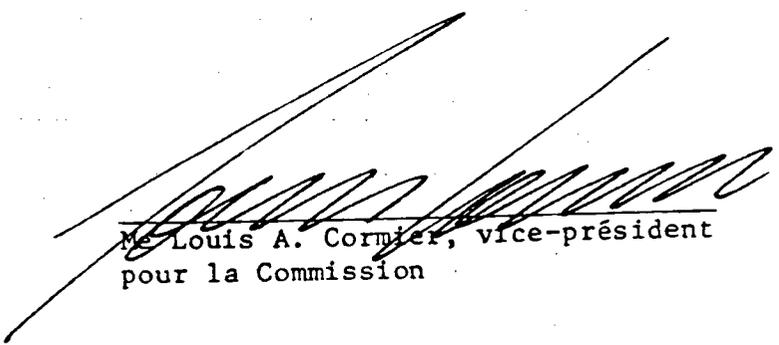
COMPTE TENU que cette demande vise à améliorer la sécurité publique et même à améliorer la circulation de la machinerie agricole;

COMPTE TENU qu'aucun des propriétaires des terres affectées par cette demande, n'a soumis d'objection à ces travaux;

La Commission croit qu'il est justifié d'accorder les autorisations demandées.

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

AUTORISE le lotissement, l'aliénation et l'utilisation à d'autres fins que l'agriculture, des parties des lots 350, 660, 662, 665 et 666, du cadastre officiel de la paroisse de Saint-Roch-de-l'Achigan, contenant une superficie de 13 102,7 mètres carrés. Ces parties de lots étant identifiées comme étant les parcelles 3, 4, 5, 6, 11, 12, 13 et 14 et une partie de la parcelle 15, au plan de construction du ministère des Transports numéro 622-85-J0240, du 1986-04-29.



Me Louis A. Cormier, vice-président
pour la Commission

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC
(Longueuil)

D É C I S I O N

IDENTIFICATION DU DOSSIER

No : 198691-198692
Lot(s) : P.1 et P.204
Cadastre : Paroisse de Saint-Esprit
Div. d'enregistrement : Montcalm

Lot(s) : P.346, P.659, P.660 et P.661
Cadastre : Paroisse Saint-Roch-de-L'Achigan
Div. d'enregistrement : L'Assomption

Superficie visée : 9 795,3 mètres carrés
Municipalité : Saint-Esprit (P)
Saint-Roch-Ouest (SD)
M.R.C. : Montcalm

NOM DES PARTIES :

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Partie DEMANDERESSE

- et -

LES FERMES GRÉGOIRE ET FILS

MARTIN DUVAL

FERME MERCIER ET FILS INC.

ROBERT LAFORTUNE

PIERRE BÉLANGER

Parties MISES EN CAUSE

MEMBRE PRÉSENT

: M. JEAN-PAUL DÉSILETS, commissaire

DATE DE LA DÉCISION

: 27 JAN. 1993

NATURE DE LA DEMANDE

Le ministère des Transports demande à la Commission l'autorisation pour le lotissement, l'aliénation et l'utilisation non agricole de plusieurs lots et parties de lots situés au cadastre de la paroisse de Saint-Esprit, municipalité de Saint-Esprit (P), et au cadastre de la paroisse de Saint-Roch-de-L'Achigan, municipalité de Saint-Roch-Ouest (SD), afin de procéder au réaménagement d'un tronçon de la route 125 sur une longueur de 1,9 kilomètre.

Les travaux projetés seront réalisés majoritairement à l'intérieur d'une emprise de 20 mètres, alors que des superficies excédentaires sont nécessaires afin de permettre un alignement de ladite route 125 à l'intersection de la route 158 et du chemin Ruisseau Saint-Jean.

.../2

Lots visés:

- partie 1 et partie 204, au cadastre de la paroisse de Saint-Esprit, municipalité de Saint-Esprit (P); dossier 198691;
- parties 346, 659, 660 et 661, au cadastre de la paroisse de Saint-Roch-de-L'Achigan, municipalité de Saint-Roch-Ouest (SD); dossier 198692.

La superficie totale, excédentaire de l'emprise de 20 mètres actuellement utilisée, représenterait quelques 9 795,3 mètres carrés à être autorisés afin de procéder à l'ensemble des travaux projetés.

Les corporations municipales concernées appuient la demande en la disant conforme à leur réglementation respective.

Selon les données de l'Inventaire des terres du Canada, le potentiel agricole des sols de ce secteur est de classe 2 et les sols présentent des contraintes mineures de drainage.

Le potentiel agricole des sols des lots visés est identique à celui du secteur.

Dans ce cas, le demandeur doit démontrer à la Commission qu'il n'y a pas, ailleurs dans le territoire de la corporation municipale, d'espace approprié disponible ou que l'implantation de ces services n'affecte pas l'homogénéité des exploitations agricoles et n'entraîne pas de modifications importantes à l'exercice des activités agricole, (article 69.0.8)

MOTIFS DE LA COMMISSION

Ce tronçon de la route 125 qui serait réenligné à certains endroits, particulièrement à l'intersection de la route 158 et du chemin Ruisseau St-Jean, s'inscrit dans un milieu agricole homogène et actif où les sols affichent un excellent potentiel agricole. Ce milieu est principalement caractérisé par la pratique des grandes cultures et de l'industrie laitière. Les parcelles de terre visées font partie de lots qui supportent des sols de classe 2.

Pour satisfaire aux exigences des critères de l'article 69.0.8 de la Loi sur la protection du territoire agricole, les représentants du demandeur ont démontré à la Commission que le tracé sous étude constitue le tracé de moindre impact sur l'agriculture et que le réaménagement de ce tronçon de la route 125 aux endroits visés n'aura pas pour effet d'affecter sensiblement l'homogénéité des exploitations agricoles touchées ni d'entraîner une modification importante à l'exercice des activités agricoles dans le milieu environnant.

En effet, de l'avis de la Commission, l'ensemble des travaux projetés par le ministère des Transports du Québec n'aura pas pour effet de mettre en péril les entreprises agricoles concernées. Les superficies requises pour l'exécution des travaux projetés se localisent principalement soit en bordure de la route actuelle ou soit à même des parcelles de terre sises en bordure de ladite route.

Par ailleurs, les travaux projetés sont des travaux d'utilité publique qui auront pour effet, en plus d'assurer la sécurité des usagers de la route 125, de contribuer à l'amélioration du drainage des terres riveraines moyennant le respect des mesures de mitigation proposées, en particulier à ce qui a trait à la rétrocession des parcelles non réutilisées à des exploitations agricoles contiguës.

Le demandeur a également produit à la Commission le compte rendu d'une réunion qui a eu lieu suite à la demande exprimée par un représentant d'une entreprise agricole concernée, M. Marcel Mercier, mis en cause, qui a agi au nom des producteurs agricoles dont les terres sont visées par ce réaménagement de la route 125 dans St-Esprit et dans St-Roch-Ouest.

La Commission estime que la démarche a été positive pour les parties en cause et également pour la saine gestion du territoire agricole, à savoir:

- La réunion a donné lieu à des échanges entre les représentants du MTQ et les producteurs agricoles. Gilles Fontaine a exposé le plan qui a été déposé à la CPTAQ pour accompagner la demande.

- Une fois le débat lancé, les producteurs se sont informés auprès des représentants du MTQ. Il a été bien spécifié, dès le départ, que l'objet de la réunion ne portait pas sur d'éventuelles compensations monétaires, mais sur la faisabilité du projet et des impacts anticipés.
- Un plan d'ensemble du projet a aussi été exposé de façon à démontrer la pertinence de ce réaménagement dans le contexte de la finalisation d'un tronçon d'autoroute et de la construction d'échangeurs et de viaducs entre le Ruisseau-des-Anges et la route 158.
- Aucune opposition n'a été manifestée face au projet et, unanimement, tous ont convenu qu'avec la réalisation de l'autoroute, le réaménagement de la route 125 serait souhaitable et nécessaire.

Pour ces raisons, la Commission considère qu'il y a lieu de faire droit à la présente demande.

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION :

AUTORISE le lotissement, l'aliénation et l'utilisation non agricole de parties des lots P.1 et P.204, au cadastre de la paroisse de St-Esprit, municipalité de St-Esprit, ainsi que des parties 346, 659, 660 et 661, au cadastre de la paroisse de St-Roch-de-l'Achigan, municipalité de St-Roch-Ouest, tous dans la division d'enregistrement de Montcalm, d'une superficie totale d'environ 9 795,3 mètres carrés.

Lesdites parcelles de terrains sont désignées comme suit:

Dans la municipalité de St-Esprit, illustrées sur trois feuillets faisant partie d'un plan portant le numéro CH-87-17-2023, dossier général 623-0-89-00238 dudit Ministère; et celles de la municipalité de Saint-Roch-Ouest illustrées sur six feuillets d'un plan portant le numéro du dossier général 623-0-89-00239 du même Ministère.


Jean-Paul Désilets, commissaire



Date : Le 7 janvier 1993, à 14 h 00.

Endroit : Salle de réunion de la municipalité de Saint-Roch-Ouest.

Rédigé par : Guy Verreault, agronome, MTQ.



Signature

Objet : Dossier 198691-198692 - Demande d'autorisation à la CPTAQ.

But

Étaient
présents

MM. Constantin Grégoire, rep. de Les fermes Grégoire
Jules Duval, rep. pour Martin Duval
Marcel Mercier, rep. de Ferme Mercier et fils inc.
Jean Bélanger, rep. pour Pierre Bélanger
Christiane Riopelle, sec. Munic. Saint-Roch-Ouest
J.-Charles Mercier, maire Saint-Roch-Ouest
François Dumont, rep. Fédération de l'U.P.A.
Lucien Chayer, producteur agricole
Gilles Fontaine, tech. agricole principal, MTQ
Guy Verreault, agronome, MTQ

Était absent: M. Robert Lafortune, producteur agricole

Copie à

Toutes les personnes présentes et absente
et à l'analyste de la CPTAQ

Objet ~~Dossier 198691-198692 - demande autor. CPTAQ~~

Détails	Action à prendre par	Délai
<p>INTRODUCTION</p> <p>Cette réunion a eu lieu suite à la demande exprimée par monsieur Marcel Mercier qui a agi au nom des producteurs agricoles concernés par le réaménagement de la route 125 dans les municipalités de Saint-Roch-Ouest et de Saint-Esprit, pour lequel une demande d'autorisation a été faite à la CPTAQ.</p> <p>DÉROULEMENT</p> <p>La réunion a donné lieu à des échanges entre les représentants du MTQ et les producteurs agricoles. Gilles Fontaine a exposé le plan qui a été déposé à la CPTAQ pour accompagner la demande.</p> <p>Une fois le débat lancé, les producteurs se sont informés auprès des représentants du MTQ. Il a été bien spécifié, dès le départ, que l'objet de la réunion ne portait pas sur d'éventuelles compensations monétaires, mais sur la faisabilité du projet et des impacts anticipés.</p> <p>Un plan d'ensemble du projet a aussi été exposé de façon à démontrer la pertinence de ce réaménagement dans le contexte de la finalisation d'un tronçon d'autoroute et de la construction d'échangeurs et de viaducs entre le Ruisseau-des-Anges et la route 158.</p> <p>Aucune opposition n'a été manifestée face au projet et, unanimement, tous ont convenu qu'avec la réalisation de l'autoroute, le réaménagement de la route 125 serait souhaitable et nécessaire.</p> <p></p> <p>GV/gbm</p> <p>1993-01-11</p>		



DIRECTION DES ENQUETES

Longueuil, le 29 octobre 1986

A : Ministère des Transports
a/s Madame Andrée Lehmann
255 Crémazie est, 9e étage
MONTREAL (Qc)
H2M 1L5

OBJET: D/Q: 112057 Code: 6222D
Lot(s): 346, 350,
Municipalité impliquée: St-Roch-Ouest

Votre déclaration du 18 septembre 1986 reçue
le 19 septembre 1986 a fait l'objet d'une
vérification.

Selon l'information que vous nous avez fournie, cette déclaration
a été jugée conforme aux termes de la Loi.

Vous trouverez, ci-joint, les dispositions de la Loi qui s'y
appliquent.

Roger Hovington
Roger Hovington, enquêteur
Enquêtes et inspections

P.J.

c.c.: Municipalité de St-Roch-Ouest

R E Ç U

1986 NOV - 3

SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT
MINISTÈRE DES TRANSPORTS



**LOI SUR LA PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE
(Article 41)**

**RÈGLEMENT D'APPLICATION
(Article 11)**

I. RENSEIGNEMENTS SUR LE DÉCLARANT

Nom de l'organisme pour lequel les travaux sont effectués: Ministère des Transports du Québec
 a/s Service de l'environnement - Andrée Lehmann
 Adresse ou siège social: 255, Crémazie est, 9e étage
 Municipalité: Montréal
 Comté: Crémazie
 Code postal: H2M 1L5
 Numéro(s) de téléphone: bur.: (514) - 873-4953
 rés.: () - - -

II. RENSEIGNEMENTS SUR LE MANDATAIRE

Nom: Fontaine Prénom: Gilles
 Adresse ou siège social: Ministère des Transports - Service de l'environnement
 Municipalité: 255, Crémazie est, 9e étage Montréal
 Comté: Crémazie
 Code postal: H2M 1L5
 Numéro(s) de téléphone: bur.: (514) - 873-4953
 rés.: () - - -

III. RENSEIGNEMENTS RELATIFS À LA DÉCLARATION

Numéro du lot ou de chacun des lots visés par les travaux: 246 et 350
 Rang: Concession Côte Nord Division cadastrale: Par. St-Roch-de-l'Achigan
 Superficie visée sur le lot ou sur chacun des lots: parc. 16 - 10500 m²
parc. 19 - 900 m² parc. 20 - 3000 m²
 Municipalité: St-Roch-Ouest
 Nom et adresse du ou des propriétaire(s) dont le(s) lot(s) est (sont) visé(s) par les travaux:

IV. DÉCLARATION

Nous déclarons n'avoir besoin d'aucune autorisation de la Commission pour procéder à:

A - **DES TRAVAUX DE RÉFECTION OU D'ÉLARGISSEMENT DES CHEMINS PUBLICS:**

Dans ce cas, les travaux ont pour effet de porter l'emprise existante d'un chemin public existant à une largeur maximale de vingt (20) mètres, incluant l'emprise actuelle, et la superficie additionnelle requise aux fins des travaux est contiguë à l'emprise actuelle.

J'ATTESTE QUE TOUTES LES INFORMATIONS CONTENUES À LA PRÉSENTE DÉCLARATION SONT EXACTES.

Date: 19 septembre 1996

Signature du déclarant: [Signature]

Signature du mandataire: Gilles Fontaine

V. DOCUMENTS À JOINDRE

Plan et, si nécessaire, description technique de toutes et chacune des parcelles de lots additionnelles requises par les travaux; à l'intérieur de la limite maximale de vingt (20) mètres dans les cas décrits au paragraphe A de la section IV de la présente déclaration.

NOTE: Sur tout plan doivent apparaître l'échelle adoptée pour sa confection, la date de sa confection et la signature de son auteur.

Veuillez faire parvenir votre déclaration à la:

Commission de protection du
territoire agricole du Québec
200-A, chemin Sainte-Foy
2ième étage
Québec (Qc)
G1R 4X6.



DIRECTION DES ENQUETES

Longueuil, le 8 janvier 1987

A : Ministère des Transports du Québec
a/s Madame Andrée Lehmann
255 Crémazie Est, 9e étage
MONTREAL (Qc)
H2M 1L5

OBJET: D/Q: 107534 Code: 6222D
Lot(s): p.660 à p.666, p.350, p.352,
Municipalité impliquée: St-Roch-Ouest

Votre déclaration du 20 juin 1986 reçue
le 30 juin 1986 a fait l'objet d'une
vérification.

Selon l'information que vous nous avez fournie, cette déclaration
a été jugée conforme aux termes de la Loi.

Vous trouverez, ci-joint, les dispositions de la Loi qui s'y
appliquent.


Jacques Plante, enquêteur
Enquêtes et inspections

P.J.

C.C.: Monsieur Gilles Fontaine

REÇU

1987 JAN 12



**LOI SUR LA PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE
(Article 41)**

**RÈGLEMENT D'APPLICATION
(Article 11)**

I. RENSEIGNEMENTS SUR LE DÉCLARANT

Nom de l'organisme pour lequel les travaux sont effectués: Ministère des Transports du Québec
a/s Andrée Lehmann, géomorphologue
Adresse ou siège social: Service de l'environnement 255, Crémazie est, 9e
Municipalité: Montréal
Comté: Crémazie
Code postal: H2M 1L5
Numéro(s) de téléphone: bur.: (514-873-4953)
rés.: () - -

II. RENSEIGNEMENTS SUR LE MANDATAIRE

Nom: Fontaine Prénom: Gilles
Adresse ou siège social: Service de l'environnement 255, Crémazie est, 9e
Municipalité: Montréal
Comté: Crémazie
Code postal: H2M 1L5
Numéro(s) de téléphone: bur.: (514-873-4953)
rés.: () - -

III. RENSEIGNEMENTS RELATIFS À LA DÉCLARATION

Numéro du lot ou de chacun des lots visés par les travaux: Voir le tableau des propriétaires
Rang: Voir le tableau Division cadastrale: Paroisse de St-Roch-de-l'Achigan
Superficie visée sur le lot ou sur chacun des lots: Voir le tableau des propriétaires
Municipalité: St-Roch-Ouest, s.d.
Nom et adresse du ou des propriétaire(s) dont le(s) lot(s) est (sont) visé(s) par les travaux:
Voir le tableau des propriétaires

IV. DÉCLARATION

Nous déclarons n'avoir besoin d'aucune autorisation de la Commission pour procéder à:

A - DES TRAVAUX DE RÉFECTION OU D'ÉLARGISSEMENT DES CHEMINS PUBLICS:

Dans ce cas, les travaux ont pour effet de porter l'emprise existante d'un chemin public existant à une largeur maximale de vingt (20) mètres, incluant l'emprise actuelle, et la superficie additionnelle requise aux fins des travaux est contiguë à l'emprise actuelle.

J'ATTESTE QUE TOUTES LES INFORMATIONS CONTENUES À LA PRÉSENTE DÉCLARATION SONT EXACTES.

Date: 1976-06-20

Signature du déclarant: Andrée Lehmann

Signature du mandataire: Gilles Fontaine

V. DOCUMENTS À JOINDRE

Plan et, si nécessaire, description technique de toutes et chacune des parcelles de lots additionnelles requises par les travaux; à l'intérieur de la limite maximale de vingt (20) mètres dans les cas décrits au paragraphe A de la section IV de la présente déclaration.

NOTE: Sur tout plan doivent apparaître l'échelle adoptée pour sa confection, la date de sa confection et la signature de son auteur.

Veuillez faire parvenir votre déclaration à la:

Commission de protection du
territoire agricole du Québec
200-A, chemin Sainte-Foy
2ième étage
Québec (Qc)
G1R 4X6.

TABLEAU DES PROPRIETAIRES

PARCELLE	PROPRIETAIRE	NO DE LOT	FEUILLET	SUPERFICIES			REMARQUES
				DEJA AUTORISEES DECISION 028599	DECLARATION POUR 20 METRES	DEMANDEES	
1	Michel Hamelin 70, Ruisseau St-Jean Saint-Roch Ouest JOK 3HO	664 ptie	2/6	4,3 m ²			
3	" "	665 ptie	3/6			7 424,1 m ²	
4	" "	665 ptie	3/6			4,4 m ²	
15	" "	665 ptie	2/6 6/6	6141,2 m ²		28,2 m ²	
2	Vittorio Rizzi & Al. 800, Ruisseau St-Jean Saint-Roch Ouest JOK 3HO	663 ptie	2/6		4,1 m ²		
10	" "	662 ptie	5/6		5,0 m ²		
5	Jocelyn Dugas 770, Ruisseau St-Jean Saint-Roch Ouest JOK 3HO	666 ptie	3/6			286,9 m ²	
6	" "	666 ptie	3/6			172,6 m ²	
7	Réal Henri 740, Rivière Nord Saint-Roch Ouest JOK 3HO	352 ptie	4/6	756,9 m ²			
8	Robert Lafortune 820, Ruisseau St-Jean Saint-Roch Ouest JOK 3HO	661 ptie	5/6		5,1 m ²		
9	Ferme M. Mercier et Fils Inc. 890, Ruisseau St-Jean Saint-Roch Ouest JOK 3HO	662 ptie	5/6		328,3 m ²		

TABEAU DES PROPRIETAIRES (SUITE)

PARCELLE	PROPRIETAIRE	NO DE LOT	FEUILLET	SUPERFICIES			REMARQUES
				DEJA AUTORISEES DECISION 028599	DECLARATION POUR 20 METRES	DEMANDEES	
11	Ferme M. Mercier et Fils Inc. 890, Ruisseau St-Jean Saint-Roch Ouest JOK 3H0	660 ptie	5/6		165,0 m ²	140,2 m ²	
12	" "	662 ptie	5/6		350,0 m ²	1 300,7 m ²	
13	Ferme Porcine St-Roch Inc. 666, Ruisseau des Anges Saint-Roch-de-l'Achigan JOK 3H0	662 ptie	5/6			416,3 m ²	
14	" "	350 ptie	5/6			3 329,3 m ²	
	TOTAL:			6902,4 m ²	857,5 m ²	13 102,7 m ²	

ANNEXE 5

RÉTROCESSION D'EMPRISE



Transports
Québec

Québec

APPEL D'OFFRES

Vente d'immeuble par voie de soumissions publiques

Le ministère des Transports offre en vente par voie de soumissions publiques l'immeuble suivant DOSSIER No 9-72-03300-5 et 9-91-01689-8.

Un terrain vacant portant le numéro de lot P.295 et P.296 du cadastre officiel de la Paroisse de Saint-Roch-de-l'Achigan situé dans la municipalité de Saint-Roch Ouest et ayant une superficie de cinq millions cent trente-trois mille trois cent quarante-quatre pieds carrés (5 133 344 p.car.).

La valeur est estimée à cent soixante-sept mille quatre cents dollars (167 400 \$).

Ce terrain est situé dans une zone agricole au sens de la Loi sur la protection du territoire agricole.

Cette offre s'adresse seulement aux exploitants agricoles dont l'exploitation est enregistrée auprès du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec.

Une partie du lot 296 est enclavée.

On peut obtenir le dossier d'appel d'offres moyennant une somme de quinze dollars (15 \$) incluant la TPS et la TVQ, non remboursable, payable en espèces, par chèque ou par mandat de poste à l'ordre du Ministre des Finances.

Toute offre, pour être valide, doit être présentée au moyen du formulaire de soumission compris dans le dossier d'appel d'offres.

Le ministère des Transports se réserve le droit d'annuler en tout temps, avant l'adjudication, cet appel d'offres et ne s'engage à accepter ni la plus haute ni aucune des soumissions reçues.

PERSONNES DÉSIRANT SOUMISSIONNER

Toute personne désirant soumissionner doit obtenir le dossier d'appel d'offres en s'adressant au Ministère des Transports, Service des activités immobilières, 85, rue de Marigny ouest, bureau 3.14, à Saint-Jérôme (Québec) J7Y 3R8; tél.: (514) 438-8366, en prenant soin de préciser le numéro de dossier mentionné plus haut.

On procédera à l'ouverture des plis lors d'une assemblée publique qui se tiendra au Service des activités immobilières du Ministère, à l'adresse précitée, le 29 mai 1992 à 11 h.

Le sous-ministre,
Georges Lalonde

ANNEXE 6

RELEVÉS DE VÉGÉTATION

Cours d'eau: Rivière de l'Achigan

Localisation du relevé: Rive nord, côté est seulement

Arbres ou arbrisseaux

- * Acer negundo
- Acer saccharum
- Betula populifolia
- Crataegus sp.
- * Fraxinus pennsylvanica
- Prunus pensylvanica
- * Populus tremuloides
- * Populus grandidentata
- * Ulmus americana

Arbustes

Cornus stolonifera
Parthenocissus quinquefolia
Rubus sp.
Salix sp.

Plantes herbacées

Arctium minus
Asclepias syriaca
Echinocystis lobata
Graminées
Ombellifères, dont
Pastinaca sativa
Solidago sp.

- * Plantes ayant une tolérance aux sels. Elles doivent être utilisées en fonction de leurs résistances variées aux sels et en tenant compte d'autres facteurs environnementaux tels que le vent, la facilité à la transplantation et leur commercialisation.

Cours d'eau: Ruisseau des Anges

Localisation du relevé: Rive nord, côtés est et ouest

Strate arborescente

- * Acer negundo
- Acer saccharum
- * Fraxinus pennsylvanica
- Populus sp.
- * Populus tremuloides
- * Quercus macrocarpa
- Rhus typhina
- Salix fragilis
- Tilia americana
- * Ulmus americana

Strate arbustive

- Acer negundo
- Cornus stolonifera
- Crataegus sp.
- Fraxinus pennsylvanica
- Quercus macrocarpa
- * Rhus radicans
- Rhus typhina
- Ribes sp.
- Rubus sp.
- Salix sp.
- Ulmus sp.

- * Plantes ayant une tolérance aux sels. Elles doivent être utilisées en fonction de leurs résistances variées aux sels et en tenant compte d'autres facteurs environnementaux tels que le vent, la facilité à la transplantation et leur commercialisation.

Strate herbacée

Anemone (canadensis)

Artemisia vulgaris

Asclepias syriaca

Epipactis Helleborine

Fragaria sp.

Galium sp.

Graminées

Hydrocotyle americana

Lithospermum officinale

Ombellifères

Pastinaca sativa

Polygonum (convolvulus ou cilinode)

Solidago graminifolia

Solidago sp.

Notes:

- . Graminées, verges d'or et ombellifères dominant en haut de pente.
- . Acer negundo et Fraxinus pennsylvanica sont dominants au milieu de la pente.

Cours d'eau:

Ruisseau des Seize

Prairie riveraine dominée par des graminées dont Bromus inermis.
Que quelques saules arbustifs (Salix petiolaris) sont présents.

Cours d'eau:

Ruisseau Charbonneau-Lebeau

Prairie riveraine dominée par des graminées dont Phragmites communis. Typha sp. et Asclepias syriaca sont également abondantes.

Cours d'eau:

Ruisseau Mercier-Henri

- . Prairie riveraine comptant nombre d'espèces;
- . parmi les plus abondantes: graminées;
- . celles qui ont pu être reconnues au voisinage immédiat du cours d'eau:

Agropyron repens

Artemisia vulgaris

Bidens sp.

Erigeron sp.

Glyceria grandis

Pastinaca sativa

Phragmites communis

Solidago sp.

Spiraea latifolia

Tanacetum vulgare

ANNEXE 7
PHOTOGRAPHIES



PHOTO 1



PHOTO 2



PHOTO 3



PHOTO 4



PHOTO 5



PHOTO 6



PHOTO 7



PHOTO 8



PHOTO 9



PHOTO 10



PHOTO 11

ANNEXE 8

PROTECTION DES PLANS D'EAU

CLAUSE 7.13 DU CAHIER DES CHARGES ET DEVIS GÉNÉRAUX,
RELATIVE À LA PROTECTION DES PLANS D'EAUX

7.13 PROTECTION DES PLANS D'EAU

Au cours des travaux de terrassement, d'exécution et de démolition d'ouvrages dans les lacs et cours d'eau, l'entrepreneur doit prendre les précautions voulues pour assurer en tout temps la qualité et le libre écoulement de l'eau.

Dans le cas d'exécution de travaux à proximité de plans d'eau, y compris les fossés publics et privés, l'entrepreneur ne doit affecter ces derniers d'aucune façon. À cette fin, l'entrepreneur doit prévoir durant les travaux, aux endroits stratégiques, la construction et l'entretien de bassins de sédimentation, afin de précipiter les matières en suspension entraînées par l'eau de ruissellement, avant son arrivée dans un plan d'eau. Ces bassins sont requis seulement pour la durée de la construction et sont réaménagés à la fin des travaux.

Les chemins d'accès au chantier, les aires de stationnement et d'entreposage ou les autres aménagements temporaires doivent être situés à au moins 60 m du cours d'eau. Le seul déboisement permis est celui nécessaire à la réalisation de l'ouvrage.

Les matériaux utilisés pour la construction des batardeaux et autres ouvrages en terre dans le cours d'eau ne doivent pas contenir plus de 10% de matières fines passant le tamis de 80 μm , à moins qu'ils ne soient confinés au moyen d'une toile filtrante ou d'un filtre granulaire naturel.

Durant les travaux, la libre circulation des eaux doit être assurée sans créer d'impact inacceptable au point de vue hydraulique et environnemental. Il n'est pas permis de bloquer le cours d'eau sur plus des $\frac{1}{3}$ de sa largeur. Le déversement dans le cours d'eau de déchets provenant du chantier de construction est interdit. L'entrepreneur doit disposer de ces déchets, quelle qu'en soit la nature, selon les lois et règlements en vigueur. Les dépenses inhérentes à la protection de la qualité de l'eau sont incluses dans les prix du contrat.

À tous les endroits du chantier où il y a risque d'érosion, le sol doit être stabilisé. Si le chantier est fermé durant l'hiver, ces travaux préventifs de stabilisation du sol doivent être effectués au moment de la fermeture temporaire du chantier.

ANNEXE 9

BERME FILTRANTE

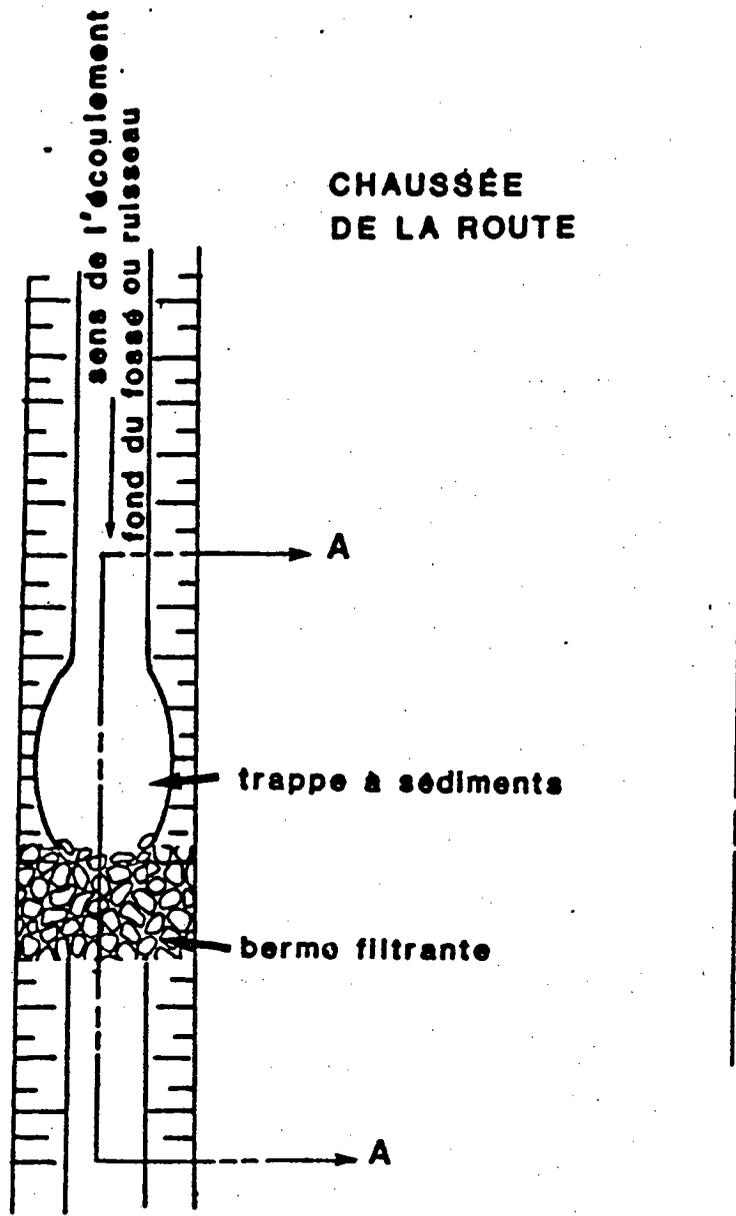


FIGURE A-4 BERME FILTRANTE ET TRAPPE A SÉDIMENTS

ANNEXE 10

DISPOSITION DES DÉBLAIS ET REBUTS

**SECTION IX
DÉPÔT DE MATÉRIAUX SECS**

85. Pratique limitée : Les matériaux secs peuvent être déposés sur le sol à ciel ouvert seulement dans le cadre d'un projet de remplissage d'une excavation, d'une carrière ou d'une sablière dont la profondeur moyenne est égale ou supérieure à 3 mètres.

86. Déchets acceptables : L'exploitant d'un dépôt de matériaux secs régi par la présente section ne peut y recevoir que des matériaux secs et des matériaux d'excavation.

Nul ne peut déposer ou permettre le déchargement sur un dépôt de matériaux secs d'un déchet dont la présence n'y est pas permise selon le premier alinéa. La présence d'un tel déchet dans le sol d'un dépôt de matériaux secs est prohibée au sens de l'article 20 de la Loi.

87. Opérations : Les matériaux secs déposés doivent être régalez et recouverts complètement d'une couche de matériel granulaire visé au premier alinéa de l'article 48 au moins une fois par mois pendant les mois d'opération.

88. Autres normes d'exploitation : Les articles 32, 33, 34 et 40 et le troisième alinéa de l'article 48 s'appliquent *mutatis mutandis* en tout temps aux dépôts de matériaux secs.

89. Profil final : À la fin du projet de remplissage, le profil final d'un dépôt de matériaux secs, y compris la couche de recouvrement final, ne doit pas dépasser le profil du terrain environnant.

90. Recouvrement final : Dès que le remplissage d'un dépôt de matériaux secs est complété jusqu'à une profondeur de 60 centimètres ou 120 centimètres sous le profil du terrain environnant, selon les cas visés à l'article 45, l'exploitant du dépôt de matériaux secs doit procéder immédiatement au recouvrement final en la manière visée à l'article 45.

91. Brûlage : Il est interdit de brûler ou de tolérer le brûlage de quelque matière que ce soit sur un dépôt de matériaux secs. Le deuxième alinéa de l'article 57 s'applique *mutatis mutandis*.

92. Désaffectation ou suspension des activités : Lorsqu'un dépôt de matériaux secs est désaffecté ou lorsqu'il demeure inutilisé pendant une période de 12 mois consécutifs, il doit être recouvert en la manière indiquée aux articles 89 et 90.

**SECTION X
DÉPÔT EN TRANCHEE DE DÉCHETS SOLIDES**

93. Pratique limitée : Il est permis d'établir un dépôt en tranchée de déchets solides uniquement dans le but de recevoir les déchets solides des populations qui habitent les territoires suivants :

a) tout territoire non organisé en municipalité locale;

b) toute municipalité dont la population n'est pas desservie par un service organisé d'enlèvement des ordures ménagères;

c) toute municipalité dont la population desservie par un service organisé d'enlèvement des ordures ménagères est inférieure à 2 000 habitants et qui est entièrement située à plus de 30 kilomètres, par voie routière carrossable à l'année, d'un lieu d'élimination pour lequel un certificat ou un permis a été délivré conformément aux sections IV, V, VII, VIII et XI;

d) Supprimé.

e) les municipalités de Fermont, Schefferville, Murdochville, Gagnon, Témiscaming, Ville-Marie, Havre-Saint-Pierre et de la Baie-James.

R.R.Q., 1981, c. Q-2, r.14, a. 93; D. 195-82, a. 11.

94. Population maximale : Un dépôt en tranchée de déchets solides ne peut desservir plus de 2 000 personnes, sauf dans les cas prévus au paragraphe e de l'article 93.

95. Normes de localisation : Tout dépôt en tranchée de déchets solides doit être placé à une distance d'au moins :

a) 150 mètres de toute mer, fleuve, rivière, ruisseau, étang, marécage, batture ou réserve écologique créée en vertu de la Loi sur les réserves écologiques (L.R.Q., c. R-26);

b) 300 mètres d'un lac;

c) 152,40 mètres d'un chemin entretenu par le ministère des Transports et 100 mètres d'une autre voie publique;

d) 500 mètres d'une habitation, institution d'enseignement, temple religieux, établissement de transformation de produits alimentaires ou de tout puits ou source servant à l'alimentation humaine.

R.R.Q., 1981, c. Q-2, r.14, a. 95; D. 195-82, a. 12.

ANNEXE 11

RELEVÉS SONORES

PROJET: A-25, St-Roch-de-l'Achigan

DATE: 1991-06-20

LOCALISATION: 790, ch. Ruisseau St-Jean

RELEVÉ NO: R1

PÉRIODE	$L_{eq}(h)$ dB(A)	SEL(h) dB(A)	$L_1(h)$ dB(A)	$L_{10}(h)$ dB(A)	$L_{50}(h)$ dB(A)	$L_{90}(h)$ dB(A)	$L_{99}(h)$ dB(A)
00:00-01:00	51,5	1789	61,5	55,3	46,8	36,3	36,3
01:00-02:00	48,1	1790	59,0	52,5	38,3	36,3	36,3
02:00-03:00	50,9	1792	62,0	52,8	39,0	36,3	36,3
03:00-04:00	46,0	1791	58,0	49,5	36,3	36,3	36,3
04:00-05:00	54,4	1793	64,5	57,8	48,8	36,3	36,3
05:00-06:00	57,5	1790	67,0	60,0	54,8	48,0	41,3
06:00-07:00	57,8	1789	67,3	60,8	54,8	48,0	43,0
07:00-08:00	58,1	1789	68,8	60,8	54,0	46,8	42,3
08:00-09:00	61,2	1793	72,0	63,8	57,3	52,0	47,0
09:00-10:00	59,6	1789	70,8	62,0	56,0	49,3	44,0
10:00-11:00	58,5	1790	68,0	61,8	55,8	50,3	46,8
11:00-12:00	58,1	1788	67,3	61,8	55,3	49,8	45,5
12:00-13:00	59,6	1789	69,3	62,8	56,5	51,3	46,5
13:00-14:00	59,3	1789	68,8	62,5	57,0	51,8	47,3
14:00-15:00	60,0	1789	69,3	63,0	57,3	51,5	47,3
15:00-16:00	60,7	1789	71,3	63,0	57,3	51,8	47,0
16:00-17:00	59,8	1790	68,5	62,8	57,5	52,0	47,3
17:00-18:00	59,2	1789	67,8	62,0	57,3	52,3	47,3
18:00-19:00	58,2	1789	66,8	61,3	56,0	50,0	44,5
19:00-20:00	57,9	1789	66,8	60,5	54,8	47,3	41,8
20:00-21:00	56,5	1789	66,3	59,5	54,3	48,5	43,8
21:00-22:00	56,8	1789	65,8	59,5	54,3	47,5	42,3
22:00-23:00	55,1	1790	65,8	57,8	52,0	42,5	36,3
23:00-24:00	53,7	1789	63,0	57,0	51,0	41,8	36,3

PROJET: A-25, St-Roch-de-l'Achigan

DATE: 1991-06-20

LOCALISATION: 800, ch. Ruisseau St-Jean

RELEVÉ NO: R2

PÉRIODE	$L_{eq}(h)$ dB(A)	SEL(h) dB(A)	$L_1(h)$ dB(A)	$L_{10}(h)$ dB(A)	$L_{50}(h)$ dB(A)	$L_{90}(h)$ dB(A)	$L_{99}(h)$ dB(A)
00:00-01:00							
01:00-02:00							
02:00-03:00							
03:00-04:00							
04:00-05:00							
05:00-06:00							
06:00-07:00							
07:00-08:00							
08:00-09:00							
09:00-10:00							
10:00-11:00							
11:00-12:00							
12:00-13:00							
13:00-14:00	53,8	89,4	65,5	55,7	48,7	45,1	42,5
14:00-15:00	56,0	91,5	69,1	57,1	50,3	45,1	41,7
15:00-16:00	57,8	93,4	68,3	60,5	53,9	48,5	44,9
16:00-17:00							
17:00-18:00							
18:00-19:00							
19:00-20:00							
20:00-21:00							
21:00-22:00							
22:00-23:00							
23:00-24:00							

PROJET: A-25, St-Roch-de-l'Achigan

DATE: 1991-06-26

LOCALISATION: rang de la Rivière Sud
Coin nord-est

RELEVÉ NO: R3

PÉRIODE	$L_{90}(h)$ dB(A)	SEL(h) dB(A)	$L_1(h)$ dB(A)	$L_{10}(h)$ dB(A)	$L_{50}(h)$ dB(A)	$L_{90}(h)$ dB(A)	$L_{99}(h)$ dB(A)
00:00-01:00							
01:00-02:00							
02:00-03:00							
03:00-04:00							
04:00-05:00							
05:00-06:00							
06:00-07:00							
07:00-08:00							
08:00-09:00							
09:00-10:00							
10:00-11:00							
11:00-12:00							
12:00-13:00							
13:00-14:00	59,1	1794	66,0	62,3	57,8	54,3	51,3
14:00-15:00	58,4	1789	66,5	61,5	57,0	53,0	50,0
15:00-16:00	58,8	1789	66,0	62,0	57,5	53,3	51,0
16:00-17:00							
17:00-18:00							
18:00-19:00							
19:00-20:00							
20:00-21:00							
21:00-22:00							
22:00-23:00							
23:00-24:00							

PROJET: A-25, St-Roch-de-l'Achigan

DATE: 1991-06-25

LOCALISATION: Rang de la Rivière Sud

RELEVÉ NO: R4

PÉRIODE	$L_{90}(h)$ dB(A)	SEL(h) dB(A)	$L_1(h)$ dB(A)	$L_{10}(h)$ dB(A)	$L_{50}(h)$ dB(A)	$L_{90}(h)$ dB(A)	$L_{90}(h)$ dB(A)
00:00-01:00	52,6	88,2	62,9	56,7	46,1	32,1	29,1
01:00-02:00	48,6	84,1	60,1	52,9	34,7	28,9	26,3
02:00-03:00	48,2	83,7	61,1	51,3	32,3	28,3	26,3
03:00-04:00	43,8	79,3	56,1	47,6	32,9	29,7	28,1
04:00-05:00	50,1	85,7	60,1	53,7	45,3	34,3	30,3
05:00-06:00	-	-	-	-	-	-	-
06:00-07:00	-	-	-	-	-	-	-
07:00-08:00	-	-	-	-	-	-	-
08:00-09:00	51,5	87,0	59,7	55,1	49,3	42,5	39,3
09:00-10:00	49,4	84,9	57,3	52,1	46,1	41,9	39,3
10:00-11:00	48,6	84,2	56,1	51,9	46,5	42,3	38,9
11:00-12:00	49,8	85,3	56,9	53,1	47,9	43,1	39,3
12:00-13:00	52,8	88,4	60,1	56,1	51,1	46,5	43,5
13:00-14:00	53,0	88,5	61,1	55,7	50,9	46,1	42,5
14:00-15:00	50,4	86,0	57,1	53,5	49,3	44,9	41,7
15:00-16:00	52,3	87,9	59,5	54,9	50,7	46,1	42,7
16:00-17:00	52,7	88,3	59,7	55,3	51,3	46,9	44,3
17:00-18:00	56,0	91,5	63,5	58,1	53,3	48,1	44,1
18:00-19:00	55,2	90,8	62,3	58,3	53,7	48,1	43,7
19:00-20:00	55,3	90,9	61,7	58,7	53,7	46,9	40,9
20:00-21:00	56,8	92,3	63,3	60,1	55,3	48,3	42,3
21:00-22:00	56,9	92,5	63,7	60,1	55,5	47,9	36,7
22:00-23:00	54,5	90,0	61,7	57,7	52,9	46,5	37,5
23:00-24:00	51,4	87,0	59,9	55,3	47,9	40,5	35,5

ANNEXE 12

TABLEAU D'ÉVALUATION DU CLIMAT SONORE

ANNEXE 13

**LISTE DES TÂCHES SOUS LA RESPONSABILITÉ
DU SURVEILLANT DE CHANTIER LORS
DE LA RÉALISATION DES TRAVAUX**

TÂCHES SOUS LA RESPONSABILITÉ DU SURVEILLANT LORS DE LA RÉALISATION DES TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES	DÉLÉGATION POSSIBLE AU ...							RÉFÉRENCES (Au guide de surveillance)
	Représentant technique	Représentant administratif	Chef d'équipe d'arpentage	Représentant contrôle qualité	Peonier	Receveur	Commis	
1- Prendre connaissance des détails du dossier et du contrat, visiter les lieux, s'assurer de la libération des emprises et rencontrer le(s) concepteur(s) au besoin.								Chapitres 2 et 3.
2- Analyser les ressources humaines, financières et matérielles requises pour la surveillance, préparer le plan de surveillance et signifier ses besoins.								Chapitre 1
3- S'assurer de la disponibilité des matériaux à être fournis par le Ministère (CL, DL, RM...)		X						Chapitres 3 et 5
4- Effectuer les calculs pour l'implantation des ouvrages.	X		X					Chapitre 3
5- Superviser et coordonner l'équipe d'arpentage et le personnel de soutien.	X							Chapitre 1
6- Procéder à l'implantation des points et repères requis.			X					Chapitre 3
7- Établir ou vérifier le réseau altimétrique.			X					Chapitre 3
8- Procéder à la prise de sections transversales.			X					Chapitre 3
9- Produire les sections transversales (saisie à l'informatique).	X		X				X	Chapitre 3
10- Préparer et vérifier les listes des élévations.	X		X					Chapitre 3
11- Vérifier et faire corriger, s'il y a lieu, la signalisation de chantier proposée par l'entrepreneur au début des travaux.								Chapitre 5
12- S'assurer quotidiennement du respect de la signalisation de chantier.	X		X			X	X	chapitres 5 et 7

tableau 1.1

TÂCHES SOUS LA RESPONSABILITÉ DU SURVEILLANT LORS DE LA RÉALISATION DES TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES	DÉLÉGATION POSSIBLE AU ...							RÉFÉRENCES (Au guide de surveillance)
	Représentant technique	Représentant administratif	Chef d'équipe d'arpentage	Représentant contrôle qualité	Peseur	Receveur	Coornis	
13- Assurer la tenu du journal de chantier en complétant les formulaires suivants : ♦ Liste des responsables du contrat (V-1389); ♦ Rapport quotidien (V-1393); ♦ Décisions et instructions du surveillant et recommandations des services (V-1394); ♦ Liste codifiée du matériel (V-1395); ♦ Forage et dynamitage (V-1390); ♦ Photographies (V-2198)	X	X					X	Chapitre 7
	X						X	
	X		X				X	
	X						X	
	X						X	
14- Préparer les réunions de chantier (élaboration de l'ordre du jour...)	X	X						Chapitre 5
15- Diriger les réunions de chantier.								Chapitre 5
16- Rédiger et signer les comptes rendus	X	X						Chapitre 5
17- Réviser et signer les comptes rendus pour s'assurer que le contenu reflète les discussions de la réunion et autoriser la distribution								Chapitre 5
18- Vérifier la conformité des profils terrains exécutés par rapport aux listes d'élévation.	X		X					Chapitre 3
19- S'assurer du respect des procédures de contrôle relatif au transport en vrac : ♦ s'assurer que la balance et le poste de pesée répondent aux exigences en complétant le formulaire «Inspection préalable au transport des matériaux» (V-2729); ♦ fournir le support technique et administratif aux peseurs et receveurs;	X							Guide du surveillant «Camionnage en vrac»
	X	X						

tableau 1.1

TÂCHES SOUS LA RESPONSABILITÉ DU SURVEILLANT LORS DE LA RÉALISATION DES TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES	DÉLÉGATION POSSIBLE AU ...							RÉFÉRENCES (Au guide de surveillance)		
	Représentant technique	Représentant administratif	Chef d'équipe d'arpentage	Représentant contrôle qualité	Peseur	Receveur	Commis			
<ul style="list-style-type: none"> ◆ procéder aux essais de contrôle de la balance «Essai sur la balance» (V-1609); ◆ procéder à la pesée et la réception des matériaux en vrac; ◆ compléter le formulaire «rapport quotidien des matériaux transportés» (V-150); ◆ compléter le formulaire «contrôle de la tare» (V-863); ◆ vérifier les formulaires «rapport quotidien des matériaux transportés» (V-150), «contrôle de la tare» (V-863) et les coupons de pesée; ◆ signer les formulaires «rapport quotidien des matériaux transportés» (V-150); ◆ vérifier le respect de la clause 75-25; ◆ vérifier le respect de la clause 25-75. 	X				X	X	X			
<p>20- S'assurer du contrôle de la qualité des matériaux et de leur mise en oeuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ s'assurer que tout les documents attestant de la conformité des matériaux sont reçus; ◆ analyser et accepter les documents attestant de la conformité des matériaux; <p>◆ remettre à l'entrepreneur une copie des mémos de chantier, préparés par les représentants du contrôle de la qualité, sur la qualité des matériaux et de leurs mises en oeuvre;</p>	X	X		X				X	X	Chapitres 4 et 8
				X						

déjà inclus
dans ses
tâches - réf. :
article 1.6 du
présent guide

TÂCHES SOUS LA RESPONSABILITÉ DU SURVEILLANT LORS DE LA RÉALISATION DES TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES	DÉLÉGATION POSSIBLE AU ...							RÉFÉRENCES (Au guide de surveillance)
	Représentant technique	Représentant administratif	Chef d'équipe d'expertise	Représentant contrôle qualité	Peuseur	Receveur	Compte	
♦ rédiger et remettre les avis à l'entrepreneur (V-111).	X	X		X				
21- S'assurer que la progression des travaux respecte les échéanciers présentés au contrat.								Chapitre 6
22- Répondre aux demandes d'information des riverains.	X	X						Chapitre 2
23- Analyser les requêtes des riverains.	X	X						Chapitre 2
24- Analyser les situations non prévues aux plans et devis.	X	X						Chapitre 9
25- Approuver ou faire approuver par le concepteur les modifications aux plans et devis.								Chapitre 9
26- Évaluer, négocier, justifier les ouvrages imprévus au contrat. ♦ évaluer la pertinence des ouvrages imprévus; ♦ analyser et négocier les ouvrages imprévus; ♦ justifier et recommander les ouvrages imprévus en complétant le formulaire proposition d'avenant (V-1572 et V-1572A); ♦ Compléter pour approbation les formulaires d'avenants au contrat (V-5) et (V-15).	X	X						Chapitre 9
27- Assurer la gestion financière du contrat. ♦ fournir l'information relative au suivi budgétaire et à l'échéancier du contrat (syst. 0250); ♦ mesurer les dimensions des ouvrages exécutés par rapport aux plans et devis, compiler les quantités exécutées et compléter les formulaires de calcul des ouvrages exécutés;	X	X					X	Chapitre 9

tableau 1.1

TÂCHES SOUS LA RESPONSABILITÉ DU SURVEILLANT LORS DE LA RÉALISATION DES TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES	DÉLÉGATION POSSIBLE AU ...							RÉFÉRENCES (Au guide de surveillance)
	Représentant technique	Représentant administratif	Chef d'équipe d'épave	Représentant contrôle qualité	Finance	Recrutement	Comptes	
♦ vérifier et appliquer, s'il y a lieu, les retenues et les indexations;	X	X						
♦ vérifier le formulaire V-1366 «résumé des ouvrages exécutés» et compléter les formulaires de paiement; ♦ recommander, faire approuver les recommandations de paiement et s'assurer de la distribution; ♦ préparer les documents requis pour les demandes d'engagement budgétaire additionnel.	X	X						
28- Identifier les anomalies et corrections à apporter avant l'inspection finale des travaux.	X		X					Chapitre 10
29- Procéder à l'inspection finale du chantier et recommander l'acceptation des travaux.								Chapitre 10
30- S'assurer de la production du plan «tel que construit».	X		X					Chapitre 10
31- S'assurer de la mise à jour du système 0012 «système d'inventaire des infrastructures de transport».								Chapitre 10
32- Analyser les réclamations de l'entrepreneur et formuler des recommandations.								Chapitre 9

tableau 1.1

ANNEXE 14

LISTE DES PERSONNES CONTACTÉES

LISTE DES PERSONNES CONTACTÉES

Archambault, Christiane	Municipalité de Saint-Roch-Ouest
Beaudoin, Réal	Municipalité de Saint-Esprit
Bergeron, Jacques F.	Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche Direction région de Montréal Service de l'Aménagement et de l'Exploi- tation de la faune
Cloutier, Roger	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
Désy, Pierre	Municipalité de Sainte-
Gauthier, André	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
Giroux, Francine	Société canadienne d'hypothèque et de logement, Laval
Grignon, Nicole	Association touristique de Lanaudière
Raymond, Irénée	Municipalité de Saint-Esprit
Riopelle, Philippe	Municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan
Rompré, Marielle	Municipalité régionale de comté de Mont- calm

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 036 231
