



Gouvernement du Québec

Ministère des Transports

Service de l'Environnement


*AUTOROUTE 50, TRONÇON LACHUTE-MIRABEL  
RÉPONSES AUX QUESTIONS SUR LA RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT*

*ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT*

CANQ  
TR  
GE  
CA  
353

91É

368105

 Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'Environnement

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**  
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT  
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION  
700, Boul. René-Lévesque Est, 21e étage  
Québec (Québec) G1R 5H1

**AUTOROUTE 50, TRONÇON LACHUTE-MIRABEL**  
**RÉPONSES AUX QUESTIONS**  
**SUR LA RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT**  
**ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT**

---

**Novembre 1988**

CANQ  
TR  
GE  
CA  
353

QUESTION 1 - EMPRISE 213M DANS MRC D'ARGENTEUIL VERSUS EMPRISE  
NOMINALE DE 90M

L'emprise variable qui peut atteindre 213 mètres dans la MRC d'Argenteuil avait été acquise pour soutenir un concept permettant de construire des chaussées complètement indépendantes l'une de l'autre. Ce faisant, il était alors avantageux de conserver une bande centrale boisée la plus large possible de façon à améliorer les conditions de sécurité et le confort pour les usagers de la route. Les chaussées étant indépendantes, elles peuvent s'adapter plus harmonieusement au profil naturel du terrain facilitant ainsi une meilleure intégration dans le paysage existant.

Au niveau technique, il est possible d'effectuer les travaux dans une emprise nominale de 90 mètres. Le regroupement des deux chaussées dans un concept plus traditionnel annulerait les avantages mentionnés précédemment. L'emprise excédentaire serait ultérieurement rétrocédée ce qui pourrait, à plus ou moins long terme, signifier le déboisement total ou partiel des espaces boisés actuels, selon les possibilités de développement en bordure de l'autoroute.

Il nous apparaît donc préférable que l'emprise acquise antérieurement soit conservée en totalité pour les fins du projet et que le concept des chaussées indépendantes soit maintenu dans cette section.

QUESTION 2 - PREVISIONS DE CIRCULATION SUR L'AUTOROUTE 40-417  
ET AFFECTATION DE TRAFIC SUR L'AUTOROUTE 50

Les données compilées dans le tableau 1 montrent que 71,2% des véhicules de long parcours qui circulent sur l'autoroute 40-417 proviennent de Laval et Montréal et que, pour l'ensemble des déplacements, 76,7% se destinent vers la rive sud de la rivière des Outaouais. Il nous paraît réaliste de retenir la même proportion du trafic affecté sur l'autoroute 50.

Ainsi un maximum de 40% du trafic de long parcours, soit 2 472 véhicules empruntant actuellement l'autoroute 40-417, pourrait être transféré sur l'autoroute 50.

TABLEAU 1

Répartition des déplacements de long parcours par zone  
d'origine et de destination, DJMA 1987  
Tous véhicules, tous motifs - une direction

ORIGINE	DESTINATION	Hull-Gatineau Aylmer	Ottawa*	TOTAL	%
Laval et Montréal		459	1 740	2 199	71,2
Rive-sud de Montréal		109	185	294	9,5
Est du Québec		103	175	278	9,0
Provinces maritimes et Etats-Unis		33	220	253	8,2
Autres		17	49	66	2,1
TOTAL		721	2 369	3 090	100,0
%		23,3	76,7	100,0	

Source: Enquête O-D, Pointe-Fortune autoroute 40, 1983, M.T.Q.  
Service des relevés techniques

\* Valeur estimée à 50% de tous les déplacements en destination  
de l'Ontario soit la même proportion que celle de l'enquête  
en 1978.

Le tableau 2 présente les données de répartition du trafic entre l'A-50 et l'A-417.

TABLEAU 2

Répartition du trafic de long parcours entre l'A-50 et l'A-417

Montréal-Ottawa-Hull via	Distance de parcours (km)	Temps de parcours (min)	Répartition du trafic %	DJMA en transit 1987
Autoroute 50	181	110	40	2 472
Autoroute 40-417	173	105	60	3 708
TOTAL				6 180

QUESTION 3 - PROJET DE RACCORDEMENT A-40-417 DE POINTE-FORTUNE  
A LACHUTE

Il n'y a aucun projet de raccordement de l'autoroute 40-417 de Pointe-Fortune à l'autoroute 50 à Lachute. L'infrastructure recommandée à la phase II (deux chaussées séparées) repose essentiellement sur les faits suivants:

- assurer l'uniformité des caractéristiques de l'autoroute 50 avec les tronçons adjacents;
- respecter la vocation ultime de cette autoroute qui doit desservir un trafic de transit et favoriser le développement socio-économique et touristique de cette région;
- les prévisions du trafic en 2007, entre Mirabel et Lachute, varient entre 12 600 et 18 650 véhicules (voir carte 3 du rapport). Or, ces débits ne pourront être atteints qu'en fonction d'une autoroute à 4 voies puisqu'à de tels débits une route à 2 voies offrirait un niveau de service "E" ou "F", ce qui n'est pas recommandable.

#### QUESTION 4 - BASE POUR LES ESTIMES DE CIRCULATION DE 1987

Les DJMA ont été estimés à partir des comptages temporaires effectués en 1986 et 1987 sur le réseau. Les comptages ont été corrigés selon les caractéristiques de la circulation obtenues aux compteurs permanents existants dans la région.

Tel que présenté à la carte 1, le DJMA (débit journalier moyen annuel) varie entre 4 820 véhicules/jour et 9 812 véhicules/jour en 1987. Quant au DJME (débit journalier moyen d'été), il varie de 5 500 véhicules/jour à 11 200 véhicules/jour. C'est près de Masson, soit à l'est de la route 309, que la route 148 est la plus achalandée avec un DJMA d'environ 9 800 véhicules/jour et un DJME de 11 200 véhicules/jour.

Les débits de circulation estimés pour l'année 1987 sur la route 148, la route 158 et l'autoroute 15 dans le secteur Boisbriand-Lachute sont présentés à la carte 2. Ces débits ont été obtenus à partir des comptages réalisés sur les routes 148, 158 et l'autoroute 15 en 1986 et 1987.

#### QUESTION 5 - DEBIT JOURNALIER MOYEN D'ETE

La correspondance du DJME par rapport aux affectations du trafic en DJMA de l'étude d'impact est présentée sur les cartes 3, 4 et 5.

#### QUESTION 6 - ECHEANCIER DE CONSTRUCTION

Il est effectivement prévu que la phase I du projet ne comprendrait que la construction d'une première chaussée. Cependant, le débit estimé en 1987 selon l'affectation du trafic varierait entre 8 500 et 12 500 véhicules par jour. Un tel volume de circulation signifie, dans le cas d'une route à 2 voies, un niveau de service équivalent à "D" ou "E", alors qu'une autoroute à 4 voies offrirait un niveau de service "B".

La construction de la deuxième chaussée ne saurait donc tarder si les prévisions de trafic sont confirmées et que les disponibilités budgétaires le permettent.

QUESTION 7 - MINIMUM REQUIS POUR LA BANDE CENTRALE ENTRE LES CHAINAGES 2+000 ET 4+000

Dans le cas d'une emprise nominale de 90 mètres, la bande centrale est approximativement de 26 mètres. Dans cette section, l'emprise varie jusqu'à 213 mètres afin de construire des chaussées indépendantes. Il n'y aurait donc intérêt à réduire la bande centrale au minimum de 26 mètres que dans l'hypothèse où la construction serait elle-même contrainte à une emprise nominale de 90 mètres. Dans cette hypothèse, il serait alors intéressant d'utiliser la partie nord de l'emprise afin de conserver la partie boisée la plus large possible au sud entre la route et la zone industrielle. Il faut cependant mentionner que la partie excédentaire au sud serait probablement rétrocédée et qu'aucune garantie quant à la conservation du boisé ne pourrait être assurée.

QUESTION 8 - ANALYSE DE VARIANTES

Plusieurs solutions ont déjà été étudiées par le ministère des Transports, répondant avec plus ou moins de succès selon le cas au besoin d'amélioration de la liaison routière jusqu'à Masson:

- la simple réfection, avec voies de dépassement de la route 148;
- l'élargissement à 4 voies divisées ou à 4 voies contiguës de la chaussée de la route 148 (avec voies périphériques aux agglomérations);
- la construction, dans une nouvelle emprise d'une autoroute (A-50) comportant une chaussée à deux voies;
- la construction, toujours dans une nouvelle emprise, d'une autoroute (A-50) comportant deux chaussées de deux voies chacune.

Le premier scénario ne répond pas aux objectifs poursuivis. Les améliorations susceptibles d'être apportées à la route 148, en demeurant dans une emprise à deux voies, ne favoriseraient guère le transfert du trafic de long parcours car l'importance du trafic actuel et la différence marquée de la qualité de service entre la route 148 et l'autoroute 40-417 (côté ontarien) joueraient nettement en faveur de cette dernière (confort, sécurité, etc.). De plus, le redressement des courbes et la réduction des pentes n'auraient qu'un faible impact sur l'amélioration de la qualité du service. Parmi toutes les améliorations envisagées, la construction de voies auxiliaires pour les véhicules lents mériterait d'être réalisée sur un parcours où la circulation est déjà assez dense et où la géométrie du tracé favorise très peu les dépassements. Pourtant, même si cette initiative améliorerait grandement la qualité de service de la route 148, elle ne pourrait, à elle seule, suffire à conserver un niveau de service uniforme sur tout le parcours, et cela en raison du passage de la route à l'intérieur de plusieurs localités.

L'élargissement à quatre voies de la route 148, avec voies périphériques aux agglomérations, a été un des scénarios envisagés. Entre Lachute et Masson, la route 148 traverse huit zones de vitesse réduite qui correspondent à huit agglomérations. La construction de voies périphériques permettrait au public-voyageur en transit de maintenir une meilleure vitesse de parcours tout en évitant les inconvénients causés par le passage sur la rue principale dans chaque localité. Après analyse, parmi les huit voies périphériques jugées les meilleures, seulement trois se prêteraient tant bien que mal à ce genre de réalisation, soit les deux passant par le sud à Thurso et Plaisance, et celle à St-Philippe, par le nord. Les cinq autres voies périphériques seraient très difficiles à réaliser compte tenu de la présence d'une voie ferrée et d'un relief montagneux. De plus, le meilleur tracé n'est possible, dans sept cas sur huit, qu'en empiétant sur des terres agricoles. Il s'avère donc que ce scénario est peu souhaitable et difficilement réalisable autant l'élargissement de la route 148 que les voies périphériques, compte tenu des multiples contraintes existant en bordure de l'emprise actuelle de la route (milieu bâti, voie ferrée, flanc de montagne, rivière des Outaouais, terres agricoles). De plus, une estimation sommaire de la longueur des voies périphériques montre qu'il faudrait construire au moins 23 kilomètres de nouvelle route, soit près de 26% de la longueur du parcours, et une étude détaillée des tracés ne pourrait que faire augmenter cette longueur.



La troisième et quatrième solutions impliquant, dans les deux cas, la construction d'une autoroute dans une nouvelle emprise (A-50), constitueraient davantage une véritable grande voie de communication terrestre entre deux grands pôles de développement économique et les pôles régionaux au nord de la rivière des Outaouais. Toutefois, les affectations de trafic ont démontré que la construction d'une autoroute à deux chaussées favoriserait davantage un transfert massif du trafic de long parcours de l'Ontario vers le Québec, tout en transférant également une partie du trafic régional et local de la route 148 actuelle. Les prévisions de circulation sont de plus fort encourageantes. Ainsi, pour assurer une desserte régionale efficace et augmenter le niveau de service et la sécurité des usagers, la construction de l'autoroute 50 à deux chaussées avec étagement des intersections semble la solution la plus appropriée.

De l'étude de ces quatre scénarios, l'attrait des deux scénarios d'amélioration de la route 148 est plutôt décevant car entaché de nombreuses contraintes. La construction d'une autoroute comportant une seule chaussée ne permettrait pas d'atteindre les objectifs recherchés contrairement à la construction d'une autoroute de deux chaussées avec étagement où un véritable axe de communication entre Lachute et Masson, rejoignant Montréal via Mirabel, serait créé. Ce projet dépasse largement la seule notion de mise en oeuvre de moyens pour assurer les déplacements des biens et personnes entre différentes régions. Il faut, au contraire, l'inscrire dans un contexte socio-économique dynamique en compétition et dans une perspective à plus long terme.

#### QUESTION 9 - TRONÇON CONSTRUIT

Le tronçon déjà construit au sud de Lachute va demeurer dans sa forme actuelle à l'exception de la section de transition de quatre à deux voies qui devra être complétée à quatre voies en phase finale.

#### QUESTION 10 - SCHEMA DES ECHANGEURS ET SECTIONS-TYPES

Voir annexe 2.

### QUESTION 11 - RETROCESSION DES EMPRISES EXCEDENTAIRES

La rétrocession des emprises excédentaires (s'il y lieu) sera effectuée selon le "Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires" (annexe 3).

### QUESTION 12 - STRUCTURE CADASTRALE ET AIRES DE SERVICE DES EXPLOITATIONS AGRICOLES

Les divisions cadastrales telles qu'elles apparaissent sur les planches 20 et 21 du rapport de l'annexe cartographique sont le résultat de réduction du plan cadastral à l'échelle 1: 5000 fait conformément aux dispositions de l'article 10 des L.R.Q., chapitre R-3,1, par l'arpenteur-géomètre Jean Huberdeau et signé le 9 mars 1987. Une version de ce plan à grande échelle vous permettra de mieux visualiser les numéros d'identification de chacun des lots compris à l'intérieur de la zone d'étude.

Toutes les informations sur les aires d'exploitations agricoles sont groupées sur les planches 20 et 21. Alors que la planche 20 illustre les exploitations agricoles pour l'ensemble de la zone d'étude, la planche 21, fait état des exploitations qui "sont susceptibles" d'être touchées par le projet routier. Ces dernières n'ont pas été déterminées au hasard, mais en collaboration avec les gens du milieu, et plus particulièrement avec feu monsieur Jean-Paul Raymond, qui était à ce moment président de l'U.P.A. (l'Union des Producteurs Agricoles) de la section de Sainte-Scholastique et du C.I.A.C. (Centre d'Information et d'Animation Communautaire). Les autres exploitations agricoles ne figurent que sur la planche 20.

Il est important de mentionner que le processus de rétrocession des terres est intervenu après que fut déterminé le tracé d'autoroute, projet qui fut avalisé par l'ensemble de la communauté. Le fait que les gens qui devaient manifester leur intérêt pour les terres à rétrocéder, s'étaient au préalable impliqués dans le projet a largement contribué à diminuer le nombre et l'ampleur des impacts appréhendés; d'où le nombre assez limité de fermes directement touchées par le projet (planche 21).

Concernant les superficies enclavées et les mesures relatives au processus de rétrocession:

La procédure de rétrocession a été rendue possible à la suite du protocole d'entente intervenu entre la Société Immobilière du Canada (Mirabel) Ltée et le Centre d'Information et d'Animation Communautaire, le 27 mars 1985, dont copie vous est transmise en annexe.

La Société Immobilière du Canada et ville de Mirabel ont convenu d'appliquer le règlement de lotissement no 417 portant plus particulièrement sur les dimensions des lots non-desservis. C'est ainsi que la vente de lots enclavés, qui auraient nécessité l'établissement de droits de passage parce qu'ils ne bénéficiaient pas d'un accès direct et donc d'une largeur minimale d'au moins 50 mètres en façade d'un chemin public, devaient être consenties d'un bloc à celui qui possédait un tel droit d'accès sur un lot contigu: une mesure favorisant jusqu'à un certain point le remembrement.

Notons également que des modifications ont été apportées en 1988, au zonage agricole ce qui a eu pour effet de modifier à la baisse les superficies réservées au Parc Industriel de Lachute. Une partie des acquisitions de ce Parc, fait suite à une cession de terre consentie par la Couronne en 1987. Finalement, aucune de ces modifications n'apparaissent au plan de zonage de Lachute qui date de 1983.

Les diverses limites de cette zone industrielle sont montrées sur la carte cadastrale à grande échelle.

Concernant les mesures d'atténuation pour empêcher que des lots ne deviennent enclavés suite à la construction de l'autoroute:

Un chemin de desserte agricole sera aménagé en même temps que la construction de l'autoroute, parallèlement à celle-ci, du côté sud. Il permettra aux exploitants A-1, A-5 ET II-20 d'avoir un accès aux lots 31-102, 31-103, 31-104, 31-105, 31-106 et 31-107 par la route 158 et le chemin Saint-Louis.

### QUESTION 13 - COURS D'EAU DE LA ZONE D'ETUDE

L'autoroute 50 traversera à 8 reprises de petits cours d'eau. Il s'agit des ruisseaux Strong, Vide-Sac, Albert Leroux, d'un embranchement du ruisseau Roger, d'un ruisseau sans nom au sud du Grand Méandre et des ruisseaux Poirier, Joly et Morand. Cinq de ces ruisseaux sont intermittents, les ruisseaux Strong, Poirier et Joly étant permanents. Plusieurs sont traversés à leur origine (ruisseaux Strong et Joly). Par endroit, certains sont canalisés et ont l'envergure d'un canal de drainage.

Il va de soi que ces ruisseaux sont caractéristiques du domaine agricole et que la faune piscicole qui y est associée, est principalement composée de poissons fourrage. Le débit très lent de ces cours d'eau, leur faible dimension, la turbidité, etc. rendent ces sites peu attrayants pour les poissons sportifs. Aucune frayère importante n'est répertoriée dans les rapports du MLCP.

Selon le MLCP, il y aurait eu en 1987, 7 pêcheurs commerciaux de poissons-appâts dans la région. Ils fréquentent le lac Saint-François au printemps, le lac des Deux-Montagnes et le fleuve Saint-Laurent à l'automne et les petits cours d'eau à l'été pour y effectuer leurs prélèvements. Au printemps, les cyprins s'y trouvent nombreux sur les frayères; tandis qu'à l'automne de grandes concentrations sont observées dans les grands plans d'eau. Durant l'automne (8 semaines), ces pêcheurs commerciaux y effectuent la majorité de leurs prélèvements annuels (55% de la récolte annuelle; moyenne de 301kg/semaine). Au printemps (8 semaines), la récolte y est faible (18% de la récolte annuelle: moyenne de 90kg/semaine). Durant l'été, ces espèces de poissons délaissent les grands plans d'eau et se retrouvent en petits nombres dans les ruisseaux et canaux de drainage. A cette période (16 semaines), les pêcheurs commerciaux en déployant beaucoup d'efforts récoltent 27% de la récolte annuelle, moyenne de 75kg/semaine.

Les informations obtenues ne permettent pas de connaître avec précision les sites de pêche. Toutefois, les ruisseaux traversés par l'autoroute offrent un potentiel équivalent aux autres ruisseaux de la région durant la saison estivale. Il est donc important que ce potentiel ne soit pas affecté par le projet.

A la section 7.13 du "Cahier des charges et devis généraux" du Ministère, concernant les obligations et responsabilités de l'entrepreneur sur la protection des plans d'eau, il est mentionné:

- que dans le cas d'exécution de travaux à proximité de plans d'eau, y compris les fossés publics et privés, l'entrepreneur ne doit pas affecter ces derniers d'aucune façon;
- que durant les travaux, la libre circulation des eaux doit être assurée sans créer d'impact inacceptable au point de vue hydraulique et environnemental;
- qu'à tous les endroits où il y a risque d'érosion, le sol doit être stabilisé.

Ces mesures seront suffisantes pour assurer la protection des populations de poissons et l'exploitation par les pêcheurs commerciaux de poissons-appâts.

QUESTION 14 - RESTRICTION QUANT AU DEBOISEMENT EN JANVIER,  
FEVRIER ET MARS

Aux chaînages 0+800, 2+900, 3+300, 6+800 et 16+200, on trouve des parcelles boisées de qualité très élevée comme habitat d'hiver potentiel pour le Cerf de Virginie. Comme la présence du cerf a déjà été notée en hiver au sud de la route 158 dans la zone d'étude et que nous sommes en présence d'habitat de qualité, il serait approprié d'éviter de déranger les cerfs fréquentant ces zones au cours des mois d'hiver. Même si l'utilisation par le cerf y est marginale, il semble que l'absence de déboisement durant les mois de janvier, février et mars soit très peu contraignante dans le déroulement du calendrier de construction.

#### QUESTION 15 - EROSION EOLIENNE

Des échantillons de sol prélevés dans les dépôts meubles d'origine éolienne ont été analysés au laboratoire du ministère des Transports du Québec. Les résultats indiquent que ces dépôts sont sensibles à l'érosion éolienne lorsque la couverture végétale est inexistante.

Cependant, le tracé traverse en très grande partie des dépôts sous couvert forestier ce qui pourra prévenir l'effet des vents. La présence de sablières et de quelques zones à faible couverture végétale pourraient représenter, en théorie, des sols plus sensibles à l'érosion éolienne. Une étude complémentaire sera effectuée afin de bien délimiter ces zones sensibles et d'évaluer l'influence du nouveau corridor dans ces secteurs.

Dans l'éventualité où les conclusions de cette étude indiqueraient que les risques d'érosion éolienne imputables à l'autoroute sont réels, le ministère des Transports du Québec inclura toutes les mesures de correction appropriées dans ses plans et devis. Ces mesures pourront comprendre entre autres l'installation d'un brise-vent végétal, la revégétation des sols dénudés ou toute autre mesure jugée nécessaire.

#### QUESTION 16 - MAINTIEN DES VOIES FERREES

Après vérification par le Service des utilités publiques lors de l'étude du tracé, une seule voie ferrée située au chaînage 16+800 serait abandonnée. L'étagement à cet endroit sera donc éliminé.

QUESTION 17 - LISTE DES ORGANISMES CONSULTES

MRC d'Argenteuil:

M. Yves Paré, Secrétaire-trésorier

MRC Mirabel:

M. Jean-Luc Riopel, Commissaire industriel

M. Jacques Riou, Directeur de l'Urbanisme

Ville de Lachute:

M. Gilles Martin, Commissaire industriel

M. Raymond Gauthier, Inspecteur municipal

Ville de Mirabel:

M. Robert Roy, Directeur de l'Hygiène du Milieu

Société immobilière du Canada:

M. Léo Ferland

M. Claude Jardon

Ministère des Affaires culturelles:

M. Jacques Robert, Patrimoine

Ministère Loisir, Chasse et Pêche:

M. Eloi Mathieu

Mme Sylvie Desjardins

M. Michel Beaudoin

Centre d'Information et d'Animation culturelle:

M. Jean-Paul Raymond

Union des Producteurs agricoles:

M. Jean-Paul Raymond, Président

---

ANNEXE 1

QUESTIONS RELATIVES A L'ETUDE D'IMPACT  
DE L'ENVIRONNEMENT

---





Gouvernement du Québec  
Ministère de l'Environnement  
**Direction des évaluations  
environnementales**

Sainte-Foy, le 21 juillet 1988

Monsieur Jacques Gagnon  
Ministère des Transports  
Service de l'Environnement  
255, rue Crémazie-Est  
Montréal (Québec)  
H2M 1L5


OBJET: Autoroute 50 - Tronçon Lachute/Mirabel  
N/D : 3211-05-88

---

Monsieur,

Je vous transmets les questions résultant de l'examen de l'étude d'impact relative au projet en titre. Elles devront faire l'objet d'un rapport complémentaire à l'étude d'impact à être déposé en trente (30) copies.

Assuré de votre collaboration habituelle, je vous prie d'agréer, monsieur, mes meilleurs sentiments.

  
PIERRE R. BOUCHER  
Chargé de projet  
Direction des évaluations  
environnementales

PRB/sd


cc.: Madame Jane Lalonde

QUESTIONS RELATIVES À L'ÉTUDE D'IMPACT  
SUR L'ENVIRONNEMENT - AUTOROUTE 50 -  
TRONCON LACHUTE - MIRABEL POUR LES FINS D'UN  
RAPPORT COMPLEMENTAIRE

1. Est-ce que le MTQ peut fournir les raisons qui justifient une emprise allant jusqu'à 213,36 m dans la MRC d'Argenteuil et est-ce qu'il peut effectuer les travaux projetés dans une emprise nominale de 90 m?
2. Compte tenu que la situation actuelle favorise la circulation par l'autoroute 40-417, le MTQ peut-il fournir les estimés et prévisions de la circulation pour l'autoroute 40-417 et un estimé des affectations de circulation après la construction de l'autoroute 50?
3. Selon les prévisions de circulation fournies à l'étude d'impact pour le tronçon de route Mirabel - Lachute, l'infrastructure prévue semble surdimensionnée par rapport aux besoins. Est-ce qu'il y a autre projet pour raccorder l'autoroute 40 - 417 de Pointe-Fortune à Lachute?
4. A partir de quelle base et de quelle façon sont établis les estimés de circulation de 1987?
5. En raison de l'importance du tourisme et de la villégiature dans le prolongement de l'autoroute 50, est-ce que le MTQ peut fournir les estimés du débit journalier moyen d'été (D.J.M.E.) pour les mêmes périodes que le D.J.M.A.?

6. Le MTQ indique, à la page 18 de l'étude d'impact, qu'une seule chaussée à deux voies sera construite et mise en service lors de la phase I et que ce n'est que dans la phase finale que l'autoroute aura deux chaussées. Est-ce que le MTQ pourrait préciser son échéancier de construction en fonction des estimés et prévisions de circulation?
7. À la page 236 de l'étude d'impact, au chaînage 2+000 à 4+000, on indique dans les mesures d'atténuation de l'impact visuel que la bande centrale (terre-plein) sera réduite au minimum requis. Est-ce que l'on pourrait préciser quel est le minimum requis?
8. Afin de répondre aux besoins du nouveau lien routier, est-ce que le ministère des Transports pourrait compléter l'étude de d'autres variantes techniques telles que:
  - a) une route régionale à deux voies avec possibilité d'élargissement à quatre voies;
  - b) un boulevard du type de celui de Mirabel;
  - c) toute autre variante technique qu'il jugera appropriée?
9. Le tronçon de l'autoroute 50 déjà construit au sud de Lachute à l'ouest de la route 148 débute par une chaussée à quatre voies. Est-ce que ce segment va demeurer dans sa forme actuelle?
10. Il serait nécessaire que le MTQ fournisse des coupes transversales et des illustrations des sections-type (dessins normalisés) et des schémas des échangeurs selon les différentes variantes techniques étudiées?
11. À la page 18 de l'étude d'impact, on indique que l'emprise nécessaire à la réalisation des autoroutes 13 et 50 à l'intérieur du territoire exproprié de Mirabel a été remise au ministère des Transports. Dans l'éventualité où des parties de l'emprise transférée par le gouvernement du Canada au gouvernement du Québec ne seraient pas requises pour les fins de l'autoroute 50 ou du projet routier concerné, est-ce que c'est le "Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires" qui s'applique, et si oui, le MTQ pourrait-il l'inclure à son rapport complémentaire à l'étude d'impact pour fins d'information?

12. Nous demandons au MTQ de fournir la structure cadastrale avec les numéros de lots pour l'aire du tracé retenu, d'illustrer les aires de services des exploitations agricoles, d'identifier les superficies agricoles qui seront enclavées et d'indiquer les mesures d'atténuation qu'il entend prendre à cet effet?
13. Nous demandons au MTQ d'identifier et de décrire les cours d'eau qui seront traversés par la route, d'indiquer s'il y a la présence de poissons, d'aires de frai ou d'alimentation, des prélèvements, les impacts possibles des travaux prévus et les mesures d'atténuation à prendre s'il y a lieu?
14. Est-ce que le MTQ pourrait donner les explications pertinentes à la mesure d'atténuation visant à ne pas effectuer de déboisement durant les mois de janvier, février et mars aux chaînages 0+800/2+900/3+300/6+800/16+200 tel que mentionné à la page 230 de l'étude d'impact?
15. L'inventaire de l'étude d'impact révèle qu'une bonne partie du tracé retenu est situé dans des dépôts meubles d'origine éolienne (dunes de Canuta). Quelles sont les mesures d'atténuation que le MTQ entend prendre dans l'éventualité où il y aurait de l'érosion éolienne hors de l'emprise suite aux travaux prévus?
16. Est-ce que le MTQ pourrait vérifier auprès des compagnies concernées si les voies ferrées traversées par le projet de route vont continuer d'être en opération et si les viaducs prévus sont toujours opportuns?
17. Est-ce que le MTQ pourrait rendre compte des consultations effectuées auprès des municipalités, MRC, la Société Mirabel et autres organismes du milieu?

  
PIERRE R. BOUCHER  
Chargé de projet  
Direction des évaluations  
environnementales

Le 21 juillet 1988

---

ANNEXE 2

SCHEMAS DES ECHANGEURS ET SECTIONS-TYPES

---



# NORMES

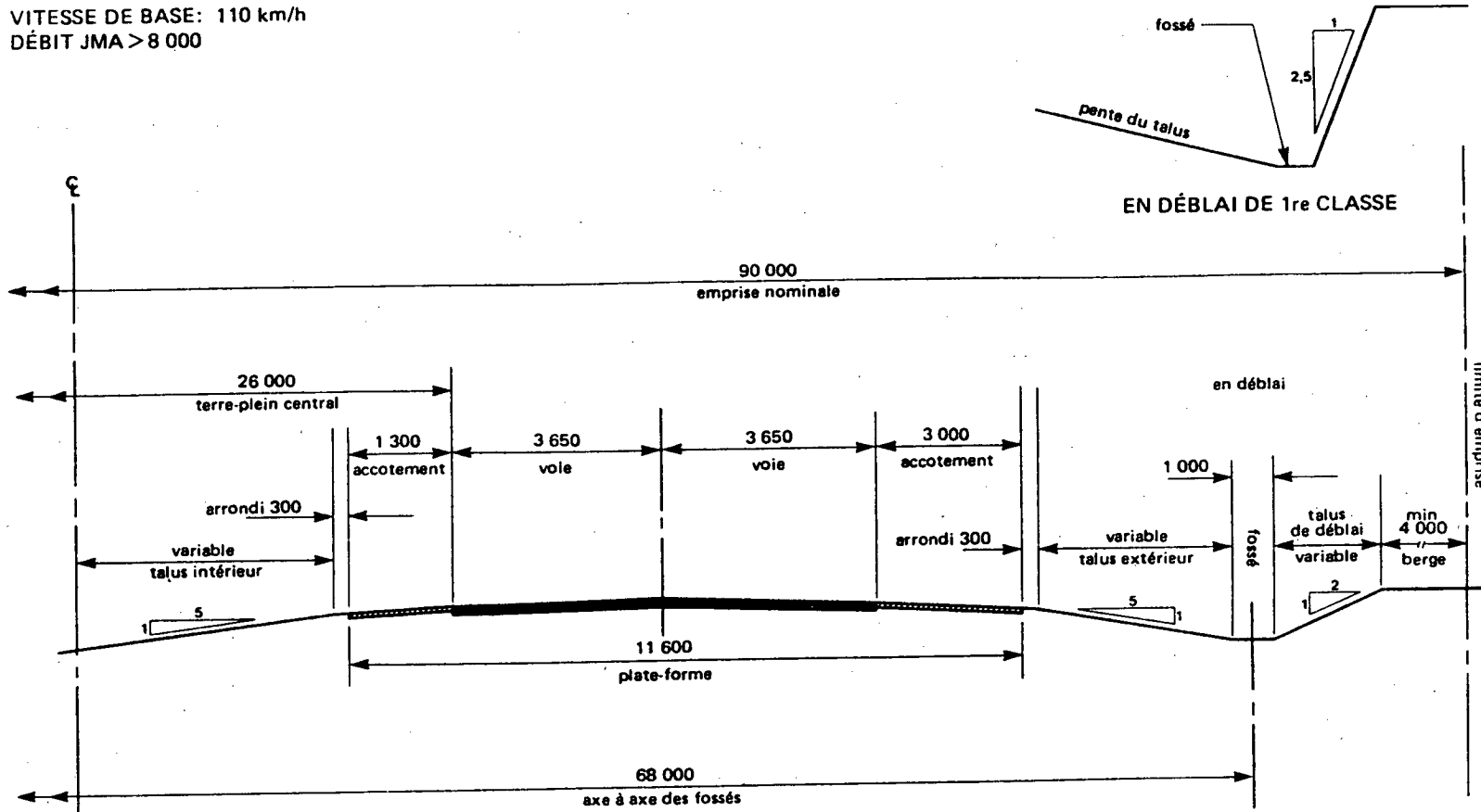
PROFIL EN TRAVERS  
AUTOROUTES  
EN MILIEU RURAL (TYPE A)

D-2300

2.3.1

80-06-01

VITESSE DE BASE: 110 km/h  
DÉBIT 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.



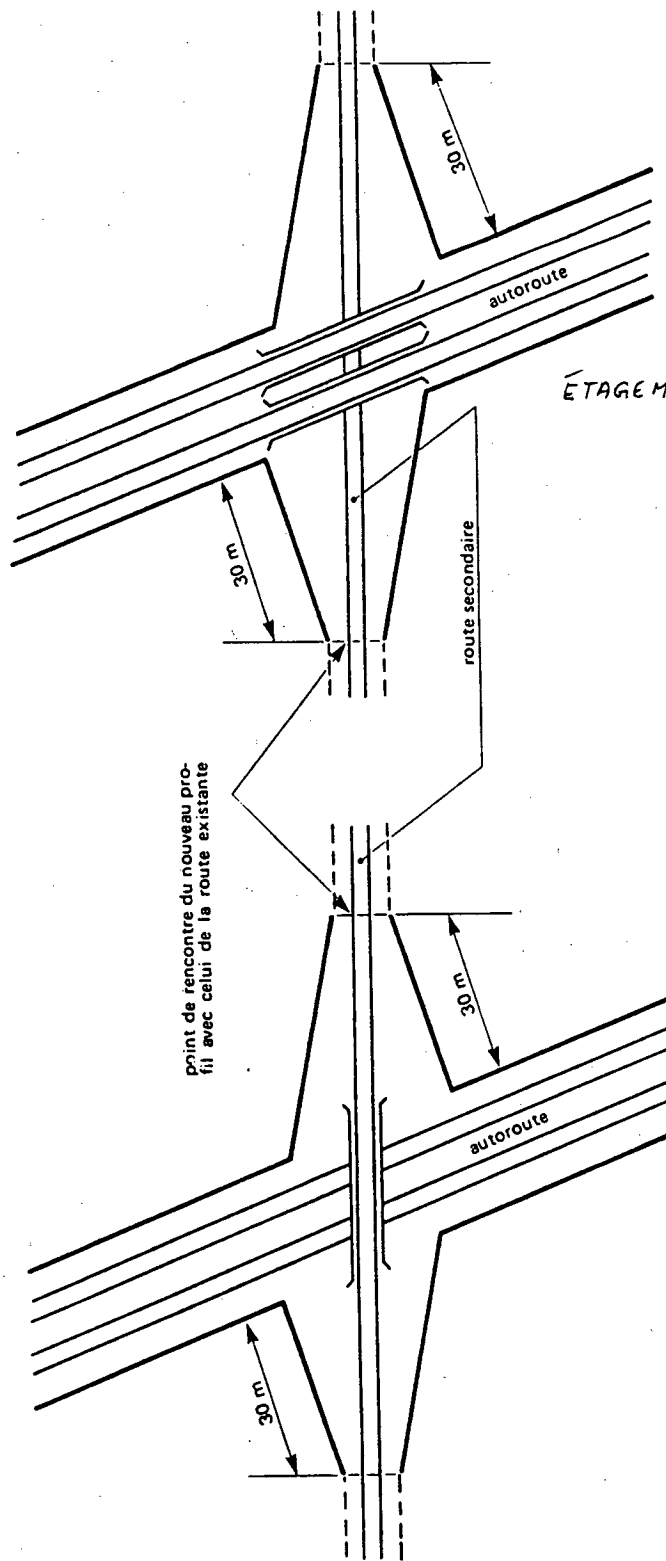
NON-ACCÈS  
POUR UN CROISEMENT DÉNIVELÉ  
D'UNE ROUTE SECONDAIRE

D-2900

2.9.3.1

80-06-01

# NORMES



ÉTAGEMENT SANS ÉCHANGEUR.

— non-accès



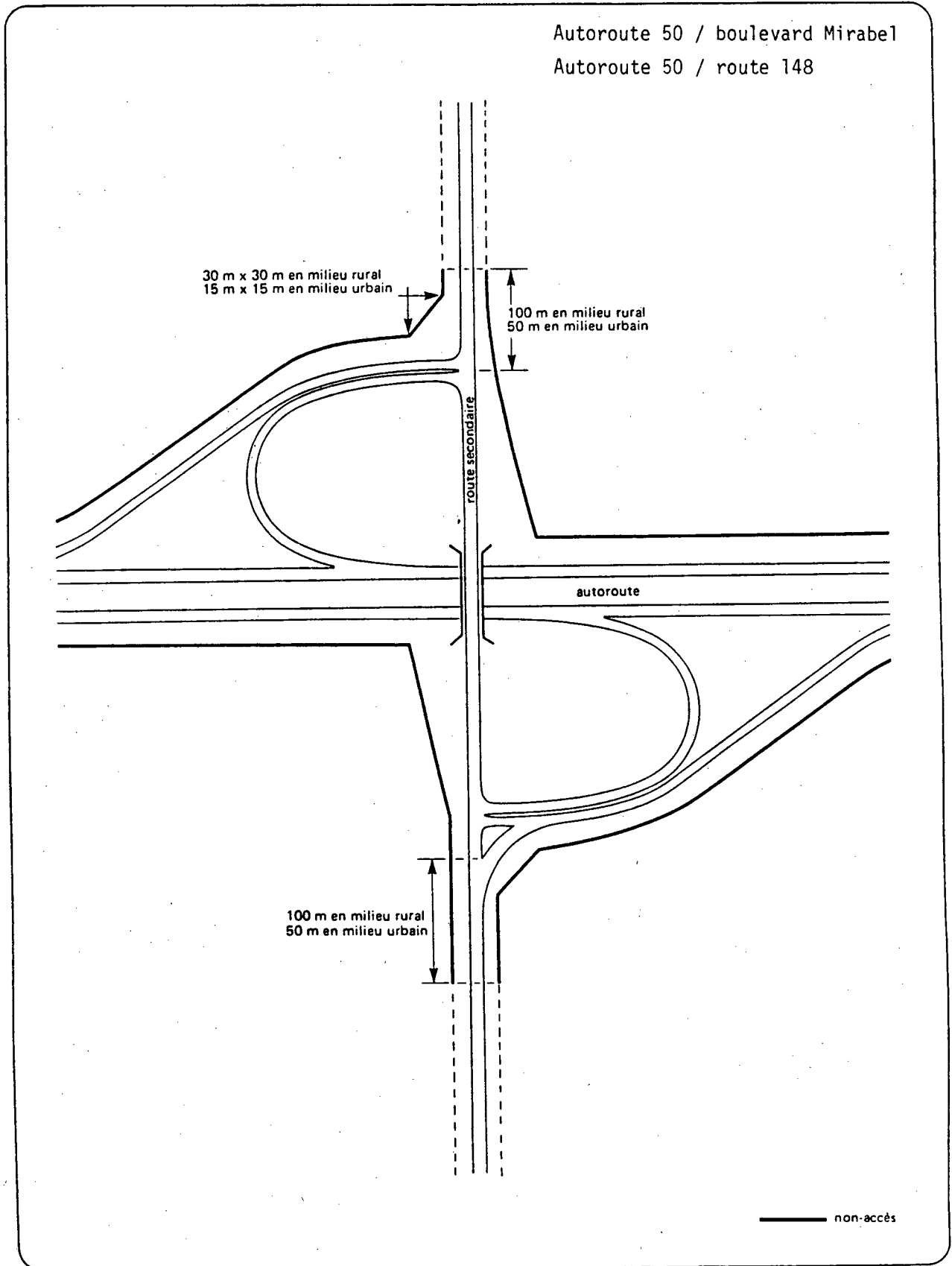
NON-ACCÈS POUR UN  
ÉCHANGEUR "PARCLO" (A2)

D-2901

2.9.3.2

80-06-01

# NORMES







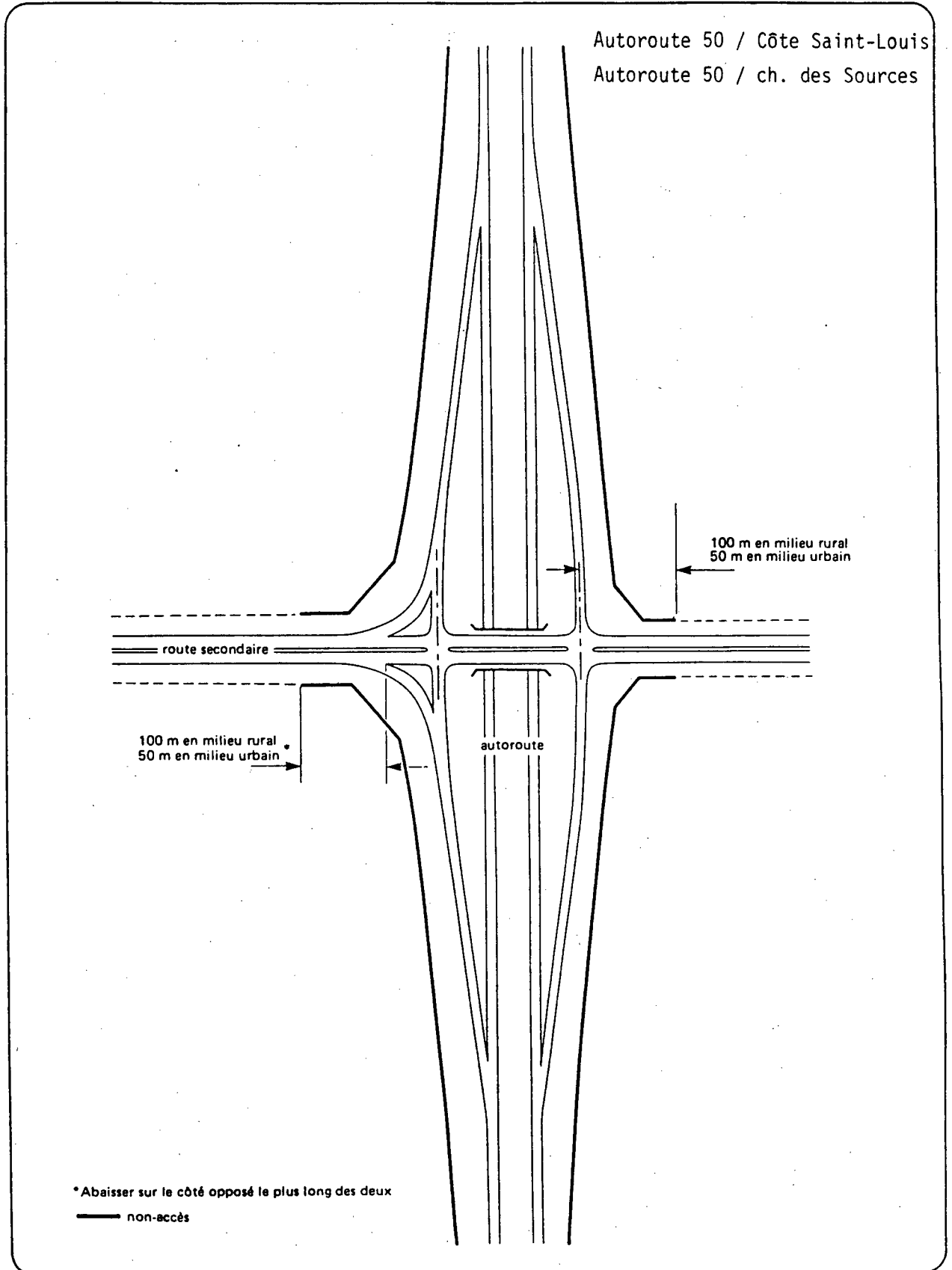
NON-ACCÈS POUR UN  
ÉCHANGEUR "LOSANGE"

D- 2905

2.9.3.6

80-06-01

# NORMES



---

ANNEXE 3

REGLEMENT SUR LES CONDITIONS DE DISPOSITION  
DES IMMEUBLES EXCEDENTAIRES

---

## Conseil du trésor

### C.T. 154599, 29 janvier 1985

Loi sur l'administration financière  
(L.R.Q., chap. A-6)

#### Immeubles excédentaires — Conditions de disposition

CONCERNANT le Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires

ATTENDU QU'en vertu du deuxième alinéa de l'article 25 de la Loi sur l'administration financière (L.R.Q., chap. A-6), le Conseil du trésor peut adopter des règlements applicables aux ministères du gouvernement et à tout organisme qu'il désigne et dont les membres sont nommés par le gouvernement ayant trait, sous réserve de l'article 49 et de toute autre loi, aux conditions des aliénations de biens;

ATTENDU QU'il y a lieu de remplacer le Règlement sur les conditions d'aliénation des biens immeubles publics excédentaires (R.R.Q., 1981, chap. A-6, r. 3);

ATTENDU QU'en vertu de l'article 27 de la Loi sur l'administration financière tout règlement adopté en vertu du deuxième alinéa de l'article 25 de cette loi entre en vigueur à la date de sa publication à la *Gazette officielle du Québec* ou à toute date ultérieure qui y est fixée;

LE CONSEIL DU TRÉSOR DÉCIDE:

D'adopter le Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires, ci-joint.

Le greffier du Conseil du trésor,  
MICHEL CREVIER

#### Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires

Loi sur l'administration financière  
(L.R.Q., chap. A-6, art. 25)

**1.** Sauf disposition contraire, le présent règlement s'applique aux ministères et organismes dont les membres sont nommés par le gouvernement et dont le budget est voté par l'Assemblée nationale, à l'exclusion de la Société d'habitation du Québec.

**2.** Dans ce règlement, à moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend par:

« exploitant »: une personne dont l'exploitation est enregistrée auprès du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation conformément au Programme d'enregistrement des exploitations agricoles et de diffusion des informations;

« immeuble excédentaire » ou « immeuble »: un bien immeuble détenu par un ministère, à l'exclusion des terres publiques, vacantes ou construites, sous la juridiction du ministre de l'Énergie et des Ressources ou du ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, pour lequel il n'est prévu aucune utilisation dans un délai de 5 ans;

« ministère »: un ministère ou un organisme auquel s'applique le présent règlement;

« municipalité »: une corporation municipale quelle que soit la loi qui la régit, une municipalité régionale de comté, une communauté urbaine, la communauté régionale de l'Outaouais et la Société d'aménagement de l'Outaouais créée en vertu de la Loi sur la communauté régionale de l'Outaouais (L.R.Q., chap. c-37.1);

« valeur »: la valeur d'un immeuble selon l'évaluation municipale ou la valeur correspondant au prix payable pour des immeubles comparables.

**3.** Le ministre des Transports est responsable de la disposition des immeubles excédentaires.

**4.** Dès qu'un immeuble devient excédentaire, le ministère qui en a la gestion et l'administration doit le déclarer excédentaire au ministre des Transports.

**5.** Le ministre des Transports tient l'inventaire des immeubles qui lui ont été déclarés excédentaires.

**6.** Le ministre des Transports doit transmettre annuellement à chaque ministère une liste des immeubles excédentaires pour qu'il puisse, dans un délai de 60 jours, lui faire connaître son intérêt à les utiliser.

Un immeuble qui apparaît dans l'inventaire peut toutefois ne pas être inscrit sur la liste et faire l'objet d'une disposition immédiate par le ministre des Transports, s'il s'agit:

1° d'un immeuble visé dans l'article 15;

2° d'un immeuble situé dans une zone agricole au sens de la Loi sur la protection du territoire agricole (L.R.Q., chap. P-41.1);

3° d'un immeuble qui doit être démolé parce que désuet, non transportable ou non sécuritaire.

**7.** Le ministre des Transports ne peut rayer un immeuble de l'inventaire tant qu'il n'en a pas disposé. Les frais de gestion et d'administration de cet immeuble continuent pendant ce temps d'être à la charge de celui qui l'a déclaré excédentaire, ainsi que les frais de démolition le cas échéant.

Pour en diminuer les frais, le ministre qui a déclaré l'immeuble excédentaire peut le louer pour une durée maximale de 5 ans. Le bail doit prévoir que les frais d'exploitation, les taxes et les assurances sont à la charge du locataire. Une copie du bail doit être transmise au ministre des Transports.

**8.** Lorsqu'un ministère manifeste son intérêt à utiliser un immeuble qui apparaît dans l'inventaire, le ministre des Transports en informe le ministère qui l'a déclaré excédentaire pour que celui-ci en transfère la gestion et l'administration par arrêté ministériel.

**9.** Lorsque plus d'un ministère ont manifesté leur intérêt à utiliser le même immeuble, le transfert est décidé par le ministre des Transports, après concertation avec les intéressés.

**10.** Lorsqu'aucun ministère n'a manifesté un intérêt à utiliser un des immeubles visés dans l'article 5, le ministre des Transports peut en disposer.

**11.** Si l'immeuble est situé dans une zone agricole au sens de la Loi sur la protection du territoire agricole (L.R.Q., chap. P-41.1), le ministre des Transports ne peut en disposer que conformément aux conditions suivantes:

1° si l'immeuble est loué à un exploitant depuis au moins 1 an, il doit d'abord le lui offrir à un prix correspondant à sa valeur, déduction faite du coût des améliorations apportées par le locataire.

L'exploitant dispose d'un délai de 30 jours pour accepter l'offre du ministre. Un délai différent peut toutefois être convenu entre les parties si l'exploitant a déjà notifié le ministre de son intention de se porter acquéreur de ce bien;

2° si l'immeuble ne fait pas l'objet d'une location au sens du premier alinéa du paragraphe 1°, si l'exploitant n'a pas répondu dans le délai prévu à l'offre de vente

ou s'il l'a refusée, le ministre peut procéder par appel d'offres sur invitation auprès des exploitants dont un immeuble est contigu à celui à disposer ainsi qu'auprès de l'exploitant qui en est locataire depuis moins de 1 an.

Le délai de soumission fixé par l'appel d'offres ne peut être inférieur à 30 jours. Si, à la date de l'ouverture des soumissions, aucun des exploitants n'a présenté d'offres, l'immeuble est alors offert à tous les exploitants par soumissions.

**12.** Si le ministre des Transports n'a pu disposer d'un immeuble situé dans une zone agricole conformément à l'article 11, il doit l'offrir au ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation pour qu'il puisse, dans un délai de 90 jours, lui faire connaître son intérêt à l'utiliser.

Si le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation n'a pas répondu dans le délai prévu à l'offre ou s'il l'a refusé, le ministre des Transports peut offrir cet immeuble au public par soumissions.

**13.** Si l'immeuble n'est pas situé dans une zone agricole, il doit être offert successivement:

1° à la Société immobilière du Québec;

2° aux ministères des Affaires sociales et de l'Éducation pour le bénéfice d'institutions de leurs réseaux respectifs;

3° aux municipalités.

Lorsqu'aucune de ces entités n'a manifesté un intérêt à acquérir cet immeuble, il est alors offert au public par soumissions.

**14.** Lorsque des soumissions sont exigées, elles doivent être sollicitées par affichage sur le site de l'immeuble pendant au moins un mois ou par appel d'offres dans les journaux.

Si la valeur de l'immeuble offert n'excède pas 25 000 \$, les soumissions peuvent alors être sollicitées par encan public.

**15.** Les soumissions peuvent aussi, malgré le premier alinéa de l'article 14, être sollicitées sur invitation dans l'un ou l'autre des cas suivants:

1° si l'immeuble est enclavé de façon telle qu'une seule personne peut s'en porter acquéreur;

2° si un passage peut être exigé sur cet immeuble par un propriétaire d'immeuble contigu, ou si une partie de l'immeuble est sujette à un droit de passage au bénéfice du propriétaire d'un immeuble contigu;

3° s'il s'agit de permettre à une personne de racheter en tout ou en partie l'immeuble acquis d'elle par expropriation par le gouvernement;

4° s'il s'agit d'un immeuble dont la valeur est inférieure à 2 000 \$.

**16.** Le ministre des Transports ne peut disposer d'un immeuble à un prix moindre que sa valeur, sauf s'il s'agit de la cession d'un immeuble à la Société immobilière du Québec, à une institution relevant du ministère des Affaires sociales ou de l'Éducation ou à une municipalité; dans ce cas, la cession ne peut être faite à un prix inférieur à la valeur du terrain, compte tenu des liens et servitudes qui peuvent l'affecter.

**17.** Malgré l'article 16, le ministre des Transports peut disposer d'un immeuble à titre gratuit en faveur d'une municipalité à la condition qu'il soit utilisé pour son réseau routier.

Il peut aussi consentir, à titre gratuit, à une municipalité un droit réel pour des travaux d'utilité publique s'ils confèrent une plus-value à l'immeuble.

Les frais relatifs à la cession sont à la charge de la municipalité et l'acte doit comporter, le cas échéant, une clause autorisant le ministre à en reprendre possession aux frais de la municipalité ou à lui en réclamer la valeur à la date de la réclamation ou cas d'abandon du projet d'utilisation pour son réseau routier.

**18.** Le présent règlement remplace le Règlement sur les conditions d'aliénation des biens immeubles publics excédentaires (R.R.Q., 1981, chap. A-6, r. 3).

**19.** Le présent règlement entre en vigueur le dixième jour qui suit la date de sa publication à la *Gazette officielle du Québec*.

---

ANNEXE 4

PROTOCOLE D'ENTENTE ENTRE  
LA SOCIETE IMMOBILIERE DU CANADA (MIRABEL) LIMITEE  
ET LE  
CENTRE D'INFORMATION ET D'ANIMATION COMMUNAUTAIRE

---

PROTOCOLE D'ENTENTE

ENTRE

LA SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE DU CANADA (MIRABEL) LIMITÉE  
société légalement constituée en vertu des lois du Canada,  
représentée par son Président, Monsieur Pierre Hardy,  
(ci-après désignée "La Société")

Partie de première part

ET

LE CENTRE D'INFORMATION ET D'ANIMATION COMMUNAUTAIRE,  
corporation légalement constituée en vertu des lois du Québec,  
représentée par son président Monsieur Jean-Paul Raymond,  
(ci-après désignée "Le C.I.A.C.")

Partie de seconde part

ATTENDU QUE la Société a pour mandat de faire des  
recommandations au ministre des Travaux publics visant  
l'établissement détaillé d'un programme de gestion et  
d'aliénation des terrains périphériques de l'aéroport de  
Mirabel et la mise à jour du plan d'utilisation et  
d'aménagement de ces terrains ;

ATTENDU QUE le C.I.A.C. a parmi ses membres des expropriés et  
des locataires intéressés par la vente de ces terrains  
périphériques;

ATTENDU QUE la Société a entrepris en octobre 1984 une  
consultation auprès du C.I.A.C., sur la mise en application  
d'un programme de vente des terrains périphériques;

ATTENDU QUE le C.I.A.C. et certains de ses membres ont  
institué le 5 mai 1983 contre la Société et le gouvernement du  
Canada des procédures judiciaires pour demander l'annulation  
de l'expropriation effectuée le 27 mars 1969 de tous les lots  
expropriés à l'exception du lot I actuel, la rétrocession des  
terrains périphériques aux expropriés et la suspension de tous  
les actes qui auraient pour effet de priver les demandeurs de  
la jouissance et de l'utilisation des immeubles dont ils  
étaient propriétaires avant l'expropriation de 1969;

ATTENDU QUE le ministre responsable de la Société, le ministre des Travaux publics, l'Honorable Roch La Salle a suspendu la vente des terrains périphériques le 19 septembre 1984;

Les parties aux présentes conviennent de ce qui suit:


1. La Société recommande au ministre des Travaux publics de faire autoriser par le Cabinet des Ministres un programme de vente des terrains périphériques comprenant les modalités suivantes:
  - 1.1) Un droit de premier refus est accordé à l'exproprié pour l'achat de la propriété pour laquelle il a été exproprié; si l'exproprié n'exerce pas son droit de premier refus, l'ordre de priorité de vente est le suivant: le locataire, la banque d'expropriés et le public en général;
  - 1.2) Le prix de vente est calculé suivant la valeur marchande des propriétés:
    - 1.2.1) La valeur marchande tient compte de facteurs de dépréciation socio-économiques tels le manque d'organisation sociale en fonction de la localisation de la propriété sur les terrains périphériques, l'impact des contraintes aéroportuaires et dans le secteur agricole, la surévaluation des ventes comparables de propriétés avoisinantes retenues pour l'évaluation des propriétés sur les terrains périphériques;
    - 1.2.2) Les propriétés d'une valeur marchande supérieure à 75 000\$ font l'objet de plus d'une évaluation et la moyenne de ces évaluations est retenue aux fins de la détermination du prix de vente.
  - 1.3) Une réduction de 15% de la valeur marchande de la propriété est accordée à l'exproprié et au locataire acquéreur; elle est calculée avant la déduction des investissements et améliorations reconnus.
  - 1.4) L'évaluation des propriétés fait abstraction de leur usage et leur occupation actuels. Tous les investissements et améliorations effectués par les exploitants agricoles sur les bâtiments, la résidence, et la terre qu'ils occupent sont reconnus à leur valeur contributive. Il en est de même dans les secteurs résidentiel et commercial. L'entretien supérieur à celui du bon père de famille est également reconnu.
  - 1.5) Les locataires résidentiels qui ont choisi de refuser les améliorations locatives contrairement aux dispositions du bail bénéficient d'une réduction n'excédant pas 1 pourcent (1%) du prix de vente par année d'occupation.

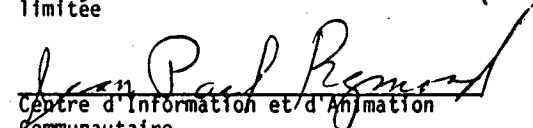


- 1.6) Pour favoriser la relocalisation d'un locataire déplacé par un exproprié, l'offre d'achat prévoit le maintien du locataire dans les lieux loués par un bail d'une durée de deux (2) ans, tant dans les secteurs résidentiel, agricole et commercial.
  
- 1.7) Le locataire déplacé de la propriété ou d'une partie de la propriété qu'il occupe bénéficie d'une réduction additionnelle de 15% du prix de vente de cette dernière, réduction qu'il peut appliquer à l'achat d'une autre propriété équivalente sur les terrains périphériques ou à l'achat de la partie de propriété qu'il occupe et dont il n'est pas déplacé. Cette réduction additionnelle de 15% est accordée à l'exproprié qui accepte de ne pas déplacer un locataire, en acquérant une autre propriété que celle dont il était propriétaire en 1969, pourvu que cette réduction soit appliquée à l'achat d'une propriété vacante équivalente à celle de 1969.
  
- 1.8) Les investissements et améliorations reconnus que le locataire a apportés à la propriété lui sont payés à leur valeur contributive, s'il n'acquiert pas une autre propriété. Elle sont déduites du prix de vente si le locataire est déplacé et acquiert une autre propriété sur les terrains périphériques.
  
- 1.9) Un sommaire de l'évaluation est préparé démontrant le calcul du prix de vente tel que prévu aux articles 1.2 à 1.8 inclusivement.
  
- 1.10) Un comité de consultation et de contrôle est formé. Il est constitué de deux membres dont un nommé par le C.I.A.C. et l'autre par la Société. Il a le mandat ci-après établi:
  - 1.10.1) Examiner les évaluations faites par les évaluateur conseils retenus par la Société, et advenant un désaccord du comité sur ces évaluations, en demander une autre; le comité retiendra la valeur moyenne des deux dernières évaluations;
  - 1.10.2) Assurer le respect et la mise en application du présent protocole;
  - 1.10.3) Etablir les règles de procédure de mise en application du présent protocole;
  - 1.10.4) Voir à l'application du versement de 5 000 000\$ prévu à l'article 2.1;
  - 1.10.5) Entendre les représentations des personnes visées par le présent protocole et faire toutes recommandations qu'il juge appropriées sur la mise en application du présent protocole;

- 1.10.6) Etablir le montant des arrérages de loyer impayés par les locataires ainsi que les modalités de remboursement de ces arrérages.
- 1.11) Toutes les décisions du comité sont unanimes, finales et sans appel.
- 1.12) Le comité peut avoir recours à la consultation de conseillers-experts relativement à la mise en application du présent protocole.
2. Au bénéfice des terrains périphériques, la Société recommande au gouvernement du Canada de verser au gouvernement du Québec:
- 2.1) une somme de 5 millions\$ pour financer un programme de remboursement des dépenses effectuées par le propriétaire agriculteur dans le cadre de l'accélération des investissements visant la normalisation des terres agricoles.
- 2.2) Les mécanismes de fonctionnement de ce programme seront le résultat d'une entente entre la Société, le C.I.A.C., et le M.A.P.A.Q.
3. Sujet à l'accord du Cabinet des ministres sur les recommandations formulées dans le présent protocole et à la date de cette décision du Cabinet, le C.I.A.C. se désistara des procédures judiciaires ci-haut décrites. Le C.I.A.C. s'engage à signer tout document pour donner effet à ce désistement.
4. A la signature de l'offre d'achat d'une propriété sur les terrains périphériques, chaque membre du C.I.A.C. se désistara de toutes les procédures qu'il a intentées contre la Société et le gouvernement du Canada et des demandes reconventionnelles formulées en défense aux actions en réclamations d'arrérages de loyer de la Société devant les tribunaux civils et administratifs. Ils s'engagent à signer tout document pour donner effet à ce désistement. La Société et le gouvernement du Canada se désisteront des procédures instituées devant les tribunaux civils et administratifs ci-haut décrites.

EN FOI DE QUOI, LES PARTIES SIGNENT A MIRABEL, ce 27 mars 1985

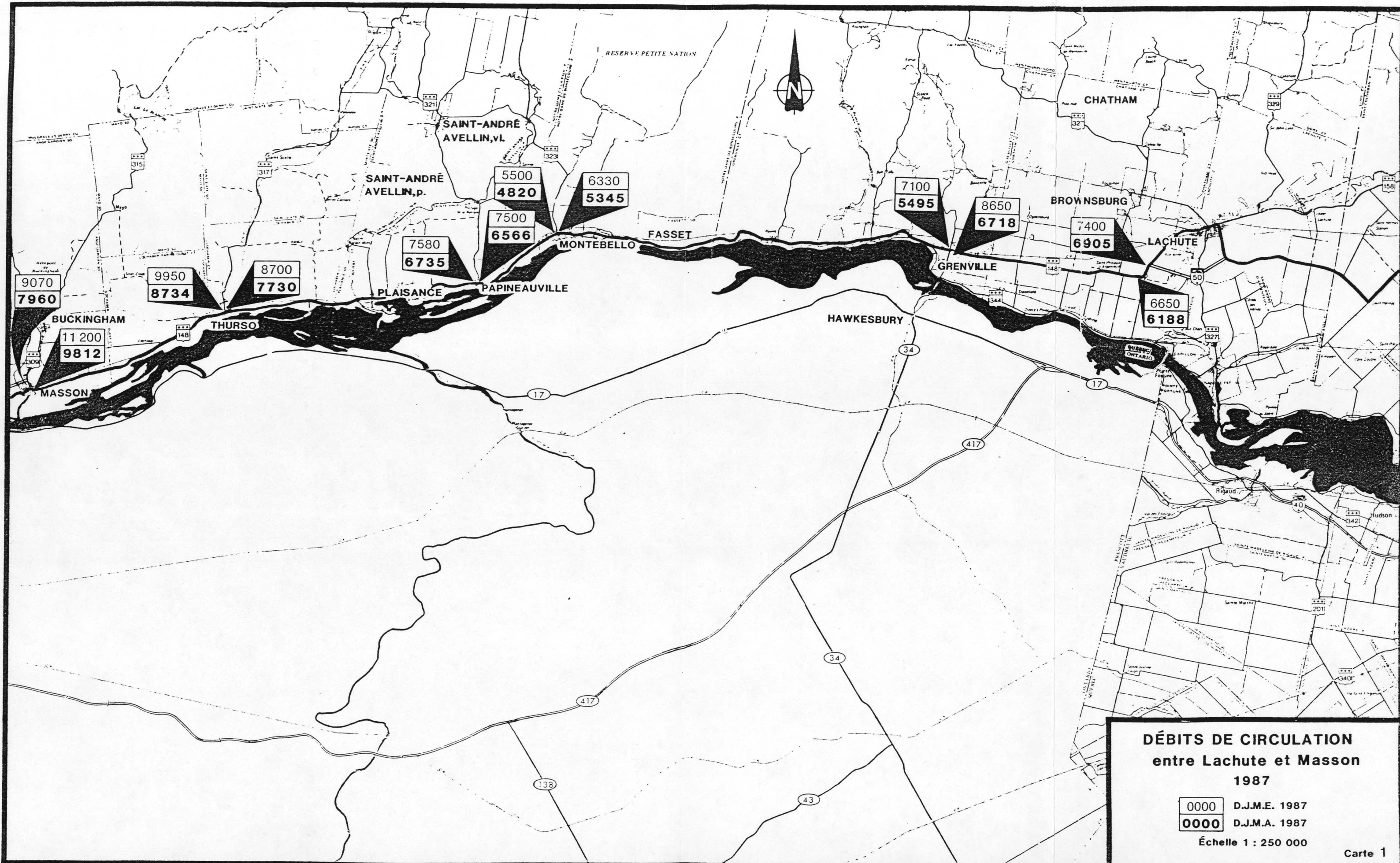
  
Société immobilière du Canada (Mirabel)  
limitée

  
Centre d'Information et d'Animation  
Communautaire

---

CARTES

---



9070  
7960

9950  
8734

8700  
7730

7580  
6735

7500  
6566

5500  
4820

6330  
5345

7100  
5495

8650  
6718

7400  
6905

6650  
6188

11 200  
9812

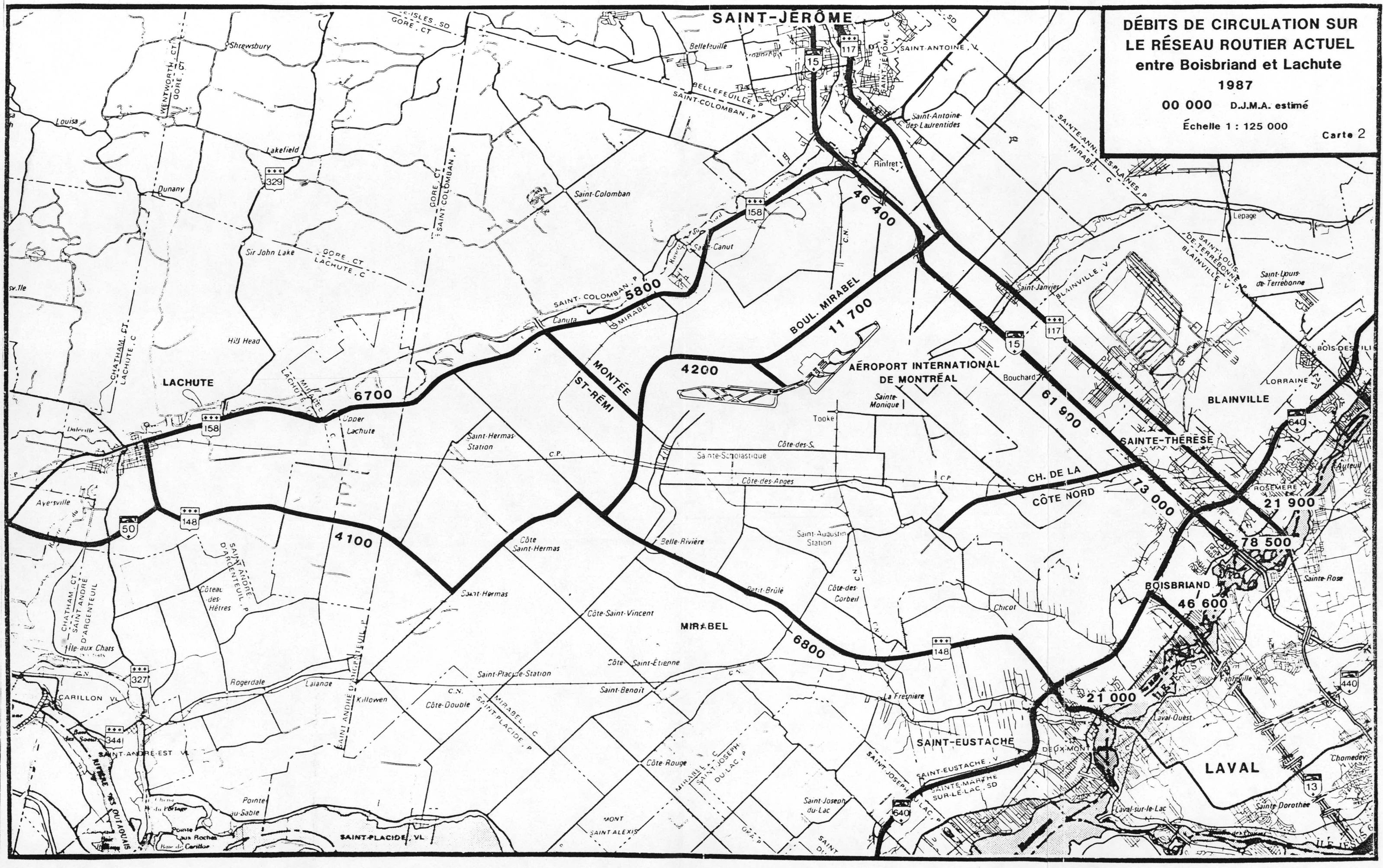
**DÉBITS DE CIRCULATION SUR  
LE RÉSEAU ROUTIER ACTUEL  
entre Boisbriand et Lachute**

**1987**

00 000 D.J.M.A. estimé

Échelle 1 : 125 000

Carte 2



**ASSIGNATION DES D.J.M.A.  
entre Boisbriand et Lachute**

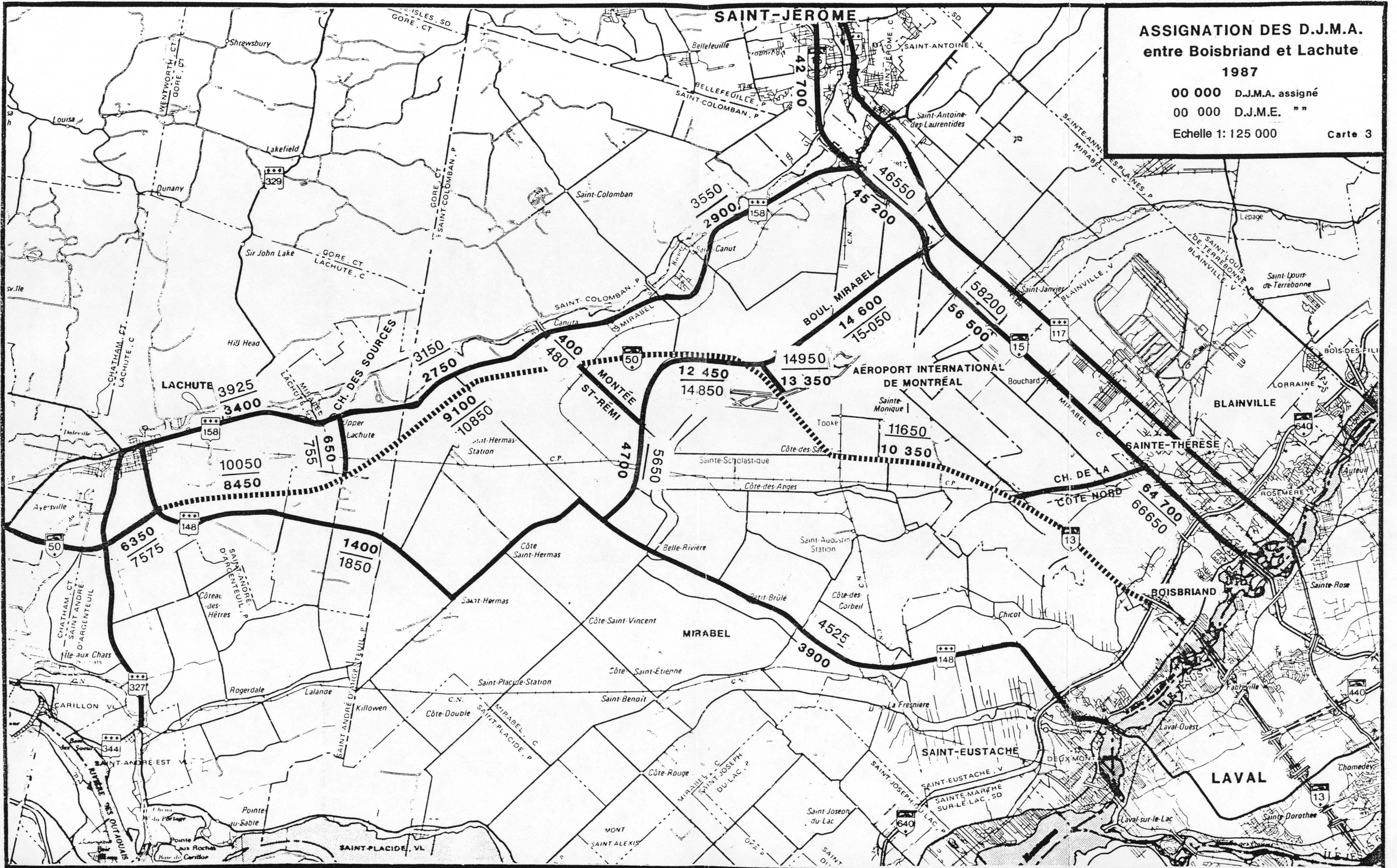
1987

00 000 D.J.M.A. assigné

00 000 D.J.M.E. " "

Echelle 1:125 000

Carte 3



**ASSIGNATION DES D.J.M.A.  
entre Boisbriand et Lachute**

**2007**

00 000 D.J.M.A. assigné

00 000 D.J.M.E. " "

Échelle 1: 125 000 Carte 4

