



Ministère des Transports du Québec
Direction de l'Est-de-la-Montérégie
Service des projets

DEMANDE DE MODIFICATION DU DÉCRET N^o 599-2007

Parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu

Échangeur Saint-Alexandre

Version du 2013-12-13

Projet n^o : 154 91 2031
Municipalité : Saint-Alexandre
MRC : Le Haut Richelieu
CEP : Iberville

Équipe de réalisation :

- Josianne Duval, ingénieure (Consultants SMi)
- Dany Moreau, ingénieur (Consultants SMi)
- Annie Duchesne, architecte paysagiste (MTQ)
- Robert Paquin, ing., Directeur de projet (MTQ)



Les Consultants S.M. inc.
2111, boulevard Fernand-Lafontaine
Longueuil (Québec) J4G 2J4

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
PRÉAMBULE	1
1 NATURE DE LA PRÉSENTE DEMANDE	1
1.1 Historique.....	1
1.2 Justifications des modifications.....	2
1.2.1 Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.....	2
1.2.2 Tribunal administratif du Québec.....	3
1.2.3 Municipalité de Saint-Alexandre.....	4
1.2.4 Résumé des justifications d'implanter l'échangeur dans le réalignement de la route 227.....	4
2 LOCALISATION DES TRAVAUX ET DESCRIPTION DES MODIFICATIONS	5
2.1 Variante A : échangeur en losange dans l'alignement de la route 227 actuelle (variante retenue par le décret).....	9
2.2 Variante B : échangeur en trèfle AB dans le réalignement de la route 227 (variante proposée).....	9
3 DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES NOUVEAUX IMPACTS	12
3.1 Milieux agricoles.....	12
3.1.1 Variante A : échangeur en losange dans l'alignement de la route 227 actuelle (variante retenue par le décret).....	12
3.1.2 Variante B : échangeur en trèfle AB dans le réalignement de la route 227 (variante proposée).....	15
3.1.3 Décision du Tribunal administratif du Québec.....	21
3.1.4 Superficies non comptabilisées.....	22
3.1.5 Milieu agricole tout de même menacé.....	22
3.2 Milieux forestiers.....	22
3.2.1 Constitution.....	23
3.2.2 Mesures d'atténuation/compensation.....	23
3.2.3 Impacts résiduels.....	24
3.3 Milieux humides.....	27
3.3.1 Localisation.....	27
3.3.2 Mesures d'atténuation/compensation.....	28
3.3.3 Impacts résiduels.....	28
3.4 Jonc à tépales acuminés.....	28
3.4.1 Localisation.....	28
3.4.2 Mesures d'atténuation/compensation.....	29
3.4.3 Impacts résiduels.....	30
3.5 Espèces animales à statut précaire.....	30
3.6 Plante envahissante.....	30
3.7 Emprises.....	32

3.8	Sécurité et géométrie routière de la variante B	34
3.8.1	Une localisation gagnante en terme de sécurité	34
3.8.2	Une géométrie gagnante en terme de sécurité	36
3.8.3	Une localisation avantageuse pour les interventions d'urgence.....	37
3.8.4	Une localisation profitable au transport de camionnage	41
3.8.5	Une localisation qui améliore l'accessibilité au parc industriel et au noyau urbain	42
3.8.6	Conclusion en terme de sécurité et de géométrie routière de la variante B.....	46
3.9	Volet socio-économique de la variante B.....	47
3.9.1	Une variante qui contribuera à la gestion urbaine durable.....	47
3.9.2	Une variante qui contribuera positivement au développement économique de Saint-Alexandre.....	53
3.9.3	Une variante qui consolidera les activités économiques urbaines	54
3.9.4	Conclusion en terme de volet socio-économique de la variante B.....	54
4	COMPARAISON DES IMPACTS ENTRE LA POSITION DE L'ÉCHANGEUR RETENU PAR LE DÉCRET ET LA POSITION DE L'ÉCHANGEUR PROPOSÉ.....	55
5	PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL.....	58
5.1	Programme de surveillance.....	58
5.1.1	Milieux agricoles.....	58
5.1.2	Milieux forestiers	58
5.1.3	Milieux humides	58
5.1.4	Jonc à tépales acuminés.....	58
5.2	Programme de suivi	59
6	APPROBATION DU MILIEU.....	59
7	MESURES D'ATTÉNUATION ET COMPENSATION.....	59
8	CALENDRIER DE RÉALISATION.....	60
9	CONCLUSION	60

LISTE DES ANNEXES

- Annexe A – Résolution 13-03-83
- Annexe B – Résolution 11955-09
- Annexe C – Option 2b1
- Annexe D – Différents documents consultés

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2.1 – Caractérisation des variantes de l'emplacement de l'échangeur	7
Tableau 3.1 – Propriétaires impactés, superficies et pourcentages perdus par les travaux de la variante A	14
Tableau 3.2 – Propriétaires impactés, superficies et pourcentages perdus par les travaux de la variante B	16
Tableau 3.3 – Impacts pour les différents propriétaires touchés par la variante B et mesures d'atténuation.....	19
Tableau 3.4 – Superficies à déboiser pour la variante B.....	23
Tableau 3.5 – Superficies à reboiser pour la variante B.....	24
Tableau 3.6 – Superficies des milieux humides.....	27
Tableau 3.7 – Nombre d'individus de <i>juncus acuminatus</i> observés	29
Tableau 3.8 – Superficies nécessaires pour emprise	32
Tableau 3.9 – Évolution démographique de la municipalité de Saint-Alexandre (1996-2006)	47
Tableau 3.10 – Répartition de la population de la municipalité de Saint-Alexandre par groupe d'âge (1996-2006)	48
Tableau 3.11 – Perspectives démographiques pour Saint-Alexandre (2009-2024)	50
Tableau 4.1 – Avantages et inconvénients des différentes variantes.....	55

LISTE DES FIGURES

Figure 2.1 – Tracé des échangeurs planifiés pour le parachèvement de l'autoroute 35	6
Figure 2.2 – Emplacement des 2 échangeurs discutés (variante A et variante B).....	8
Figure 2.3 – Échangeur en losange (variante A)	10
Figure 2.4 – Échangeur en trèfle AB (variante B)	11
Figure 3.1 – Milieux agricoles (variante A).....	13
Figure 3.2 – Milieux agricoles (variante B).....	18
Figure 3.3 – Milieux forestiers actuels	25
Figure 3.4 – Milieux forestiers en 2005.....	26
Figure 3.5 – Milieux humides et jonc à tépales acuminés.....	31
Figure 3.6 – Emprises	33
Figure 3.7 – Bilan de la sécurité routière – Taux d'accidents	34
Figure 3.8 – Accident sur l'autoroute 35 - direction Sud	38
Figure 3.9 – Accident sur l'autoroute 35 - direction Nord.....	39
Figure 3.10 – Intervention pour incendie sur le rang des Dussault	40
Figure 3.11 – Trajets depuis la route 227 Nord vers l'autoroute 35 Sud	41
Figure 3.12 – Trajets depuis le noyau urbain vers l'autoroute par la variante B.....	43
Figure 3.13 – Trajets depuis le noyau urbain vers l'autoroute par la variante A.....	44
Figure 3.14 – Trajets depuis le parc industriel vers l'autoroute 35	45
Figure 3.15 – Trajets depuis le parc industriel vers la route 227 Nord	46
Figure 3.16 – Indices de défavorisation sociale et matérielle pour Saint-Alexandre (2006)	49
Figure 3.17 – Terrains disponibles pour du développement résidentiel à l'intérieur du périmètre urbain.....	51
Figure 3.18 – Débit journalier moyen annuel sur les réseaux supérieurs (2008)	52

PRÉAMBULE

En premier lieu, nous tenons à informer le lecteur que plusieurs données présentées dans ce rapport sont tirées du rapport « Demande de modification du décret n° 599-2007 (document d'accompagnement) » produit par le Groupe Conseil UDA inc., le 21 décembre 2012, ainsi que du rapport « Dossier argumentatif à la localisation de l'échangeur Saint-Alexandre (expertise urbanistique) », produit par Plania, le 8 février 2011. Les autres informations contenues dans ce rapport proviennent des différents documents produits depuis 2005, relativement au parachèvement de l'autoroute 35 et dont on retrouve leur identification en annexe.

1 NATURE DE LA PRÉSENTE DEMANDE

1.1 Historique

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a obtenu les décrets n° 598 2007 et n° 599 2007 du gouvernement du Québec ainsi que la décision sur l'Étude Approfondie en vertu du paragraphe 37 de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale pour le projet de parachèvement de l'autoroute 35. Ce projet est réalisé en quatre segments distincts et les travaux de construction ont débuté au mois de janvier 2005 (voir la Figure 2.1). L'échangeur projeté à Saint-Alexandre fait partie du tronçon d'autoroute de 24 km situé entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Sébastien (segments 1 et 2) actuellement en construction et qui devrait être ouvert à la circulation au mois de septembre 2014.

Afin de se conformer aux avis du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) et de limiter l'impact sur le milieu agricole, le ministère des Transports du Québec a proposé un échangeur en losange qui doit être construit au-dessus de l'autoroute 35, à la jonction de la route 227, suivant le tracé actuel de cette route.

La municipalité s'oppose fermement à cet emplacement officialisé par les décrets gouvernementaux et souhaite revenir à la proposition qui avait été faite par le MTQ lors des audiences du BAPE, c'est-à-dire construire l'échangeur sur un nouveau tronçon de la route 227 qui traverserait les terres agricoles à partir du chemin de la Grande Ligne jusqu'à la nouvelle autoroute 35, dans l'axe du rang des Soixante, par conséquent de réaligner la route 227. La municipalité a transmis au gouvernement du Québec plusieurs résolutions municipales pour demander que l'échangeur soit construit à cet endroit, invoquant la préservation des bonnes terres agricoles qui seraient expropriées avec l'emplacement retenu au décret, la sécurité sur le chemin de la Grande Ligne entre les embranchements décalés de la route 227, ainsi qu'une meilleure desserte du quartier résidentiel et du parc industriel.

Il a été convenu, au mois de mars 2010, que si la municipalité de Saint-Alexandre désirait faire déplacer l'emplacement du futur échangeur, elle devrait assumer la réalisation des études et des documents argumentaires nécessaires à l'élaboration du dossier et s'assurer d'obtenir l'adhésion de tous les acteurs du milieu. La municipalité a engagé un mandataire pour entreprendre des démarches en ce sens.

Afin de soutenir la municipalité, le MTQ a procédé en juin 2010 à l'exécution d'une étude de faisabilité additionnelle pour l'aménagement de l'échangeur Saint-Alexandre.

La Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ) a refusé à deux occasions cette demande de la municipalité qui était comparable au projet initial proposé par le MTQ lors des audiences du BAPE.

Malgré cette décision, la municipalité a porté la cause devant le Tribunal administratif du Québec (TAQ). La cause a été entendue le 20 août 2012 et une décision favorable à la demande de la municipalité a été rendue le 4 décembre 2012.

En attendant la décision finale du gouvernement dans ce dossier et afin d'assurer la fonctionnalité de la route 227 lors de l'ouverture de ce segment de l'autoroute 35 prévue en 2014, le MTQ est actuellement à construire un viaduc sans bretelles d'accès sur la route 227 actuelle, et cela, sur la base des autorisations obtenues.

Si le MTQ obtient les accords requis pour la réalisation de l'échangeur souhaité par la municipalité, le viaduc construit sur la route 227 sera conservé pour être utilisé comme un viaduc agricole et le MTQ procédera à réalisation du nouveau projet d'échangeur.

1.2 Justifications des modifications

Afin de justifier notre demande de modification du décret n° 599-2007, voici un résumé des différentes recommandations de trois instances gouvernementales qui ont orienté cette démarche.

1.2.1 *Bureau d'audiences publiques sur l'environnement*

Un rapport d'enquêtes et d'audiences publiques pour le projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine a été produit par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Ce dernier a émis un constat et des avis concernant l'échangeur Saint-Alexandre.

Le BAPE constate donc que l'échangeur construit dans l'alignement actuel de la route 227 nécessite moins de superficies agricoles et évite la perte d'un boisé d'une valeur écologique importante abritant des espèces floristiques à statut précaire.

Trois avis ont également été produits. Le premier avis demande à ce que le ministère des Transports du Québec limite les impacts sur l'agriculture et le milieu biophysique et qu'il maintienne les emprises actuelles de la route 227. Le deuxième avis appelle le ministère des Transports du Québec à protéger à long terme le boisé qu'il a acquis près de la montée de la Station dans lequel se retrouve des espèces floristiques à statut précaire. Enfin, le dernier avis enjoint le MTQ à mettre en place des mesures appropriées, telles que des feux de circulation et une voie de virage à gauche, aux intersections de la route 227 et du chemin de la Grande Ligne pour ainsi améliorer la sécurité.

1.2.2 **Tribunal administratif du Québec**

Le 4 décembre 2012, le Tribunal administratif du Québec (TAQ) rendait une décision favorable à la demande de la municipalité de Saint-Alexandre, soit l'aménagement d'un échangeur plus à l'est en réalignant la route 227. Le numéro de la décision du TAQ est le 2012 QCTAQ-12112 et le dossier est le STE-M-200630-1207.

En effet, le TAQ, est arrivé à la conclusion, après pondération des critères retenus, que ce projet d'aménagement de l'échangeur doit être retenu et qu'il en ressort de la preuve que ce projet aura des effets importants sur le développement économique et social de la municipalité de Saint-Alexandre. De plus, les conséquences d'un refus, soit la réalisation de l'échangeur selon le décret, auront un effet indéniable pour la municipalité.

Il faut noter que la décision du TAQ a été prise en soulevant le poids des effets positifs sur le développement économique de la municipalité de Saint-Alexandre et le poids des effets négatifs sur l'agriculture.

En ce qui concerne les effets positifs, l'échangeur projeté dans le réalignement de la route 227, consoliderait le développement commercial dans la zone urbaine; cela permettrait de développer le parc industriel en facilitant l'accès à d'autres entreprises situées en dehors du parc et donc, amènerait la consolidation des activités économiques du noyau urbain. De plus, cette localisation avantageuse de l'échangeur à proximité du noyau urbain permettrait d'accroître le niveau de l'offre des terrains pour l'implantation de commerces et ainsi amènerait une population additionnelle. De même, le scénario de l'échangeur dans le réalignement de la route 227 résulterait en une meilleure lisibilité et compréhension du réseau routier et offrirait un accès plus direct à l'autoroute 35, empêchant la circulation de transit par le milieu urbain depuis le parc industriel. Ce réalignement serait aussi avantageux pour les interventions d'urgence.

Le seul effet négatif du réalignement de la route 227 soulevé dans la décision du TAQ est que deux terres seraient coupées et cela créerait des enclaves et une configuration de bout de champs moins facile d'accès.

Il est important de mentionner que selon la nouvelle configuration de l'échangeur dans le réalignement de la route 227 (variante B qui est présentée tout au long de ce document), les deux terres devant être coupées en provoquant des parcelles de terres enclavées ne sont plus d'actualité. Étant donné l'emprise de la route 227 qui sera au centre d'un lot et dont les terres seront accessibles des deux côtés, ces terres ne sont donc plus enclavées. Par le fait même, il n'y aura plus de parcelle de terre non utilisable (voir Figure 3.2).

En considérant les inconvénients attribués à l'échangeur retenu par le décret, il est important de mentionner la problématique de la circulation et plus particulièrement celle pour les camions du parc industriel qui doivent effectuer un détour de 4,3 kilomètres par le noyau urbain pour se rendre à l'autoroute. De plus, le chevauchement de la route 227 avec le chemin de la Grande Ligne amène un problème de sécurité en générant un taux supérieur aux taux critiques pour les accidents. De même, la construction de cet échangeur va créer une pression pour le développement économique linéaire dans la zone agricole immédiate à la route 227 actuelle.

1.2.3 **Municipalité de Saint-Alexandre**

Depuis le tout début, la municipalité de Saint-Alexandre est en désaccord avec l'emplacement de l'échangeur, tel qu'exigé par le décret. Le 15 mars 2013, cette dernière a de nouveau déposé une résolution réitérant sa demande pour déplacer l'échangeur dans le réalignement de la route 227.

1.2.4 **Résumé des justifications d'implanter l'échangeur dans le réalignement de la route 227**

En résumé, les justifications d'implanter l'échangeur dans le réalignement de la route 227, suite aux recommandations des deux instances gouvernementales et de la municipalité, sont :

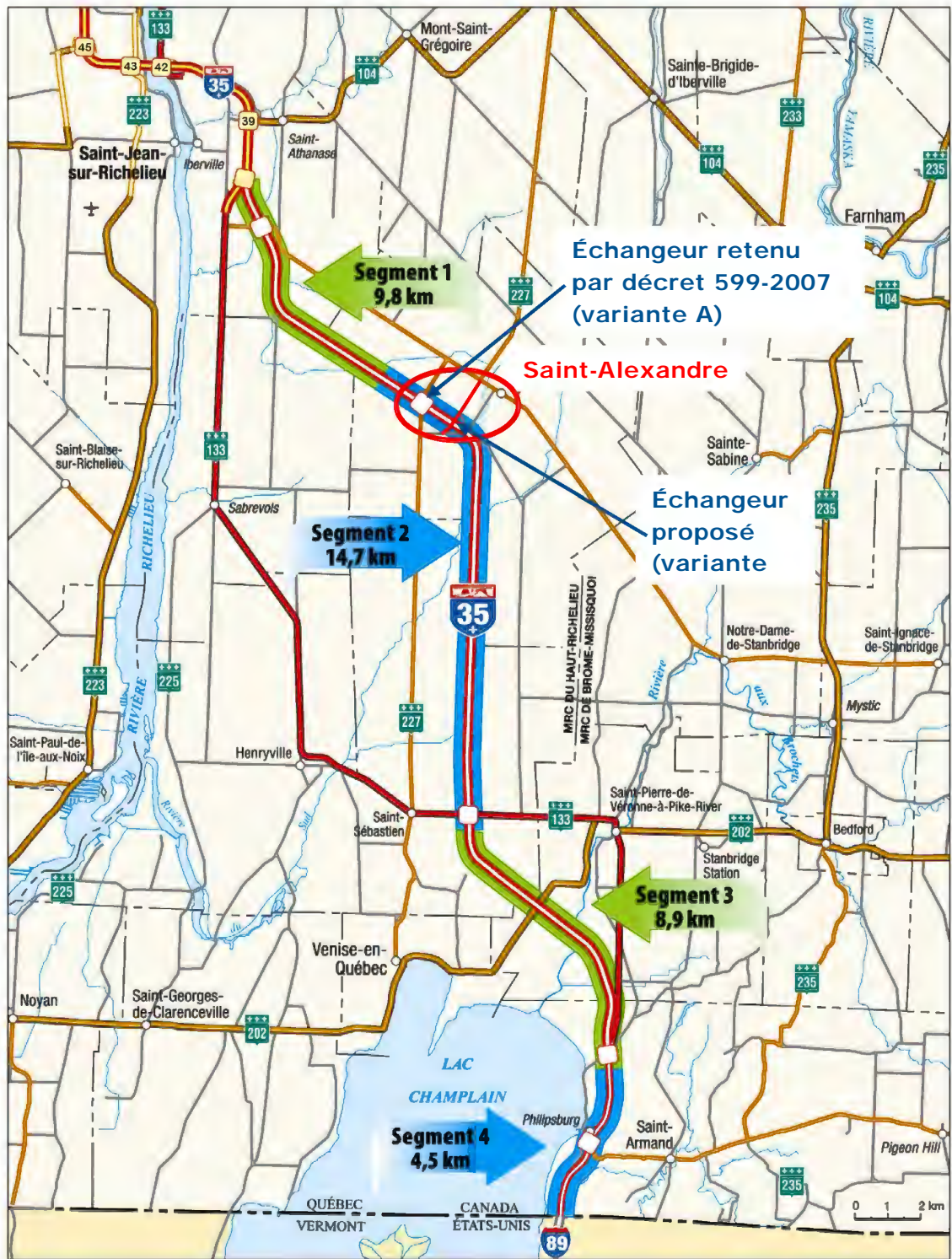
- des pertes de superficies agricoles ayant un potentiel de culture moindre par rapport à l'échangeur retenu par le décret;
- des effets importants sur le développement économique et social de la municipalité de Saint-Alexandre par la consolidation du développement commercial dans la zone urbaine et par le développement du parc industriel. De ce fait, le développement à l'ultime du parc industriel aurait pour effet d'accroître de 15 % le nombre d'emplois dans la municipalité de Saint-Alexandre par rapport à aujourd'hui;

- une réduction du trajet pour le trafic régional. Ce scénario réduirait d'environ 1,7 km le trajet depuis la route 227, ce qui représenterait des tonnes de CO₂ de moins annuellement;
- une augmentation de l'attractivité de la municipalité favorisant l'accroissement de la population dans le centre urbain et empêchant le développement économique linéaire dans la zone agricole immédiate à la route 227 actuelle;
- un accès plus direct à l'autoroute 35 en empêchant le transit par le milieu urbain pour se rendre dans le parc industriel et donc éviter un détour de 4,4 km passant par le noyau urbain pour se rendre à l'autoroute. Cette variante améliorerait la quiétude des résidents du noyau urbain;
- une meilleure lisibilité et compréhension du réseau routier ce qui aurait comme impact d'améliorer la sécurité routière sur la route 227 et sur le chemin de la Grande Ligne et aussi une meilleure visibilité au dépassement qui améliorera aussi la sécurité routière;
- un scénario préférentiel pour les interventions d'urgence dans la municipalité de Saint-Alexandre et dans les municipalités voisines;
- une forte acceptabilité sociale par la population.

2 LOCALISATION DES TRAVAUX ET DESCRIPTION DES MODIFICATIONS

Plusieurs échangeurs sont planifiés pour le parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu. La présente demande concerne exclusivement l'échangeur de l'autoroute 35 au croisement avec la route 227, situé au Nord du segment 2 (localisation retenue par le décret). La Figure 2.1 présente le tracé complet de l'autoroute 35 ainsi que la localisation de l'échangeur retenu par le décret n^o 599-2007 et celle de l'échangeur proposé dans la présente demande.

Figure 2.1 – Tracé des échangeurs planifiés pour le parachèvement de l'autoroute 35

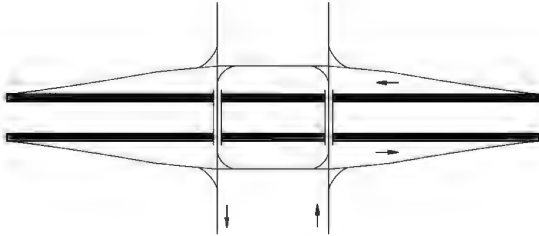
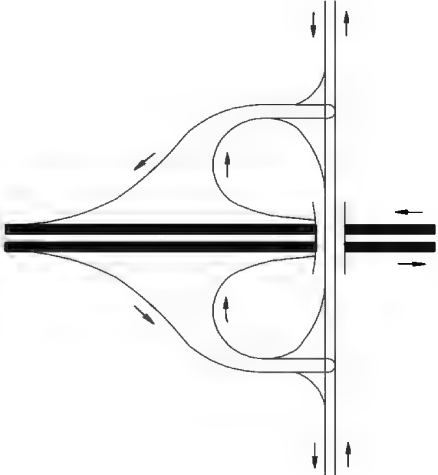


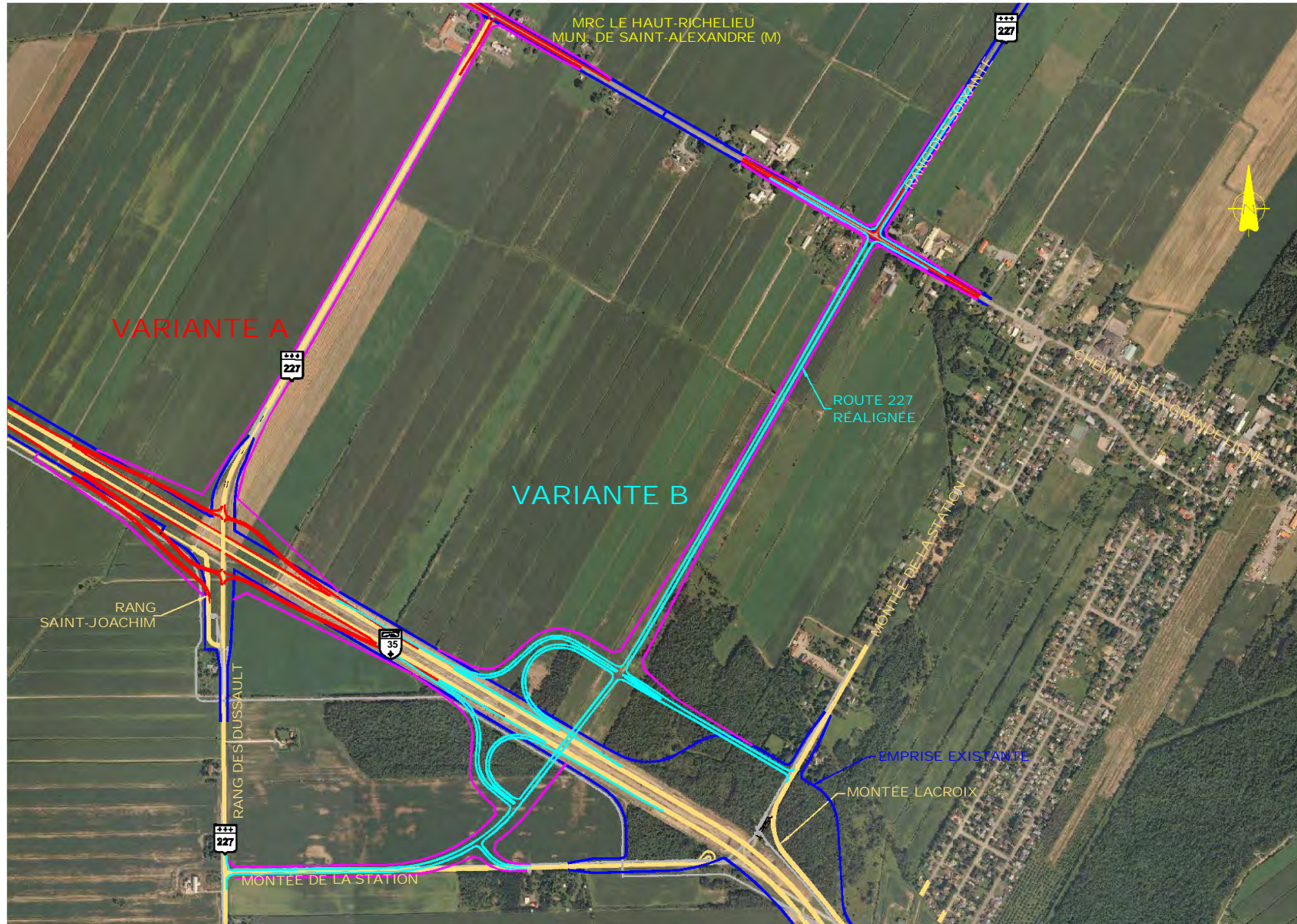
Source : Ministère des Transports du Québec. Parachèvement de l'autoroute de la Vallée-des-Forts (A-35) - Tracé et échangeurs planifiés. Octobre 2010.

http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Images/Fr/grands_projets/parachev_A35/A-35_TraceAvecSegments.gif

Tout au long du présent document, deux variantes seront comparées, soit la variante A, telle que retenue et autorisée par le décret n° 599-2007 et la variante B, proposition de l'échangeur dans le réalignement de la route 227. Le Tableau 2.1 présente certains points positifs et négatifs des deux variantes liés à leur localisation. L'emplacement de ces deux échangeurs est présenté à la Figure 2.2.

Tableau 2.1 – Caractérisation des variantes de l'emplacement de l'échangeur

Variante A	Variante B
<ul style="list-style-type: none"> • Échangeur en losange • Variante retenue par le décret n° 599-2007; • Dans l'alignement de la route 227 actuelle; • Besoins en emprise moindres; • Problèmes de sécurité occasionnés par le manque de visibilité aux bretelles; • Possibilité de mouvement inverse sur les bretelles; • Type d'échangeur peu sécuritaire à l'endroit des intersections entre les bretelles et la route secondaire. 	<ul style="list-style-type: none"> • Échangeur en trèfle AB • Variante proposée; • Dans le réalignement de la route 227 en empruntant la montée de la Station du côté sud et se raccordant au rang des Soixante; • Besoins en emprise un peu plus importants; • Type d'échangeur sécuritaire et ayant une bonne visibilité. 



LÉGENDE:

- ROUTES EXISTANTES
- VARIANTE A (PROPOSÉE PAR LE DÉCRET # 888-2007)
- VARIANTE B PROPOSÉE
- EMPRISE EXISTANTE
- EMPRISE À ACQUÉRIR

RÉFÉRENCES:

- ORNORPHOTO 2008
- DÉCRET DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC # 888-2007

Équipe technicienne

JOHANNES DUMAL, Ing.
 PIERRE BISSON, T.P.
 SIMI MORIN, dess.

Transports Québec

DIRECTION GÉNÉRALE DE MONTRÉAL ET DE L'OUEST
 ET DE L'EST
 DIRECTION DE L'OUEST-DE-LA-MONTÉRÉGIE
 Service des Projets

SM
 INGENIERS

110, rue Héroux, bureau 110
 1010, boulevard Robitaille (Océano), Dorval
 H9P 2C7
 Tel. (514) 347-7141

Titre du projet:
 PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 35 ENTRE LA FRONTIÈRE AMÉRICAINE ET SAINT-RICHELIEU ÉCHANGEUR SAINT-ALEXANDRE DEMANDE DE MODIFICATION DE DÉCRET

Titre de la carte:
 EMPLACEMENT DES 2 ÉCHANGEURS DISCUTÉS (VARIANTE A ET VARIANTE B) FIGURE 2.2

Échelle:
 1/80 000

Coordonnées UTM:
 0820812020001

1	1
---	---

2.1 Variante A : échangeur en losange dans l'alignement de la route 227 actuelle (variante retenue par le décret)

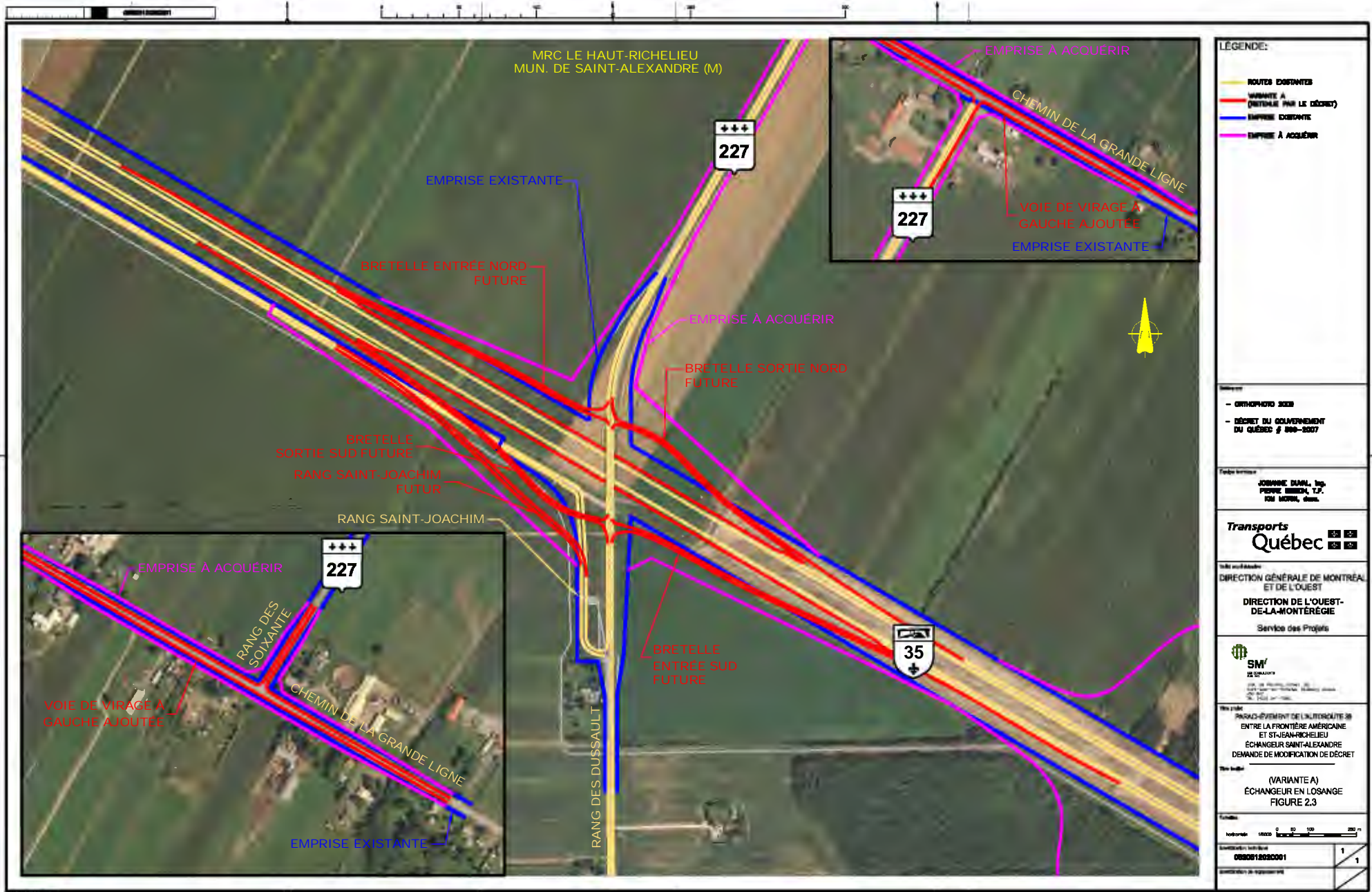
La variante A, autorisée par le décret n° 599-2007 est en forme de losange et elle est située dans l'axe de la route 227 actuelle. Prendre note qu'aucune voie de service longeant l'autoroute 35 n'est prévue.

Ce type d'échangeur est composé de bretelles d'entrées et de sorties situées très près de l'autoroute ce qui occasionne des besoins en emprise moindres. Toutefois, ce type d'échangeur est beaucoup moins sécuritaire qu'un échangeur en trèfle, car le raccordement des bretelles au remblai d'approche se fait tout près du viaduc et offre une moins bonne visibilité aux intersections pour les usagers de la route. La Figure 2.3 présente la localisation et la configuration de cette variante A.

2.2 Variante B : échangeur en trèfle AB dans le réalignement de la route 227 (variante proposée)

La variante B proposée dans le présent document modifie la forme et la position retenue de l'échangeur dans le décret n° 599-2007. La forme et la position proposée sont celles d'un échangeur en trèfle AB et ce, dans le réalignement de la route 227 en utilisant une partie de la montée de la Station du côté sud de l'autoroute et se raccordant au rang des Soixante au niveau du chemin de la Grande Ligne. La Figure 2.4 présente la localisation et la configuration de cette variante B.

Ce type d'échangeur est composé de bretelles d'entrées et de sorties nécessitant des besoins en emprise un peu plus grands, mais cette configuration d'échangeur est beaucoup plus sécuritaire car le raccordement des bretelles au remblai d'approche se fait plus loin du viaduc et procure donc une meilleure visibilité.



LEGENDE:

- ROUTES EXISTANTES
- VARIANTES A (DISTINTE PAR LE DÉCRET)
- EMPRISE EXISTANTE
- EMPRISE À ACQUÉRIR

Données:

- ORTHOPHOTO 2008
- DÉCRET DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC # 880-2007

Travaux:

JOSUANE DUMAS, Ing.
PIERRE BISSON, T.P.
IGU MONTREAL, CHÈRE.

Transports Québec

Service des Projets

DIRECTION GÉNÉRALE DE MONTRÉAL ET DE L'OUEST-DE-LA-MONTÉRÉGIE

SM

PARADIS-ÉVÉNEMENTS DE L'INFRASTRUCTURE

ENTRE LA FRONTIÈRE AMÉRICAINE ET SAINT-JEAN-RICHELIEU
ÉCHANGEUR SAINT-ALEXANDRE
DEMANDE DE MODIFICATION DE DÉCRET

**(VARIANTE A)
ÉCHANGEUR EN LOSANGE
FIGURE 2.3**

Échelle:

Horizontale: 1:10000

Vertical: 1:1000

0 50 100 200 m

Numéro de projet:	0080818020001	1	1
Version:			

Le document d'ingénierie est l'œuvre de l'ingénieur du Groupe SM et relève de son droit de propriété intellectuelle. Toute reproduction ou adaptation, partielle ou totale, est formellement interdite.



LÉGENDE:

- ROUTE EXISTANTES
- VARIANTE B PROPOSÉE
- EMPRISE EXISTANTE
- EMPRISE À ACQUÉRIR

Échelle: 1:10000

— ORTHOPHOTO 2008

Équipe technique:

JOHANE DUALI, Ing.
PIERRE BISSON, T.P.
IGI MORIN, dess.

Transports Québec

Service des Projets

DIRECTION GÉNÉRALE DE MONTRÉAL ET DE L'OUEST
DIRECTION DE L'OUEST-DE-LA-MONTÉRÉGIE
 Service des Projets

SM

PROJET: PARADIS-ÉVÈNEMENT DE L'ALTERNATIVE 3B ENTRE LA FRONTIÈRE AMÉRICAINE ET SAINT-JEAN-RICHÉLIEU ÉCHANGEUR SAINT-ALEXANDRE DEMANDE DE MODIFICATION DE DÉCRET

Version: (VARIANTE B) ÉCHANGEUR EN TREFLE AB FIGURE 2.4

Échelle: 1:10000

0 50 100 200 m

000018020001

1	1
---	---

Le document d'ingénierie est l'œuvre de L'Institut du Groupe SM et est protégé par la loi. Il est distribué exclusivement aux fins qui y sont mentionnées. Toute reproduction ou adaptation, partielle ou totale, est strictement interdite.

3 DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES NOUVEAUX IMPACTS

Suite au rapport d'analyse environnementale pour le projet de parachèvement de l'autoroute 35, entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu (dossier 3211-05-407) du ministère du développement durable, de l'environnement, de la faune et des parcs (MDDEFP), produit le 18 avril 2007, les principaux enjeux liés à l'ensemble du projet sont : le maintien de l'intégrité du territoire agricole, la conservation des milieux boisés, la protection des milieux humides, la préservation des espèces végétales à statut précaire ainsi que la protection des espèces animales.

Les sections suivantes démontreront que l'impact de l'échangeur proposé (variante B) est négligeable sinon favorable à leur protection. De plus, les besoins en emprise, l'amélioration de la sécurité et les impacts sociaux économiques seront discutés.

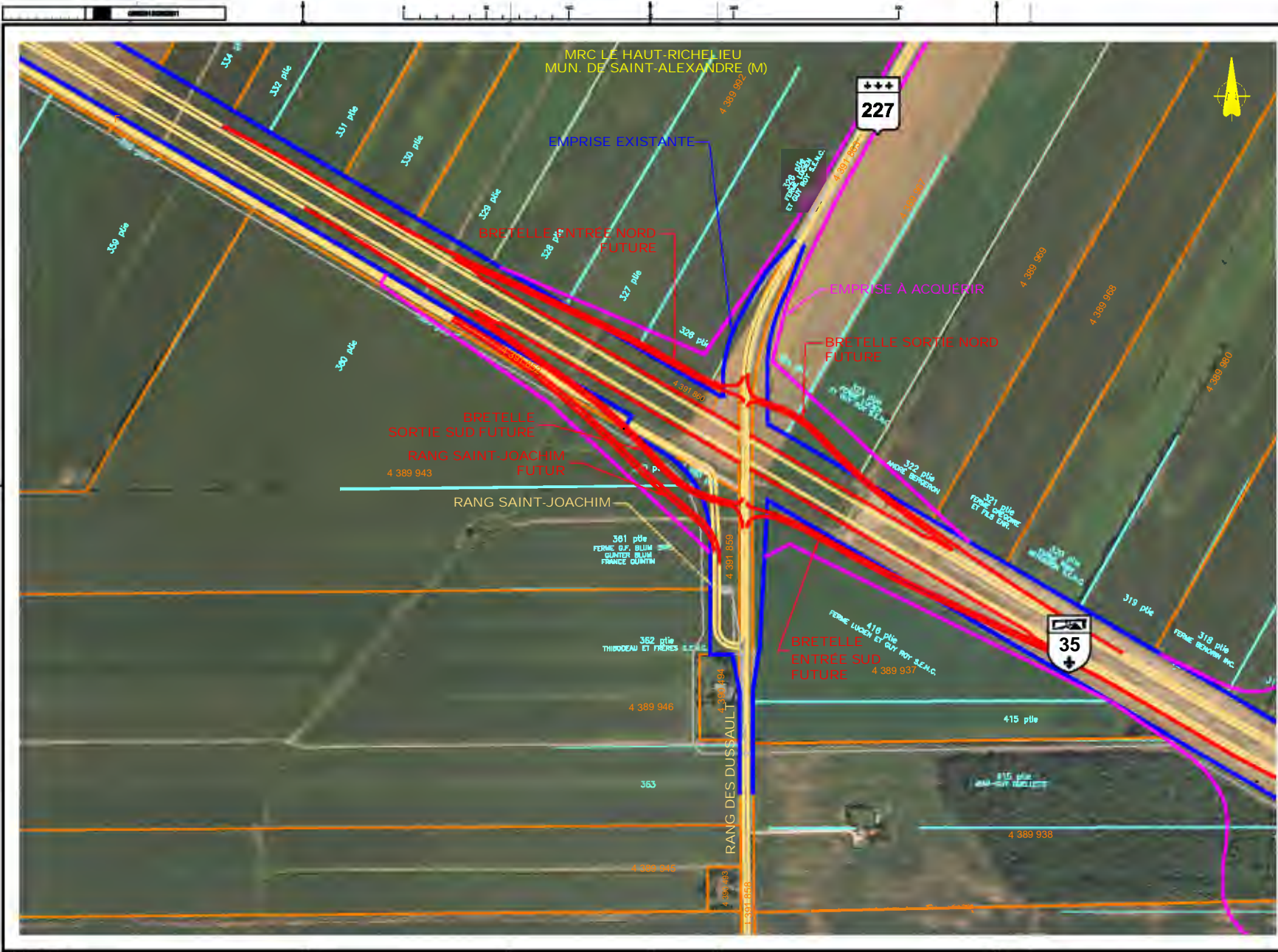
3.1 Milieux agricoles

Tout au long du présent article les impacts sur les milieux agricoles sont définis tant pour les pertes de superficie agricole que pour les exploitations agricoles touchées, tout en mentionnant le potentiel agricole des différents secteurs ainsi qu'en identifiant les mesures d'atténuations possibles et les impacts résiduels.

3.1.1 ***Variante A : échangeur en losange dans l'alignement de la route 227 actuelle (variante retenue par le décret)***

3.1.1.1 *Localisation*

L'échangeur autorisé par le décret est situé dans une zone de terres cultivées. Dans ce secteur, le sol est propice à l'agriculture et possède un haut potentiel agricole. Ces terres sont situées de part et d'autre de la route 227 et en bordure de l'autoroute 35. De plus, cet échangeur nécessite des superficies situées en bout ou en bordure des champs qui sont représentées à la Figure 3.1.



- LEGENDE:**
- ROUTES EXISTANTES
 - VARIANTE A (PREVUE PAR LE DECRET)
 - EMPIRE EXISTANTE
 - EMPIRE A ACQUERIR
 - LOT
 - PARTIE DE LOT ET PROPRIETAIRE

— ORTHOPHOTO 2008
 — DECRET DU GOUVERNEMENT DU QUEBEC # 880-2007

Transport
Québec

Direction
 DIRECTION GÉNÉRALE DE MONTRÉAL ET DE L'OUEST
 ET DE LA MONTRÉGIE
 Service des Projets

SM
 CONSULTANTS

PROJET
 PARADIS-ÉVÈNEMENT DE L'ALTERNATIVE 30
 ENTRE LA FRONTIÈRE AMÉRICAINE
 ET SAINT-RICHELIEU
 ÉCHANGEUR SAINT-ALEXANDRE
 DEMANDE DE MODIFICATION DE DÉCRET

PROJET
 (VARIANTE A)
 MILIEUX AGRICOLES
 FIGURE 3.1

Échelle:
 horizontale: 1:10000

0	50	100	200 m
---	----	-----	-------

Identificateur: 000018020001

1	1
---	---

Version: 000018020001

Le document a été généré par le logiciel de cartographie ArcGIS. Toute reproduction ou adaptation, partielle ou totale, est interdite sans la permission écrite de la Direction générale des Transports. Toute reproduction ou adaptation, partielle ou totale, est interdite sans la permission écrite de la Direction générale des Transports.

3.1.1.2 Exploitations agricoles touchées

Quatre propriétaires et la municipalité seront touchés par les travaux de l'échangeur retenu par le décret. Les propriétaires autres que la municipalité perdront entre 0,3 % et 12 % de leurs terres cultivées touchées par les travaux. À l'évidence, les pertes de terres en culture seraient moindres sauf pour la ferme Lucien et Guy Roy, exploitant les lots 4 389 992 et 4 389 967 qui sont situés de part et d'autre de la route 227, et qui perdrait près de 4 ha de superficies agricoles au potentiel élevé, vouées principalement aux grandes cultures.

3.1.1.3 Superficies nécessaires

Le total des pertes de superficies pour la construction de l'échangeur situé dans l'alignement de la route 227 actuelle (variante A) représente environ 7,9 ha, ce qui représente environ 4 % de superficies perdues. Ces superficies perdues sont presque essentiellement cultivées, c'est-à-dire 7.1 ha (voir le Tableau 3.1).

Tableau 3.1 – Propriétaires impactés, superficies et pourcentages perdus par les travaux de la variante A

Numéro de lot	Numéro de cadastre	Nom du propriétaire	Superficie totale du lot (m ²)	Superficie perdue pour emprise (m ²)	Superficie terres cultivées perdues (m ²)	Pourcentage de terres cultivées perdues
325	4 391 861	Municipalité	154	154	154	100%
326	4 391 860	Municipalité	416	416	416	100%
326	4 389 992	Ferme Lucien et Guy Roy S.E.N.C.	522 695	19 285	19 285	4%
327						
328						
323						
324	4 389 967		333 832	20 328	20 328	6%
322	4 389 969	André Bergeron	172 466	3 034	3 034	2%
321	4 389 968	Ferme Grégoire et fils inc.	110 836	375	375	0,3%
360	4 389 943	Ferme G.F. Blum enr. Gunter Blum et France Quintin	461 737	16 213	16 213	4%
361						
415	4 389 937	Ferme Lucien et Guy Roy S.E.N.C.	98 098	11 568	11 568	12%
416						
327	4 389 852	Municipalité	31 834	7 360	0	0%
328						
329						
360						
Total			1 732 068 (173 ha)	78 734 (7,9 ha)	71 374 (7,1 ha)	4%

3.1.1.4 *Classement des sols*

Les sols dans cette zone sont des sols classés de potentiels de culture 2 et 3, ce qui représente un taux élevé concernant les potentiels de culture sachant que la meilleure classe est 1 et que la moins bonne est 7.

3.1.2 ***Variante B : échangeur en trèfle AB dans le réalignement de la route 227 (variante proposée)***

3.1.2.1 *Localisation*

L'échangeur proposé dans la présente demande (variante B) est situé dans un secteur de la municipalité où les terrains boisés sont en plus grande importance que les terrains cultivés (voir la Figure 3.2). Ceci est dû à la présence de sols rocheux, rocailleux et graveleux qui sont moins propices aux cultures généralement pratiquées dans le reste de la municipalité. L'autoroute et l'échangeur proposés se localisent essentiellement aux extrémités des terrains et des limites de propriété. La route 227 serait donc réalignée en utilisant une partie de la montée de la Station située au sud de l'autoroute 35 pour ensuite se raccorder au rang des Soixante à la hauteur du chemin de la Grande Ligne en utilisant en grande partie le lot 9 389 984.

3.1.2.2 *Exploitations agricoles touchées*

Tel qu'indiqué au Tableau 3.2, sept propriétaires autres que le ministère des Transports seront touchés par les travaux de la variante B. Ces propriétaires perdront entre 0 % et 32 % de leurs terres cultivées (dans un lot) qui servent soit à l'exploitation laitière et/ou aux grandes cultures. Les pertes de terres en culture seraient moindres sauf pour la Ferme Grégoire et fils ainsi que pour les propriétaires du cadastre 4 389 936, soit Martin et Gérard Vermeulen. Les pertes de ces propriétaires sont respectivement 9,8 ha et 3,2 ha.

Tableau 3.2 – Propriétaires impactés, superficies et pourcentages perdus par les travaux de la variante B

Numéro de lot	Numéro de cadastre	Nom du propriétaire	Superficie totale du lot (m ²)	Superficie perdue pour emprise (m ²)	Superficie terres cultivées perdues (m ²)	Pourcentage de terres cultivées perdues
415	4 389 937	Ferme Lucien et Guy Roy 870, chemin de la Grande Ligne Saint-Alexandre (Québec) JOJ 1S0	98 098	312	0	0%
416						
414	4 389 938	M. Jean-Guy Ouellette 1113, rand des Dussault Saint-Alexandre (Québec) JOJ 1S0	177 742	28 553	8 157	5%
415						
412	4 389 936	Martin et Gérard Vermeulen 838, chemin Saint-Charles Notre-Dame-de-Stanbridge (Québec) JOJ 1M0	242 942	31 739	31 739	13%
411	4 389 895	M. Karl Heinz Klaassen 944, Montée de la Station Saint-Alexandre (Québec) JOJ 1S0	132 636	769	769	0,6%
317	4 389 982	Ferme Benorin inc. 1122, chemin de la Grande Ligne Saint-Alexandre (Québec) JOJ 1S0	359 214	9 374	9 198	3%
316	4 389 983	Ferme Grégoire et fils inc. 1228, chemin de la Grande Ligne Saint-Alexandre (Québec) JOJ 1S0	170 788	26 066	13 352	8%
315	4 389 984		265 933	88 208	84 597	32%
314	4 389 973		31 196	13 355	0	0%
313	4 389 978		88 044	12 126	0	0%
313	4 389 979	Ferme R.L.C. Breton enr. 1385, Montée de la Station Saint-Alexandre (Québec) JOJ 1S0	296 804	14 513	0	0%
309A						
Total			1 863 397 (186,3 ha)	225 015 (22,5 ha)	147 812 (14,8 ha)	8%

3.1.2.3 *Superficie nécessaire*

Pour la construction de l'échangeur situé dans le réalignement de la route 227, le total des pertes de superficies représente environ 22,5 ha, ce qui représente environ 12 % de superficies perdues. Le total des pertes de superficies de terres cultivées est de 14,8 ha, ce qui représente 8 % (voir le Tableau 3.2).

3.1.2.4 *Classement des sols*

Selon la carte de potentiel agricole 31H3 ¹, les terrains situés dans la zone de la variante B sont constitués majoritairement de sols de classes 3 (~63 %) et 4 (~35 %). Les sols de classe 3 de ce secteur sont des sols squelettiques-loameux et de sable graveleux. Les sols squelettiques sont constitués uniquement d'éléments grossiers (sableux, rocheux, caillouteux, etc.) et sont dépourvus d'éléments colloïdaux. Ce sont des sols peu profonds et peu propices à la culture. Ce type de sol se retrouve principalement dans la zone de l'échangeur proposé et cela correspond au secteur où les sols sont peu ou pas utilisés à des fins agricoles.

3.1.2.5 *Mesures d'atténuation*

Afin de minimiser les répercussions de la variante B proposée, plusieurs mesures d'atténuation sont prévues. Certaines seront d'ordre général et d'autres plus spécifiques à chacun des exploitants agricoles directement touchés par les travaux et ce, en fonction des impacts appréhendés.

Afin de limiter les inconvénients aux propriétaires des terres impactées par la construction de la variante B, il est prévu que le MTQ maintienne, dans la mesure du possible, tous les accès aux terres en culture durant la construction.

De plus, si la variante B est retenue, des superficies de part et d'autre de la route 227 seront remises en culture. La route 227 actuelle sera remise à la municipalité et deviendra un chemin d'accès au viaduc agricole, ce qui correspond à un peu plus à 2,5 ha. Une servitude sera conservée à l'emplacement actuel du rang des Dussault pour permettre un accès aux agriculteurs ainsi que pour le passage et l'entretien de la conduite de gaz qui a été remplacée en 2013.

Le Tableau 3.3 présente les mesures d'atténuation spécifiques pour chacun des propriétaires impactés par la construction de la variante B.

¹ Agriculture Canada, Inventaire des terres du Canada, Classement des sols selon leurs possibilités d'utilisation agricole, carte 31H3.



- LEGENDE:**
- ROUTES EXISTANTES
 - VARIANTES PROPOSÉS
 - EMPRISE EXISTANTE
 - EMPRISE À ACQUÉRIR
 - LOT
 - PARTIE DE LOT ET PROPRIÉTAIRE

— ORTHOPHOTO 2008

Tous droits réservés
JOHANE DUAL, Ing.
 PÉRIODE 2008-2011, T.P.
 1001 MONTRÉAL, QUÉBEC

Transports Québec

DIRECTION GÉNÉRALE DE MONTRÉAL ET DE L'OUEST
DIRECTION DE L'OUEST-DE-LA-MONTÉRÉGIE
 Service des Projets

SM
 Société de Montréal

PROJET:
 PARADIS-ÉCHANGEUR LE 150/150 ROUTE 38
 ENTRE LA FRONTIÈRE AMÉRICAINE
 ET SAINT-JEAN-RICHELIEU
 ÉCHANGEUR SAINT-ALEXANDRE
 DEMANDE DE MODIFICATION DE DÉCRET

PROJET:
 (VARIANTE B)
 MILIEUX AGRICOLES
 FIGURE 3.2

Échelle: 1:10000

0	50	100	200	m
0080818020001				
1	1			

Le document d'ingénierie est l'œuvre de l'ingénieur Groupe SM et relève de la propriété intellectuelle de ce dernier. Toute reproduction ou adaptation, partielle ou totale, est strictement interdite sans la permission écrite de l'ingénieur Groupe SM.

Tableau 3.3 – Impacts pour les différents propriétaires touchés par la variante B et mesures d’atténuation

Nom du propriétaire	Impacts	Mesures d'atténuation
Ferme Lucien et Guy Roy 4 389 937	<ul style="list-style-type: none"> • Aucune perte de superficie en culture; • Pratiquement aucune perte de superficie boisée (0,03 ha); • Gain de 2,5 ha par la remise en culture de lisières de terre de part et d'autre de la route 227; • Aucune problématique d'accès au reste des terres; • Aucune enclave créée. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aucune mesure d'atténuation à prévoir.
M. Jean-Guy Ouellette 4 389 938	<ul style="list-style-type: none"> • Pertes d'environ 0,8 ha en culture; • Pertes de 2,0 ha de superficie boisée; • Aucune problématique d'accès au reste des terres; • Problématique d'accès à une partie du lot qui sera enclavé. Environ 0,1 ha de terre enclavées et non cultivables. 	<ul style="list-style-type: none"> • S'assurer de ne causer aucun impact négatif au drainage souterrain; • Assurer un drainage de surface des terrains adjacents aux superficies en demande.
MM. Martin et Gérard Vermeulen 4 389 936	<ul style="list-style-type: none"> • Pertes d'environ 3,2 ha en culture; • Aucune perte de superficie boisée; • Création de bout de champs à géométrie variable; • Création d'une enclave d'environ 5,9 ha, cultivable; • Création d'une enclave d'environ 0,1 ha non cultivable. 	<ul style="list-style-type: none"> • S'assurer de permettre l'accès, par la route 227, au lot qui sera séparé; • S'assurer de ne causer aucun impact négatif au drainage souterrain; • Assurer un drainage de surface des terrains adjacents aux superficies en demande.
M. Karl Heinz Klaassen 4 389 895	<ul style="list-style-type: none"> • Pratiquement aucune perte de superficie en culture (0,08 ha); • Aucune perte de superficie boisée; • Aucune problématique d'accès au reste des terres; • Aucune enclave créée. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aucune mesure d'atténuation à prévoir.
Ferme Benorin inc. 4 389 982	<ul style="list-style-type: none"> • Pertes d'environ 0,9 ha en culture; • Pratiquement aucune perte de superficie boisée (0,02 ha); • Créera un bout de champs en angle; • Aucune problématique d'accès au reste des terres; • Aucune enclave créée. 	<ul style="list-style-type: none"> • S'assurer de ne causer aucun impact négatif au drainage souterrain; • Assurer un drainage de surface des terrains adjacents aux superficies en demande.
Ferme Grégoire et fils inc. 4 389 973, 4 389 978, 4 389 983, 4 389 984	<ul style="list-style-type: none"> • Pertes d'environ 9,8 ha en culture; • Pertes de 4,2 ha en boisé; • Le réalignement de la route 227 séparera le lot 4 389 984 en deux, nécessitant de prévoir des accès aux parcelles de part et d'autre; • Aucune enclave créée. 	<ul style="list-style-type: none"> • S'assurer de permettre l'accès, par le chemin de la Grande Ligne, au lot qui sera séparé; • S'assurer de ne causer aucun impact négatif au drainage souterrain; • Assurer un drainage de surface des terrains adjacents aux superficies en demande.

Nom du propriétaire	Impacts	Mesures d'atténuation
Ferme R.L.C. Breton enr. 4 389 979	<ul style="list-style-type: none"> • Aucune perte de superficie en culture; • Pertes de superficie boisée d'environ 1,5 ha; • Aucune problématique d'accès au reste des terres; • Aucune enclave créée. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aucune mesure d'atténuation à prévoir.

3.1.2.6 Impacts résiduels

Perte de superficie agricole

Les pertes de superficies agricoles occasionnées par la construction de l'échangeur dans le réalignement de la route 227 seront de l'ordre de 12,3 ha (14,8 ha perdus moins 2,5 ha retournés à l'agriculture). Cette superficie est un peu plus importante que les superficies perdues avec l'échangeur autorisé par le décret (7,1 ha). Toutefois, il est important de mentionner que la perte des 7,1 ha pour la variante de l'échangeur autorisé par le décret est réalisée sur des terres utilisées à des fins agricoles intensives et à hauts potentiels agricoles (potentiel de classe 2 et 3), alors que la perte des 14,8 ha pour la variante proposée dans le réalignement de la route 227 est réalisée majoritairement sur des terrains rocheux, rocailleux et graveleux, donc moins propices à la culture (potentiel de classe 3 et 4).

Exploitations agricoles touchées

De façon générale, les superficies concernées par la variante proposée dans le réalignement de la route 227 sont en grande majorité situées en bout de champs et de propriétés. Suite à la réalisation de cette variante proposée, l'utilisation des terres n'imposera aucune contrainte aux activités agricoles sauf à deux endroits où il y aura soit enclave d'une parcelle de terre (4 389 936) et soit coupure d'une terre en deux (4 389 984).

L'enclave du lot 4 389 936 sera toutefois accessible et d'une superficie suffisante (6,2 ha) pour en permettre la culture. La géométrie de la surface enclavée serait plus contraignante à l'exploitation, due à sa géométrie variable, mais cela sera toujours réalisable.

Le lot 4 389 984 sera scindé en deux. Le propriétaire possède plusieurs lots de part et d'autre du lot qui sera séparé, soit les lots du côté est : 4 389 973, 4 389 975, 4 389 977 et 4 389 978 et le lot du côté ouest : 4 389 983. Tout comme le lot 4 389 936, le réalignement de la route 227 occasionnerait des inconvénients pour l'exploitation mais n'empêchera aucunement la pratique culturale des lots de part et d'autre de la future route 227. À titre d'exemple, il n'est pas rare de voir des exploitants possédant des terres de chaque côté d'une route et cela n'empêche en rien l'exploitation de ces terres et c'est notamment le cas du propriétaire de la Ferme Lucien et Guy Roy qui possède des terres de part et d'autre de la route 227 actuelle.

Développement des exploitations existantes

Les impacts résiduels sur le développement des exploitations existantes seront mineurs. Les superficies en demande sont majoritairement situées en bout de terres et de propriétés, ne causant ainsi aucun impact négatif sur les activités agricoles existantes de ces propriétaires. Par la coupure de certains lots, due au passage de la route 227 proposée, certains propriétaires subiront quelques inconvénients qui n'empêcheront cependant pas la poursuite des activités agricoles.

Intégrité du territoire agricole

De façon globale, l'échangeur de la variante B est situé dans un secteur moins dynamique et moins propice à l'agriculture que l'échangeur retenu par le décret. La perte de ces terres aura moins d'impact sur l'intégrité du territoire agricole du secteur que l'échangeur retenu par le décret.

3.1.3 *Décision du Tribunal administratif du Québec*

La décision rendue le 4 décembre 2012 par le Tribunal administratif du Québec (TAQ), décrite dans le dossier STE-M-200630-1207, autorisant le tracé proposé dans la présente demande (variante B), donne les raisons de sa conclusion et se résume comme suit :

La demande est accordée car le projet 2C, correspondant de très près à la variante B :

- s'effectuera sur les sols de moins bonne qualité que le projet 2B, correspondant à la variante retenue par le décret;
- créera moins de pression sur la zone agricole;
- est primordiale pour la municipalité qui a besoin de cette nouvelle localisation pour accroître sa population et son activité économique.

Le TAQ a conclu, après pondération des impacts sur les agriculteurs présents dans le secteur des deux variantes, qu'il accueillait le recours de la municipalité étant donné les effets importants que l'échangeur de la variante B proposée aurait sur le développement économique et social de la municipalité et que les conséquences d'un refus auraient un effet indéniable pour cette dernière.

3.1.4 **Superficies non comptabilisées**

Dans l'éventualité de l'une ou l'autre des deux variantes, des superficies non comptabilisées à même le présent document et omises dans la décision du TAQ, seront nécessaires afin de sécuriser les intersections avec la montée de la Grande Ligne et la route 227 en y ajoutant des voies de virage à gauche. Les lots impactés pour l'ajout des voies de virage à gauche seront les suivants :

4389967	4389992	4390009	4390010	4390011	4390012
4390629	4390630	4390631	4390632	4390633	4390634
4390635	4390636	4389977	4389982	4389983	4389984
4389997	4390001	4390002	4390014	4390015	4390602
4390603	4390605	4390616	4390617	4390618	4390619
4390620	4390621	4390622	4390623	4390624	4390625
4390627					

Ces superficies nécessaires seront déterminées suite à la réalisation de l'avant-projet définitif qui est présentement en cours. Toutefois, ces superficies requises afin de sécuriser les intersections sont comparables d'une variante à l'autre. De plus, des superficies de part et d'autre de la montée de la Station et ce, tout près du raccordement avec le rang des Dussault avaient été omises dans la décision du TAQ et seraient nécessaires pour rendre ce tronçon de la route 227 conforme aux Normes du MTQ. Les lots impactés seront les suivants : 4389936 et 4389895.

3.1.5 **Milieu agricole tout de même menacé**

En privilégiant la localisation de l'échangeur dans l'alignement de la route 227 actuelle, telle que retenue dans le décret n° 599-2007, le développement économique linéaire dans la zone agricole immédiate à la route 227 actuelle sera possiblement produit et des pertes de zones agricoles en découleront.

3.2 **Milieux forestiers**

Les deux variantes ne seront pas comparées dans la présente section étant donné que la variante A est située essentiellement dans un secteur de culture et par le fait même, non boisé.

En ce qui concerne la variante B, celle-ci est située en partie dans le boisé de Saint-Alexandre qui est le deuxième boisé le plus important dans le secteur selon le rapport d'analyse du MDDEFP. La Figure 3.3 représente les superficies qui seront déboisées et reboisées pour l'implantation de la variante B proposée et ces superficies de déboisement totalisent quelques 3,2 ha (voir Tableau 3.4 (déboisement) et Tableau 3.5 (reboisement)).

Ces dernières années, ce boisé a été transformé en partie pour laisser la place à l'agriculture, telles qu'en témoignent les photos aériennes de la Figure 3.4. Cette figure nous présente les différences de superficies boisées entre la photo aérienne datée de 2005 et celle datée de 2009. Les superficies déboisées entre ces 2 photos aériennes représentent environ 24,7 ha.

3.2.1 Constitution

Selon la carte écoforestière 31H3 N.E., (du Troisième programme d'inventaire forestier²), le boisé touché par l'échangeur de la variante B est constitué d'un mélange à dominance feuillue, donc constitué de plus de 75 % de la surface terrière totale qui est occupée par les essences feuillues (voir la Figure 3.3). Ce boisé est dominé par une peupleraie et par une bétulaie à bouleaux blancs ou gris.

Nous retrouvons plus précisément du boisé constitué de :

- PE1 : le peuplier occupe de 51 % à 75 % de la surface terrière des feuillus;
- BBPE : le bouleau blanc ou gris occupe de 51 % à 75 % et le peuplier occupe de 26 % à 50 % de la surface terrière des feuillus;
- PEBB : le peuplier occupe de 51 % à 75 % et le bouleau blanc ou gris occupe de 26 % à 50 % de la surface terrière des feuillus.

Tableau 3.4 – Superficies à déboiser pour la variante B

Identification de la zone	Type de boisé	Superficie totale (m ²)
1	BBPE	420,2
2	BBPE	912,5
3	BBPE	581,4
4	BBPE	1302,1
5	PE1	237,9
6	PE1	5726,3
7	PEBB	11975,7
8	BBPE	8436,7
9	PEBB	2673,3
Total	-	32266,1 (3,23 ha)

3.2.2 Mesures d'atténuation/compensation

Pour compenser la perte de superficies boisées pour la réalisation de la variante B, le MTQ prévoit reboiser plusieurs zones situées à l'intérieur des bretelles de l'échangeur (voir la Figure 3.3). Les superficies reboisées sont comptabilisées au Tableau 3.5 et elles totalisent quelque 2,15 ha.

² MRNF, 2003. Carte écoforestière 31H3 N.E. Troisième programme d'inventaire forestier. Janvier 2003.

Tableau 3.5– Superficies à reboiser pour la variante B

Identification de la zone	Superficie totale (m ²)
1	2041,2
2	4142,9
3	8266,2
4	4693,7
5	2364,1
Total	21508,1 (2,15 ha)

Si aucune mesure de compensation n'est prise, le déboisement continu entraînera nécessairement la perte du boisé, des milieux humides ainsi que du jonc à tépales acuminés. Pour cesser la perte de ces zones, la réalisation de l'échangeur de la variante B aurait comme avantage d'assurer leur protection et ce, malgré les pertes nécessaires à sa construction.

3.2.3 **Impacts résiduels**

La mesure de compensation du reboisement de plusieurs zones à l'intérieur des bretelles aura comme avantage de presque entièrement compenser les pertes de superficies déboisées. La différence entre les pertes de boisés de 3,23 ha et le reboisement de 2,15 ha est de 1,1 ha. L'impact négatif résiduel sera mineur car la superficie perdue est très faible. La variante B est donc aussi avantageuse à moyen et à long terme sur le plan forestier par rapport à la variante retenue par le décret.



LEGENDE:

- ROUTES EXISTANTES
- VARIANTES PROPOSÉES
- EMPRISE EXISTANTE
- EMPRISE À ACOUÉRIR
- ZONES À DÉBOISER
- ZONES À REBOISER

Type de boîlé :

MI : BOULEAU BLANC OU GRIS

PE et PE1 : PEUPLEUX

Orthophoto 2008

Échelle verticale :

JOHANE DUAL, Ing.
 FREDERICK BISSON, T.P.
 1001 MONTRÉAL, QUÉBEC

Transports Québec

Direction Générale de Montréal et de l'Ouest
 Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie
 Service des Projets

SM
 1001 MONTRÉAL, QUÉBEC

Objet du projet :

PARADIS-ÉVÉNEMENT DE L'ALTERNATIVE 30
 ENTRE LA FRONTIÈRE AMÉRICAINE
 ET SAINT-JEAN-RICHELIEU
 ÉCHANGEUR SAINT-ALEXANDRE
 DEMANDE DE MODIFICATION DE DÉCRET

Objet du boîlé :

MILIEUX FORESTIERS ACTUELS
 FIGURE 3.3

Échelle :

Horizontale : 1:10000

Verticalité : 1:10000

Quantité de boîtes :	1
Quantité de pages :	1

Le document d'ingénierie est l'œuvre de l'ingénieur Groupe SM et l'œuvre de l'ingénieur de projet de la firme de conseil en ingénierie SM. Toute reproduction ou adaptation, partielle ou totale, est strictement interdite sans la permission écrite de l'ingénieur Groupe SM.



MRC LE HAUT-RICHELIEU
MUN. DE SAINT-ALEXANDRE (M)

EMPRISE À ACQUÉRIR

BRETELLE SORTIE
NORD PROPOSÉE

BRETELLE ENTRÉE
NORD PROPOSÉE

ROUTE 227
RÉALIGNÉE

RACCORDEMENT À LA MONTÉE
LACROIX PROPOSÉ

BRETELLE SORTIE SUD
PROPOSÉE

BRETELLE ENTRÉE SUD
PROPOSÉE

MONTÉE DE LA STATION

MONTÉE
LACROIX

MONTÉE DE LA STATION

RACCORDEMENT À LA MONTÉE
DE LA STATION PROPOSÉ

EMPRISE EXISTANTE

RANG DES DUSSAULT



LEGENDE:

- ROUTES EXISTANTES
- VARIANTE B PROPOSÉE
- EMPRISE EXISTANTE
- EMPRISE À ACQUÉRIR
- ZONES DÉBOISÉES PARTIES DE SUPERFICIE FORESTIÈRE DÉPASSÉES 5000

Superficie des zones déboisées:

1 : 1 046 m ²
2 : 610 m ²
3 : 660 m ²
4 : 2 800 m ²
5 : 670 m ²
6 : 370 m ²
7 : 105 m ²
8 : 615 m ²
9 : 230 000 m ²
TOTAL : 247 285 m² (24,7 ha)

Orthophoto 2008

Échelle verticale

JOHANE DUAL, Ing.
PROJET BARRÉ, T.P.
101 MONTÉE DE LA STATION, 1000

Transports Québec

Unité exécutrice
DIRECTION GÉNÉRALE DE MONTRÉAL ET DE L'OUEST-DE-LA-MONTÉRÉGIE
Service des Projets

SM
Société en participation
100, rue Saint-Jacques, 1000
Montréal, Québec H2Y 1K1

Titre du plan
PARAD-ÉVÈNEMENT DE L'ALTERNATIVE 3B
ENTRE LA FRONTIÈRE AMÉRICAINE
ET SAINT-RICHELIEU
ÉCHANGEUR SAINT-ALEXANDRE
DEMANDE DE MODIFICATION DE DÉCRET

Titre du dossier
**MILIEUX FORESTIERS EN 2006
FIGURE 3.4**

Échelle
Horizontale 1:5000 0 50 100 200 m

Numéro du dossier	1
0080818020001	1
Numéro de révision	

Le document a été généré par le logiciel de cartographie ArcGIS. Toute reproduction ou adaptation, partielle ou totale, est strictement interdite.

3.3 Milieux humides

Encore une fois, les deux variantes ne seront pas comparées dans le présent article étant donné que la variante A (échangeur en losange retenu par le décret) n'est pas composée de milieux humides.

3.3.1 Localisation

Il y a neuf milieux humides situés à l'intérieur de la variante B. Ces milieux ont été identifiés suite à des relevés floristiques réalisés en 2011 et totalisent près de 1,6 ha. La délimitation des milieux humides est représentée à la Figure 3.5 et a été effectuée en se basant sur les critères d'identification et de délimitation expliqués dans la fiche technique « Identification et délimitation des écosystèmes aquatiques, humides et riverains » du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP) daté de 2006.

Selon les relevés floristiques, les milieux humides sont tous d'origine anthropique (zones de prélèvement de sol et fossés abandonnés) et présentent donc une faible valeur écologique.

Tel que montré à la Figure 3.5 et au Tableau 3.6, deux des neuf milieux humides seront impactés par les travaux, soit la zone 7 et la zone 9. La zone 9 sera touchée en périphérie tandis que la zone 7 sera réduite d'un peu plus de la moitié. Le total de superficies perdues de ces milieux humides représente environ 0,16 ha.

Tableau 3.6 – Superficies des milieux humides

Identification de la zone	Superficie totale (m ²)	Superficie perdue (m ²)	Pourcentage
1	129,6	-	0%
2	3141,8	-	0%
3	5485,4	-	0%
4	819,8	-	0%
5	323,8	-	0%
6	1729	-	0%
7	1655,6	987,8	59,7%
8	1340,5	-	0,0%
9	1516	563,3	37,2%
Total	16141,5 (1,6 ha)	1551,1 (0,16 ha)	9,6%

3.3.2 **Mesures d'atténuation/compensation**

Pour la réalisation de l'échangeur dans le réalignement de la route 227 (variante B), des superficies de milieux humides seront perdues, soit environ 9,6 %. De plus, étant donné la faible valeur écologique des deux (2) milieux humides touchés, aucune mesure de compensation n'est envisagée. Toutefois, afin de perturber le moins possible les conditions hydrologiques de ce secteur, il serait préférable de ne pas modifier l'alimentation en eau des neuf milieux humides.

3.3.3 **Impacts résiduels**

Pour la réalisation de la variante B, l'impact négatif résiduel sera mineur car la superficie perdue correspond à environ 0,16 ha répartie en deux milieux humides d'origine anthropique et de faible valeur écologique.


Il est important de mentionner que le confinement de ces milieux humides aura même un effet positif sur la conservation de ces derniers, étant donné l'absence de pression pour le développement urbain et ainsi que pour le déboisement à des fins agricoles.


3.4 **Jonc à tépales acuminés**

Comme pour les deux milieux précédents, les deux variantes ne seront pas comparées dans le présent article étant donné que la variante A n'est pas composée de jonc à tépales acuminés.



3.4.1 **Localisation**

L'inventaire effectuée en 2003 produit dans le cadre de l'étude d'impact réalisée par Génivar en 2005 et ainsi que l'inventaire effectuée en 2002 par les Consultants S.M indiquent, que le *joncus acuminatus* 

 Chaque colonie de *joncus acuminatus* comptait plus de 100 individus dispersés dans une zone de 200 m par 200 m.

Cette espèce est peu connue et il faut noter que plus une plante est rare, plus ses chances de disparaître sont élevées. C'est d'ailleurs ce qui s'était produit avec le *Juncus acuminatus* dont la seule mention au Québec avait disparue avant de retrouver ces colonies de Saint-Alexandre.

Le registraire a supprimé ces informations en vertu de l'article 118.5.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2).

Le rapport d'analyse³ du MDDEFP produit en 2007 reprend les données produites dans le cadre de l'étude d'impact de Génivar, mais mentionne que lors d'une visite antérieure des lieux (8 août 2006), le nombre d'individus de *joncus acuminatus* a été relevé en abondance par rapport aux résultats de l'étude d'impact, soit quelques milliers de spécimens répartis en plusieurs petits groupes et ce, selon une observation visuelle sommaire.

Le 10 août 2011, des relevés ont été effectués pour vérifier la présence du *joncus acuminatus*. Ce relevé a permis de valider que le *joncus acuminatus* est présent dans trois des sites mentionnés dans l'étude d'impact de 2005. Ce dernier n'a pas été observé sur le site 4 qui ne semble plus correspondre à un habitat propice à la croissance de cette espèce végétale en raison de la croissance d'autres espèces végétales (saule et spirée) qui le privent d'un ensoleillement suffisant.

Le registraire a supprimé ces informations en vertu de l'article 118.5.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2).

Les observations faites sur les sites déjà connus (étude d'impact) de même que sur les trois nouveaux sites (A, B et C) sont listées au Tableau 3.7. Le nombre d'individus observés aux trois autres sites est nettement inférieur au nombre dont il est fait mention dans le rapport du MDDEFP. Seul le site 1 comporte plus de 100 individus.

Tableau 3.7 – Nombre d'individus de *joncus acuminatus* observés

Identification du site	Nombre d'individus de <i>joncus acuminatus</i> observés	Pourcentage
1	105	60%
2	13	7%
3	20	11%
4	0	0%
A	24	14%
B	3	2%
C	10	6%
Total	175	100%

3.4.2 Mesures d'atténuation/compensation

La configuration de l'échangeur dans le réalignement de la route 227 (variante B) n'intercepte aucune des colonies de *joncus acuminatus* et n'aura donc aucun impact sur ces différentes colonies.

³ MDDEP, 2007. Rapport d'analyse environnementale pour le projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu. Direction des évaluations environnementales, dossier 3211-05-407. 18 avril 2007.

3.4.3 **Impacts résiduels**

Le registraire a supprimé ces informations en vertu de l'article 118.5.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2).

L'échangeur dans le réalignement de la route 227 (variante B) n'aura aucun impact résiduel sur le jonc à tépales acuminés qui est désigné menacé en autant que les conditions hydrologiques du secteur soient maintenues.



3.5 **Espèces animales à statut précaire**

Selon les relevés réalisés en 2011, aucune espèce animale à statut précaire n'a été répertoriée à l'intérieur des limites de la modification proposée du décret. L'emplacement de l'échangeur proposé n'a donc aucun impact supplémentaire par rapport à l'échangeur autorisé par le décret en ce qui concerne les espèces animales à statut précaire.

3.6 **Plante envahissante**

L'étalement du phragmite (*Phragmites australis*) dans les emprises du MTQ est une préoccupation grandissante et bien réelle sur le territoire de la Montérégie. Or, depuis le début des travaux de parachèvement de l'autoroute 35, le MTQ inventorie, gère et contrôle le phragmite à l'intérieur de ses emprises. Ces actions sont conformes au décret gouvernemental 599-2007 ainsi qu'à la lettre de Monsieur Bernard Caron, ing., datée du 13 mars 2007 concernant les études sur le phragmite. Dès 2009, tous les documents transmis au MDDEFP dans le cadre de demandes d'autorisation, témoignent de ce souci de contrôler et gérer l'étalement de cette plante envahissante.

Afin d'éviter la propagation du phragmite, et conformément à nos pratiques un inventaire sera réalisé à l'intérieur des limites d'emprise du nouvel échangeur (variante B). Suite à cet inventaire, si le phragmite est présent à l'intérieur de l'emprise du nouvel échangeur, le MTQ veillera à gérer cette plante, lors des travaux de construction, évitant ainsi sa propagation. Les mesures déployées pendant les travaux seront également en conformité avec les recommandations du Groupe phragmite⁴. En effet, depuis le printemps 2004 le MTQ travaille en étroite collaboration avec les chercheurs du groupe afin de trouver des moyens de contrôles permettant la diminution de l'envahissement; les mesures de préventions et l'amélioration de nos pratiques de gestion du corridor routier.

En conclusion, le MTQ s'emploiera à éviter la propagation du phragmite à l'intérieur de son emprise mais ne peut assumer le comportement de cette plante envahissante qui est présente dans les fossés agricoles attenants à l'emprise.

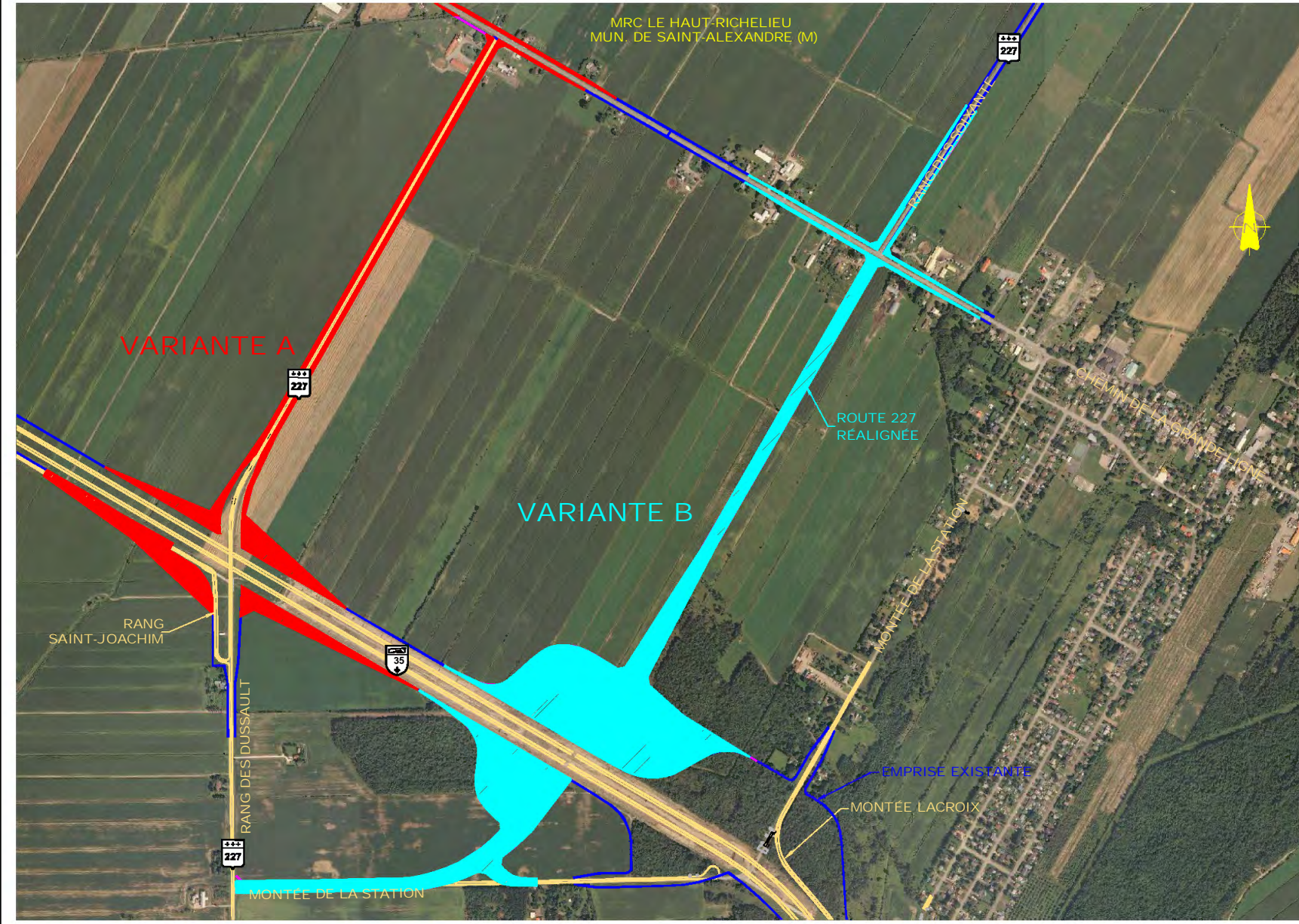
⁴ Au printemps 2004 le **Ministère des Transports du Québec** (MTQ) a démarré un projet de recherche intitulé *Envahissement du roseau commun (Phragmites australis) le long des corridors autoroutiers : état de la situation, causes et gestion* (R538.1P1); L'avancement des résultats de cette recherche sont disponibles à l'adresse internet suivante : <http://www.phragmites.crad.ulaval.ca/>.

3.7 Emprises

Pour la réalisation de la variante A, les pertes de superficies totales sont d'environ 7,9 ha. Pour la construction de l'échangeur situé dans le réaligement de la route 227 (variante B), l'ensemble des pertes de superficies totales est d'environ 22,5 ha. Cela correspond aux limites des emprises nécessaires pour les travaux (voir la Figure 3.6 et le Tableau 3.8). Tel que mentionné précédemment, pour la réalisation de la variante A ou de la variante B des superficies non comptabilisées à même le présent document et omises dans la décision du TAQ, seront nécessaires afin de sécuriser les intersections avec la montée de la Grande Ligne et la route 227. Ces superficies nécessaires seront déterminées suite à la réalisation de l'avant-projet définitif qui est présentement en cours. Toutefois, ces superficies sont comparables d'une variante à l'autre.

Tableau 3.8 – Superficies nécessaires pour emprise

VARIANTE A				VARIANTE B							
Numéro de lot	Numéro de cadastre	Nom du propriétaire	Superficie perdue pour emprise (m ²)	Numéro de lot	Numéro de cadastre	Nom du propriétaire	Superficie perdue pour emprise (m ²)				
325	4 391 861	Municipalité	154	415	4 389 937	Ferme Lucien et Guy Roy S.E.N.C.	312				
326	4 391 860	Municipalité	416	416							
326	4 389 992	Ferme Lucien et Guy Roy S.E.N.C.	19 285	414	4 389 938	Jean-Guy Ouellette	28 553				
327				415							
328				4 389 967	André Bergeron	20 328	412	4 389 936	Martin Vermeulen et Gérard Vermeulen	31 739	
323	411	4 389 895	Karl Heinz Klaassen				769				
324	317							4 389 982	Ferme Benorin inc.	9 374	
322	4 389 969	316	4 389 983	Ferme Grégoire et fils inc.	26 066						
321	4 389 968	315				4 389 984	13 355				
360	4 389 943	Ferme G.F. Blum enr. Gunter Blum et France Quintin						16 213	314	4 389 973	12 126
361											
415	4 389 979	Ferme R.L.C. Breton S.E.N.C.	14 513	309A	4 389 979			14 513			
416						4 389 852	Municipalité		7 360	Total	
327											
328											
329											
360											
Total			78 734 (7,9 ha)								



LÉGENDE:

- ROUTES EXISTANTES
- SUPERFICIE POUR EMPRISE VARIANTE A
- SUPERFICIE POUR EMPRISE VARIANTE B

— LES EMPRISES À ACCÉLERER QUI SONT DÉFINIES SUR LE FUTUR PLAN D'OCUPATION D'EMPRISES PEUVENT DIFFÉRER DES EMPRISES MONTREES SUR CE PLAN CAR UN AVAL-PROJET DÉFINITIF EST INCESSAMMENT EN COURS POUR CES TRAVAUX.

PROJET:

— CHEMINO 3008

Équipe technicienne:

JOHANNES DUAL, Ing.
 PIERRE BISSON, T.P.
 JIM MORIN, dess.

Transports Québec

DIRECTION GÉNÉRALE DE MONTRÉAL ET DE L'OUEST
 ET DE L'EST
 DIRECTION DE L'OUEST-DE-LA-MONTÉRÉGIE
 Service des Projets

SM
 CONSULTANTS

110, rue Hérault, bureau 110
 1000, rue Saint-Jacques (Ouest), Montréal
 H3B 2G7
 Tel.: (514) 397-7744

Titre du projet:

PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 35
 ENTRE LA FRONTIÈRE AMÉRICAINE
 ET SAINT-RICHELIEU
 ÉCHANGEUR SAINT-ALEXANDRE
 DEMANDE DE MODIFICATION DE DÉCRET

Titre du plan:

EMPRISES
 FIGURE 3.6

Échelle:

1/80 000

0 100 200 400 m

Numéro de plan:

0200811020001

1 / 1

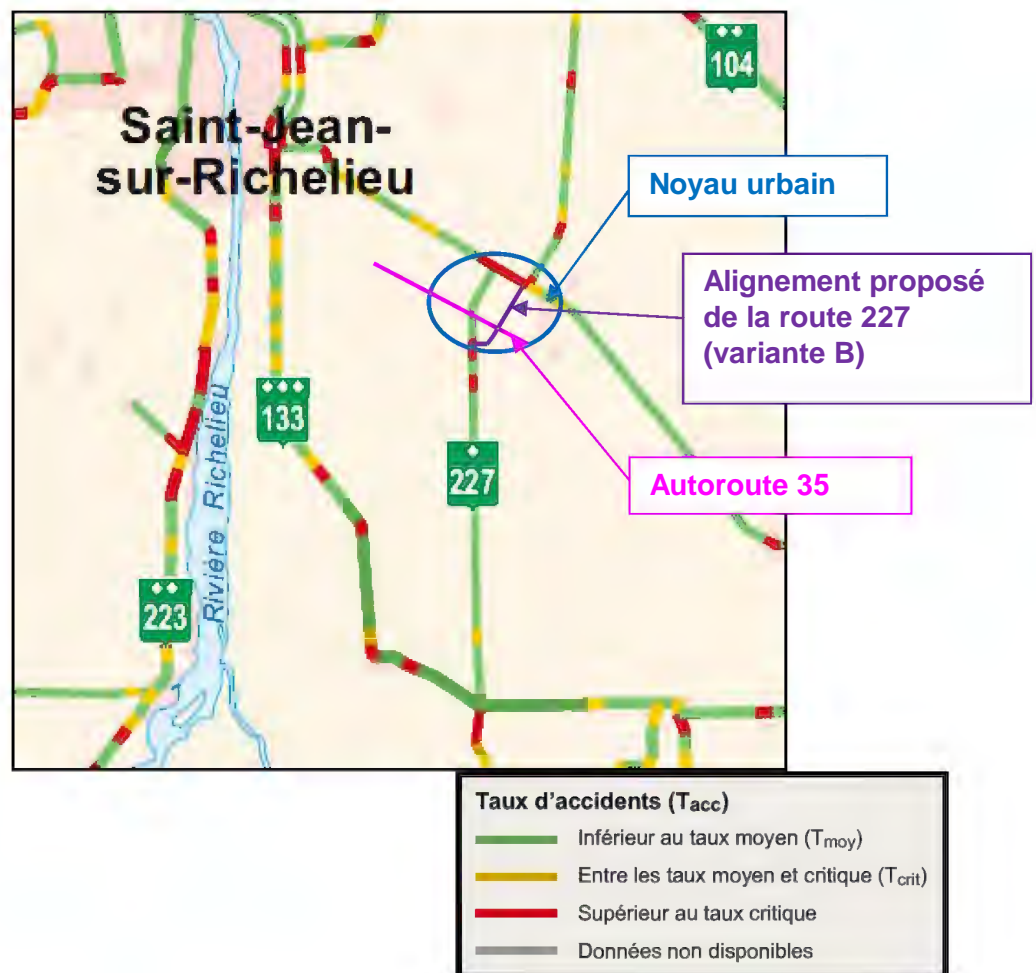
Approuvé par le responsable

3.8 Sécurité et géométrie routière de la variante B

3.8.1 Une localisation gagnante en terme de sécurité

La configuration du réseau routier actuel crée diverses problématiques au niveau de la sécurité routière. Actuellement, les véhicules circulant dans l'axe nord-sud utilisent la route 227 qui a un tracé discontinu car la route emprunte le chemin de la Grande Ligne sur environ 1,2 kilomètre. Ce trafic de transit s'ajoute au trafic est-ouest vers Saint-Jean-sur-Richelieu, qui se fait également via le chemin de la Grande Ligne. Pour le tronçon sur le chemin de la Grande Ligne où il y a chevauchement avec la route 227, le bilan de la sécurité routière démontre la problématique au niveau de la sécurité en donnant un taux d'accidents supérieur au taux critique (voir Figure 3.7).

Figure 3.7 – Bilan de la sécurité routière – Taux d'accidents



Source : Ministère des Transports du Québec. Bilan de sécurité routière, plan de transports de la Montérégie, carte 4-11, 2011.

La localisation de la variante B répond aux problèmes de sécurité sur la route 227, sur le chemin de la Grande Ligne ainsi qu'aux raccordements des bretelles avec la route 227. Cette variante améliorerait la sécurité sur le chemin de la Grande Ligne puisqu'il n'y aurait plus de chevauchement avec la route 227. Le chemin de la Grande Ligne servirait en majeure partie au déplacement local. Cette variante ne nécessiterait plus de mouvement de la circulation à angle droit pour l'axe nord-sud, mais uniquement une traverse à la hauteur du chemin de la Grande Ligne.

Dans la variante A retenue par le décret, le chemin de la Grande Ligne demeurerait utilisé comme route collectrice (route 227) sur environ 1,2 km, ce tronçon subissant un nombre élevé d'accidents. Le maintien de la configuration actuelle correspondant à la variante retenue par le décret (virement à angle droit vers la droite et virement à angle droit vers la gauche) aurait pour effet d'engendrer des situations potentiellement dangereuses, surtout pour les poids lourds.

En janvier 2010, le service d'incendies de Saint-Alexandre écrivait ce qui suit :

« [...] Actuellement, les deux croisements de la route 227 avec le chemin de la Grande Ligne demandent aux automobiles et aux camions de faire un double virage droite-gauche. Ainsi, nous sommes profondément convaincus que l'augmentation inévitable du trafic devant effectuer ce double virage pour accéder à l'autoroute 35 affectera grandement la sécurité routière à ces croisements. Rappelons que le chemin de la Grande Ligne est l'axe routier le plus utilisé et c'est sur ce chemin que nous sommes le plus fréquemment appelés à intervenir pour des accidents routiers ⁵ ».

Pour sa part, l'Association du camionnage du Québec mentionnait dans son mémoire en appui au réaligement de la route 227 :

« [...] La proposition offre également l'avantage d'améliorer le niveau général de sécurité des usagers du réseau routier de ce secteur. En effet, l'échangeur tel que proposé dans le décret gouvernemental déposé par le gouvernement en 2007, obligerait les utilisateurs du réseau, dont les transporteurs par camions, à non seulement parcourir une plus grande distance, mais aussi à effectuer plusieurs manœuvres de virage. Ces manœuvres additionnelles sont tout autant de risques d'incidents. Lorsque l'on constate la priorité accordée par notre gouvernement à l'égard de l'enjeu de la sécurité routière et les efforts déployés par la Société de l'assurance automobile du Québec afin d'améliorer le bilan routier, il nous semble indispensable d'inclure ce paramètre parmi les critères de sélection d'un projet ⁶ ».

⁵ Service des Incendies de Saint-Alexandre. Appui au projet de redressement de la route 227. 25 janvier 2010.

⁶ Association du camionnage du Québec. Appui de l'Association du camionnage du Québec pour le redressement de la route 227 dans la municipalité de Saint-Alexandre. 16 février 2010.

Étant donné ces problématiques, s'il s'avère que la variante A soit ultimement retenue, le MTQ se verra dans l'obligation de créer des voies de virage à gauche dans la zone de chevauchement entre le chemin de la Grande Ligne et la route 227.

Dans la variante A retenue par le décret, le tronçon de la route 227 situé entre la future autoroute 35 et le chemin de la Grande Ligne (rang des Dussault) est reconnu pour être un secteur dangereux en conditions de tempête.

En ce qui concerne la variante B, le secteur de l'échangeur serait protégé par les différentes zones boisées, soit conservées ou reboisées. Toutefois, il serait difficile de statuer pour le secteur entre le raccordement des bretelles du côté nord et le chemin de la Grande Ligne, car cet axe de transport n'est pas construit.

En éliminant la circulation de transit sur le tronçon du chemin de la Grande Ligne utilisé actuellement comme route collectrice, la variante B viendrait aussi sécuriser le transport scolaire sur cette route. De plus, les véhicules agricoles n'auraient plus à utiliser le segment de la Grande Ligne correspondant à la route 227.

3.8.2 ***Une géométrie gagnante en terme de sécurité***

Variante A :

La variante retenue par le décret est moins sécuritaire pour les raisons suivantes :

- La route 227 traverse l'autoroute avec un angle de 30° impliquant une moins bonne visibilité routière;
- Les parapets du viaduc nuisent à la visibilité aux intersections des bretelles car celles-ci sont situées très près du viaduc, dans le remblai d'approche;
- Le rayon de la courbe horizontale correspond à une vitesse de base de 80 km/h (affichée à 70 km/h). La route 227 est actuellement affichée à 90 km/h, ce qui implique une réduction de vitesse qui va constituer un risque pour les usagers;
- La courbe verticale du profil correspond à une vitesse affichée de 80 km/h pour la visibilité aux intersections, ce qui nécessite aussi une réduction de vitesse.

Variante B :

La variante de réalignement de la route 227 est avantageuse en ce qui a trait à la sécurité de l'échangeur pour les raisons suivantes :

- La route 227 traverse l'autoroute avec un angle de 6° impliquant une meilleure visibilité routière;
- Les intersections des bretelles étant situées plus loin du viaduc, les parapets ne nuisent pas à leur-visibilité;
- L'intersection des bretelles n'est pas située dans une courbe horizontale et la visibilité de ces intersections est conforme à la vitesse affichée de 90 km/h;
- La courbe verticale du profil de l'échangeur est conforme à une vitesse affichée de 90 km/h pour la visibilité aux intersections, donc aucune réduction de vitesse requise.

Selon ces informations, la variante B ne présente aucun problème de visibilité tant pour la configuration en plan que pour celle en profil. En ce qui a trait à la variante A, retenue par le décret, celle-ci présente des problèmes de visibilité. Ce sont des problèmes fréquemment rencontrés pour les échangeurs en losange.

3.8.3 ***Une localisation avantageuse pour les interventions d'urgence***

La municipalité de Saint-Alexandre bénéficie d'un service d'incendie. Ce service agit à titre de prévention et d'extinction des incendies. De plus, il assure le service de pinces de désincarcérations lors des accidents routiers. Ainsi, ce service agit à titre d'intervenant de première ligne en matière de sécurité incendie et routière. Le poste d'incendie est situé sur le chemin de la Grande Ligne, au cœur du village.

En février 2010, le directeur du service des incendies mentionnait, dans une lettre d'appui au projet de relocalisation de la route 227 (variante B), ce qui suit :

« En augmentant la distance de 1,2 km par rapport au tracé prônant le redressement de la route 227, le choix de l'emplacement de l'échangeur dans le décret actuel nous fera perdre un temps précieux dans l'exécution de nos interventions sur l'autoroute. La distance pour accéder au rang des Dussault sera allongée de 1,2 km, alors que l'accès à la direction sud de l'autoroute sera allongé de 2,4 km. De plus, l'éloignement de l'échangeur du milieu urbain augmentera également les délais pour tous véhicules d'urgence provenant d'ailleurs, comme les ambulances⁷ ».

⁷ Association du camionnage du Québec. Appui de l'Association du camionnage du Québec pour le redressement de la route 227 dans la municipalité de Saint-Alexandre. 16 février 2010.

Les figures ci-après présentent un comparatif de la distance à parcourir pour différentes interventions d'urgence en fonction des différents échangeurs, variantes A et B :

Accident sur l'autoroute 35 en direction sud (voir Figure 3.8) :

- Alignement de la route 227 actuelle (variante A) : 5,4 km;
- Réalignement de la route 227 (variante B) : 3,7 km (gain de 1,7 km).

Figure 3.8 – Accident sur l'autoroute 35 - direction Sud



Accident sur l'autoroute 35 en direction nord (voir Figure 3.9) :

- Alignement de la route 227 actuelle (variante A) : 3,7 km;
- Réalignement de la route 227 (variante B) : 3,6 km (différence négligeable).

Figure 3.9 – Accident sur l'autoroute 35 - direction Nord



Intervention pour incendie sur le rang des Dussault (route 227) au sud de l'autoroute (voir Figure 3.10) :

- Alignement de la route 227 actuelle (variante A) : 4,7 km;
- Réalignement de la route 227 (variante B) : 3,6 km (**gain de 1,1 km**).

Figure 3.10 – Intervention pour incendie sur le rang des Dussault



En décembre 2010, la municipalité de Saint-Alexandre a adopté la résolution 10-12-264, qui visait à identifier les priorités d'actions 2011-2012 pour la Sûreté du Québec. Parmi les actions, l'une d'entre elles est d'« utiliser davantage le poste de Saint-Alexandre pour les changements de relève des policiers et repenser, lors de la mise en place de l'autoroute 35, la pertinence d'une desserte près de celle-ci ». Ainsi donc, la Sûreté du Québec projette d'ajouter des responsabilités au poste de Saint-Alexandre, notamment celui de couvrir l'autoroute 35.

3.8.4 Une localisation profitable au transport de camionnage

La construction de l'échangeur dans le réalignement de la route 227 représente un gain en terme de distance et donc un gain de temps pour les transporteurs. En effet, les camions circulant selon l'axe nord-sud et traversant la municipalité de Saint-Alexandre auront une réduction de 1,7 km s'ils empruntent le tracé de la variante B par rapport à celui de la variante A, dans l'optique d'un accès à l'autoroute 35 en direction sud (voir Figure 3.11). De plus, le tracé se ferait en ligne droite plutôt que d'impliquer deux virements à angle droit. En supposant un débit journalier annuel de 975 véhicules sur ce tronçon, cette différence représente plus de 605 000 km par année. Ce gain se traduit également au niveau environnemental car la réduction du trajet engendrerait moins d'émission de CO₂.

Figure 3.11 – Trajets depuis la route 227 Nord vers l'autoroute 35 Sud



L'arrivée de l'autoroute 35 aura pour effet d'accroître les débits de circulation sur la route 227. En effet, cette route collectrice deviendra une voie d'accès facile à l'autoroute 35 depuis les autoroutes 10 et 20. En ce sens, le trafic de camionnage lourd sera probablement plus important qu'aujourd'hui. Advenant le tracé de la variante A retenu, cela impliquerait un transit par le chemin de la Grande Ligne étant donné l'alignement discontinu de la route 227 actuelle. Par contre, si le tracé de la variante B est retenu cela offrirait aux camions, en provenance de la route 227 Nord, un accès direct à l'autoroute 35.

Les transporteurs appuient sans équivoque le projet de l'échangeur dans le réalignement de la route 227. Plusieurs lettres d'appui en ce sens ont été envoyées à la municipalité. Selon eux, cette variante est celle qui facilite le plus l'accessibilité, réduit la distance à parcourir et améliore le plus la sécurité pour accéder à l'autoroute 35.

En février 2010, l'Association du camionnage du Québec appuie le réalignement de la route 227 en mentionnant ce qui suit :

« En combinant une accessibilité améliorée à une réduction des distances à parcourir, ce scénario comporte des bénéfices tant économiques, qu'environnementaux. Chaque litre de carburant non consommé constitue, bien sûr un avantage pour les transporteurs d'un point de vue économique, mais induit également une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et améliore la qualité générale de l'air. Considérant les énergies appréciables consacrées par notre industrie en matière d'environnement au cours des dernières années, il nous apparaît important que les transporteurs puissent disposer d'un réseau routier optimal d'un point de vue énergétique⁸ ».

3.8.5 **Une localisation qui améliore l'accessibilité au parc industriel et au noyau urbain**

Accessibilité depuis le noyau urbain

Le réalignement de la route 227 aurait pour effet de rendre l'autoroute plus facilement accessible à une grande majorité de la population locale, étant donné que la route 227 sera relocalisée à proximité du milieu urbain. Dans cette variante, l'atteinte de l'échangeur se ferait par trois grands axes nord-sud : la rue Saint-Charles, la montée de la Station et la route 227 (voir Figure 3.12). Cette solution ferait que le chemin de la Grande Ligne ne serait plus l'axe privilégié pour la circulation de transit en direction de l'autoroute 35 et réduirait donc le trafic sur le chemin de la Grande Ligne, où la limite de vitesse de 80 km/h est rarement respectée.

⁸ Association du camionnage du Québec. *Appui de l'Association du camionnage du Québec pour le redressement de la route 227 dans la municipalité de Saint-Alexandre*. 16 février 2010.

Figure 3.12 – Trajets depuis le noyau urbain vers l'autoroute par la variante B



À l'inverse, l'atteinte de l'échangeur de la variante A demanderait un détour qui se ferait nécessairement par le chemin de la Grande Ligne. De ce fait, la majeure partie de la population ne verrait aucune utilité à emprunter l'autoroute 35 pour atteindre Saint-Jean-sur-Richelieu et poursuivrait sur le chemin de la Grande Ligne. Cela maintiendrait une importante circulation de transit dans le milieu urbain (voir Figure 3.13).

Figure 3.13 – Trajets depuis le noyau urbain vers l'autoroute par la variante A



Accessibilité depuis le parc industriel

La variante A retenue par le décret ne comporte aucun lien direct entre l'échangeur et le parc industriel. Ainsi, les camions voulant accéder à l'autoroute devraient effectuer un détour de 4,4 km, comparativement à la variante B, en passant par la montée de la Station ou la rue Saint-Charles, pour ensuite poursuivre par le chemin de la Grande Ligne puis par le rang des Dussault (route 227 actuelle) (voir Figure 3.14).

Par ailleurs, les camions désirant accéder à la route 227 nord devraient transiter par la montée de la Station ou par la rue Saint-Charles pour se rendre au chemin de la Grande Ligne pour ensuite rejoindre la route 227 nord (voir Figure 3.15).

Ces détours impliquent des transits sur des rues secondaires, dans un secteur résidentiel et dans le cœur du village de Saint-Alexandre.

Figure 3.14 – Trajets depuis le parc industriel vers l'autoroute 35



Figure 3.15 – Trajets depuis le parc industriel vers la route 227 Nord



Accessibilité depuis le rang Sainte-Marie

Certaines entreprises sont implantées à l'extérieur du parc industriel, sur le rang Sainte-Marie, situé beaucoup plus à l'est de la rue Saint-Charles. La variante A nécessiterait un transit des camions par le rang Sainte-Marie puis par le chemin de la Grande Ligne (noyau urbain) alors que la variante B permettrait un accès direct à l'autoroute via la montée Lacroix.

3.8.6 **Conclusion en terme de sécurité et de géométrie routière de la variante B**

La variante B de l'échangeur dans le réalignement de la route 227 offrirait une meilleure compréhension du réseau routier, une meilleure visibilité au dépassement et une amélioration de la sécurité routière sur la route 227 et sur le chemin de la Grande Ligne en enlevant les virages à angle droit.

Cette variante est préférentielle pour les interventions d'urgence dans Saint-Alexandre et dans les municipalités voisines, tant par les services d'incendie que par les ambulances). Les gains en distance se traduisent par des gains en temps.

Du point de vue « accessibilité à l'autoroute 35 », le réaligement de la route 227 est nettement plus avantageux pour le trafic collecteur. Ce scénario réduirait de 1,7 km le trajet depuis la route 227, ce qui représenterait 605 000 km et plusieurs tonnes de CO₂ de moins annuellement.

Le réaligement de la route 227 permettrait de répartir la circulation vers l'autoroute 35 sur trois grands axes nord-sud, enlevant ainsi un fort pourcentage de véhicules transitant par le tronçon du chemin de la Grande Ligne et traversant le cœur du noyau urbain.

La variante B offrirait un accès plus direct à l'autoroute 35. Il empêcherait la circulation, en provenance du parc industriel, qui transite par le noyau urbain pour aller rejoindre soit l'autoroute 35 ou la route 227 Nord.

3.9 Volet socio-économique de la variante B

3.9.1 Une variante qui contribuera à la gestion urbaine durable

Consolidation du noyau urbain

Tendances passées

En 2010, le Centre local de développement (CLD) du Haut-Richelieu réalisait un portrait socio-économique de la municipalité de Saint-Alexandre⁹ qui est représenté au Tableau 3.9.

Tableau 3.9 – Évolution démographique de la municipalité de Saint-Alexandre (1996-2006)

Municipalité de Saint-Alexandre	1996	2001	2006	Variation sur la période
Population	2 380	2 388	2 340	-40
Ménages	770	810	830	+70

Source : CLD du Haut-Richelieu. Profil socio-économique de la municipalité de Saint-Alexandre. Édition 2010.

Ce qui ressort de ce tableau par rapport à la demande résidentielle sur dix ans (1996 à 2006) est que la population a diminué de 40 personnes. Par contre, le nombre de logements s'est accru de 70. Cela résulte de la réduction de la taille des ménages et aussi d'une hausse du nombre de logements dans cette municipalité. Cette tendance s'est poursuivie depuis 2006, Saint-Alexandre comptant 2 425 personnes et 930 ménages en 2010 (hausse de 85 personnes et de 100 ménages en quatre ans).

Le Tableau 3.10 présente la répartition de la population par groupe d'âge pour les années 1996, 2001 et 2006.

⁹ CLD du Haut-Richelieu. Profil socio-économique de Saint-Alexandre. Édition 2010 et municipalité de Saint-Alexandre.

Tableau 3.10 – Répartition de la population de la municipalité de Saint-Alexandre par groupe d'âge (1996-2006)

Municipalité de Saint-Alexandre	1996		2001		2006		Variation sur la période
	n	%	n	%	n	%	
0-14 ans	675	28,4%	620	25,9%	550	23,5%	-125
15-24 ans	300	12,6%	325	13,6%	300	12,8%	0
25-54 ans	1095	46,0%	1100	46,0%	1075	45,9%	-20
55-74 ans	260	10,9%	285	11,9%	340	14,5%	+80
75 ans et plus	50	2,1%	60	2,5%	75	3,2%	+25
Total	2380	100%	2390	100%	2340	100%	-40

Source : CLD du Haut-Richelieu. Profil socio-économique de la municipalité de Saint-Alexandre. Édition 2010.

Suite à l'analyse du Tableau 3.10, cela démontre que depuis 1996 la part occupée par les 0-14 ans a diminué. Ce groupe d'âge comptait 125 personnes de moins en 2006 que dix ans auparavant. En 2006, les 0-14 ans représentaient 23,5 % de la population de Saint-Alexandre, comparativement à 28,4 % en 1996.

À l'inverse, les groupes d'âge des 55-74 ans et des 75 ans et plus ont vu leur part relative s'accroître sur la période, passant de 13 % à 17,7 % de la population.

Ces données démontrent une tendance au vieillissement de la population et cela contribue à la dévitalisation du noyau urbain. Par exemple, la diminution constante du nombre de jeunes pourrait menacer à moyen terme l'école primaire de Saint-Alexandre, établissement qui accueille 400 élèves et procure de l'emploi à 32 personnes à temps plein et 8 personnes à temps partiel.

Indice de défavorisation sociale et matérielle

Le ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec (MSSS) a mis sur pied un indicateur relatif à la pauvreté appelé « Indices de défavorisation sociale et matérielle ». Cet indicateur est basé sur les données issues du recensement, mis à jour aux cinq ans. L'indicateur intègre une dimension économique et une autre permettant de juger du réseau de soutien social au sein de la collectivité.

Cet indicateur intègre les données suivantes :

Dimension matérielle :

- Proportion de gens sans diplôme d'études secondaires;
- Revenu personnel moyen;
- Rapport emploi/population.

Dimension sociale :

- Proportion de gens séparés, divorcés ou veufs;

- Proportion de familles monoparentales;
- Proportion de personnes vivant seules.

Pour illustrer la réalité de défavorisation sociale et matérielle et fournir aux Centres de santé et de services sociaux un outil utile à une analyse locale de leur population et de leurs clientèles, les niveaux de défavorisation ont été revus pour exprimer les écarts observés à l'intérieur des territoires de Réseaux locaux de service (voir la Figure 3.16). Ainsi, sur l'une et l'autre dimension de la défavorisation, trois niveaux de défavorisation locale sont définis:

- 1- le quartile de population (25 % des résidents) le plus favorisé;
- 2- les deux quartiles médians (50 % de la population);
- 3- le quartile le plus défavorisé sur le territoire du Réseau local de service.

Figure 3.16 – Indices de défavorisation sociale et matérielle pour Saint-Alexandre (2006)



Source : Ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec (MSSS). Atlas de la Santé et des Services sociaux du Québec. Variations locales de l'indice de défavorisation en 2006.
http://www.msss.gouv.qc.ca/statistiques/atlas/atlas/index.php?id_carte=655

Le secteur correspondant à la partie du territoire urbanisé située au sud du chemin de la Grande Ligne était caractérisé par une forte défavorisation matérielle et une défavorisation sociale moyenne.

Besoins futurs

L'Institut de la statistique du Québec (ISQ) prévoit que d'ici 2024, la population de Saint-Alexandre s'accroîtra de 45 personnes et donc de 40 ménages additionnels.

Tableau 3.11 – Perspectives démographiques pour Saint-Alexandre (2009-2024)

Municipalité de Saint-Alexandre	2009	2014	2019	2024	Variation sur la période
Population	2 415	2 405	2 410	2 460	+45
Ménages	875	880	900	915	+40

Source : Institut de la statistique du Québec (ISQ). Perspective des ménages et de la population par municipalité. 2009-2024. http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/demographie/persp_poplit/index.htm

Les espaces résiduels disponibles à l'intérieur du périmètre urbain totalisent 10,8 ha (voir Figure 3.17). En appliquant une densité moyenne de 14 logements à l'hectare, ces espaces permettraient l'ajout d'environ 150 logements, ce qui représente 110 logements de plus que la demande anticipée d'ici 2024.

Sur une période de 10 ans (1996 à 2006), le nombre de ménages a augmenté de 70 et ce, malgré une diminution de la population. Les prévisions démographiques démontrent que pour les onze prochaines années, l'accroissement du nombre de ménages se limiterait à 40 et ce, malgré une légère augmentation de la population.

Le contexte anticipé est donc celui d'une croissance démographique quasi nulle et cela contribue à la dévitalisation du noyau urbain. L'arrivée de l'autoroute 35 aura sans doute des impacts positifs sur le développement résidentiel de Saint-Alexandre en améliorant son accessibilité au niveau régional, notamment pour le secteur d'emplois de Saint-Jean-sur-Richelieu / Iberville.

Figure 3.17 – Terrains disponibles pour du développement résidentiel à l’intérieur du périmètre urbain



Tout au long du présent rapport, les analyses des variantes A et B ont permis de constater que la variante B, de l'échangeur dans le réalignement de la route 227, offrirait un accès beaucoup plus direct à l'autoroute 35 depuis le noyau urbain de Saint-Alexandre. Cette localisation, plus avantageuse pour la municipalité, favoriserait également le développement des espaces disponibles à l'intérieur du périmètre urbain. Ainsi, même si le rythme de construction augmente suite à l'arrivée de l'autoroute 35, la municipalité possède suffisamment de terrains pour répondre à la demande (capacité de 110 logements supplémentaires par rapport à la demande anticipée d'ici 2024).

Diminution des pressions de développement linéaire sur le chemin de la Grande Ligne

La variante B de l'échangeur dans le réalignement de la route 227 offrirait un accès direct à l'autoroute 35 depuis le réseau routier régional. Tandis que la variante A retenue par le décret, implique un détour de 1,7 km pour accéder à l'autoroute depuis la route 227 Nord et ce, en empruntant le chemin de la Grande Ligne sur 1,2 km, puis le rang des Dussault (route 227 actuelle).

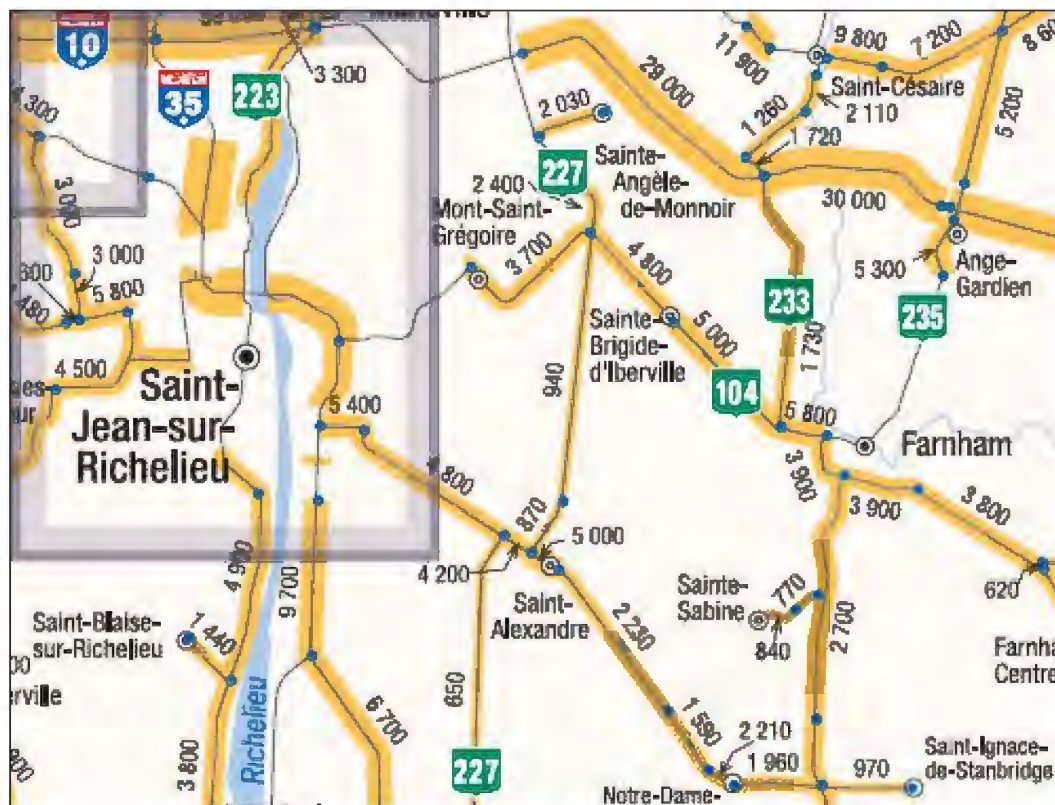
L'augmentation du débit de circulation résultant de l'arrivée de l'autoroute 35 aurait pour effet de créer des pressions de développement linéaire sur ce tronçon du chemin de la Grande Ligne (particulièrement pour des développements commerciaux) ainsi qu'éventuellement sur le rang des Dussault.

Présentement, les activités commerciales et de services de la municipalité de Saint-Alexandre sont concentrées sur le chemin de la Grande Ligne, à l'est de la route 227 Nord et à l'intérieur du noyau urbain. La municipalité souhaite consolider le développement commercial dans cette partie du territoire. Le réalignement de la route 227 permettrait de consolider le noyau urbain dans le secteur actuel, évitant un éventuel étalement. À l'inverse, la variante A qui est l'échangeur dans l'alignement de la route 227 actuelle pourrait, au fil des ans, engendrer un étalement linéaire commercial et représenter un risque supplémentaire à la dévitalisation de la municipalité.

Amélioration la qualité de vie des résidents de Saint-Alexandre

L'étude des débits journaliers moyens annuels démontre qu'en 2010, 5 000 véhicules transitaient par le noyau villageois de Saint-Alexandre via le chemin de la Grande Ligne. Ces véhicules se destinaient principalement au secteur Iberville de Saint-Jean-sur-Richelieu et les autres à la route 227.

Figure 3.18 – Débit journalier moyen annuel sur les réseaux supérieurs (2008)



Source : Ministère des Transports du Québec. Atlas des transports. Consulté en novembre 2013.

Une localisation avantageuse de l'échangeur desservant Saint-Alexandre (variante B) aurait pour effet de détourner une partie de la circulation sur la future autoroute 35 au lieu de circuler sur le chemin de la Grande Ligne. L'autoroute deviendrait ainsi une voie d'accès privilégiée par les automobilistes, qui gagneraient du temps.

La localisation de l'échangeur dans le réalignement de la route 227 aurait comme impact direct d'améliorer la quiétude des résidents (voir section 3.8.5 et ses figures). Tandis que la variante de l'échangeur de l'alignement de la route 227 actuelle, engendrant des impacts majeurs sur la qualité de vie des personnes résidant sur le chemin de la Grande Ligne, car cette artère maintiendrait son trafic de transit.

3.9.2 ***Une variante qui contribuera positivement au développement économique de Saint-Alexandre***

Confirmation de la vocation du parc industriel

Le parc industriel de Saint-Alexandre est situé à la jonction de la rue Industrielle et de la montée Lacroix, à proximité de la route 227. Il occupe une superficie de plus de 42 000 mètres carrés, dont environ 75 % de la superficie est vacante.

Le développement de l'ensemble du parc industriel permettrait d'accroître son importance dans l'économie locale. La part des emplois du parc industriel pourrait augmenter considérablement par rapport à l'ensemble des emplois dans la municipalité et cette augmentation des emplois constituerait un gain majeur afin d'éviter sa dévitalisation.

L'échangeur dans le réalignement de la route 227 prévoit un raccordement de la future route 227 à la montée Lacroix et donc un accès direct au parc industriel depuis l'autoroute 35. Tandis que dans la variante A aucun lien entre le parc industriel et l'actuelle route 227 ne sera réalisé et donc, le parc industriel se retrouvera fortement éloigné de l'autoroute 35 (l'accès à celle-ci se ferait obligatoirement par la montée de la Station ou la rue Saint-Charles et ensuite par le chemin de la Grande Ligne puis par le rang des Dussault (voir la section 3.8.5 et la Figure 3.14).

L'éloignement du parc industriel de l'autoroute 35 risquerait de nuire au développement de ce secteur, reconnu par la MRC du Haut-Richelieu comme un parc industriel à consolider.

Par ailleurs, plusieurs entreprises implantées à l'extérieur du parc industriel, c'est-à-dire sur le rang Sainte-Marie, bénéficieraient également de la construction de l'échangeur dans le réalignement de la route 227. La facilité d'accès à la future autoroute 35 par le raccordement entre la future route 227 et la montée Lacroix est aussi primordiale pour ce secteur d'activité et encore une fois, la variante B permettrait aux camions d'éviter un important détour par le noyau urbain, diminuant ainsi les coûts de transport et les nuisances pour les résidents.

3.9.3 ***Une variante qui consolidera les activités économiques urbaines***

Au cours des dernières années, la municipalité de Saint-Alexandre a subi une dévitalisation de son noyau urbain. Ainsi, au cours des dix dernières années, Saint-Alexandre a perdu sa quincaillerie et son centre de service Desjardins. Les commerces et services de biens courants sont à peu près inexistantes. Certains services sont plus nombreux, tels que les services immobiliers, de design intérieur et de représentation, les garages, les entrepreneurs et les garderies.

La municipalité de Saint-Alexandre souffre de la quasi absence de commerces et de services de biens courants. La variante B permettrait d'accroître l'attractivité du noyau urbain, amenant l'ajout d'une population qui contribuerait à l'attraction de commerces nécessaires à la vitalité du noyau urbain. Le développement à l'ultime du parc industriel permettrait à lui seul l'ajout de plusieurs emplois. Le développement de l'ensemble des espaces disponibles à l'intérieur du périmètre d'urbanisation permettrait d'accroître la demande commerciale.

3.9.4 ***Conclusion en terme de volet socio-économique de la variante B***

L'implantation de l'échangeur dans le réalignement de la route 227 améliorerait l'attractivité de la municipalité de Saint-Alexandre en tant que lieu de résidence, en consolidant le noyau urbain par l'ajout d'une population additionnelle, et par le fait même, en évitant sa dévitalisation.

Par la consolidation du noyau urbain, cette variante réduirait par le fait même les pressions de développement linéaire commercial sur le chemin de la Grande Ligne. À l'inverse, la variante de l'échangeur dans l'alignement de l'actuelle route 227 (variante A) aurait pour effet d'éloigner les services du noyau urbain de Saint-Alexandre, augmentant ainsi les pressions de développement en zone agricole.

La variante B, proposée dans le présent document, permettrait de détourner une grande partie de la circulation empruntant le chemin de la Grande Ligne pour rejoindre l'autoroute 35, améliorant ainsi la quiétude des résidents du village habitant sur le chemin de la Grande Ligne.

La construction de l'échangeur dans le réalignement de la route 227 bénéficierait directement au développement du parc industriel de Saint-Alexandre en offrant aux entreprises une visibilité accrue et un accès direct à l'autoroute 35. Le développement à l'ultime du parc industriel aurait également pour effet d'accroître le nombre d'emplois dans Saint-Alexandre.

4 COMPARAISON DES IMPACTS ENTRE LA POSITION DE L'ÉCHANGEUR RETENU PAR LE DÉCRET ET LA POSITION DE L'ÉCHANGEUR PROPOSÉ

Le Tableau 4.1 présente les points positifs et négatifs des deux variantes.

Tableau 4.1 – Avantages et inconvénients des différentes variantes

		VARIANTE A.	VARIANTE B
Superficies agricoles	Points positifs	<ul style="list-style-type: none"> Moins de superficies perdues (7,1 ha). 	<ul style="list-style-type: none"> Potentiel agricole plus faible 3 et 4; Terres remises en culture de 2,5 ha (donc perte totale de 12,3 ha); Moins risqué pour le développement linéaire des zones de haut potentiel agricole (qui impliqueraient d'autres pertes agricoles).
	Points négatifs	<ul style="list-style-type: none"> Haut potentiel agricole 2 et 3; Plus risqué pour le développement linéaire des zones de haut potentiel agricole (qui impliqueraient d'autres pertes agricoles). 	<ul style="list-style-type: none"> Plus de superficies perdues (14,8 ha); Enclave et coupure de deux terres.
Superficies boisées	Points positifs	<ul style="list-style-type: none"> Aucune superficie déboisée. 	<ul style="list-style-type: none"> 2,15 ha de superficies reboisées (donc perte totale de 1,1 ha); Protection du boisé à l'intérieur de l'emprise du MTQ.
	Points négatifs	<ul style="list-style-type: none"> Potentiel de déboisement continu si le boisé n'est pas protégé. 	<ul style="list-style-type: none"> Perte 3,23 ha de boisé.
Milieux humides	Points positifs	<ul style="list-style-type: none"> Aucun milieu humide détruit. 	<ul style="list-style-type: none"> Conservation à long terme de ces milieux humides dû à leur confinement dans les bretelles.
	Points négatifs	<ul style="list-style-type: none"> Dû au déboisement continu, les milieux humides seront détruits. 	<ul style="list-style-type: none"> Perte de 0,16 ha de milieux humides (par contre de faible valeur écologique).
Jonc à tépales acuminés	Points positifs	<ul style="list-style-type: none"> Aucune colonie dans ce secteur. 	<ul style="list-style-type: none"> Aucune colonie détruite par les travaux; Protection du jonc à tépales acuminés.
	Points négatifs	<ul style="list-style-type: none"> n/a 	<ul style="list-style-type: none"> n/a
Espèces animales à statut précaire	Points positifs	<ul style="list-style-type: none"> Aucune espèce animale à statut précaire présentes sur le site. 	<ul style="list-style-type: none"> Aucune espèce animale à statut précaire présentes sur le site.
	Points négatifs	<ul style="list-style-type: none"> n/a 	<ul style="list-style-type: none"> n/a
Emprise	Points positifs	<ul style="list-style-type: none"> Nécessite peu d'emprise (7,9 ha). 	<ul style="list-style-type: none"> n/a
	Points négatifs	<ul style="list-style-type: none"> n/a 	<ul style="list-style-type: none"> Nécessite plus d'emprise (22,5 ha).

		VARIANTE A.	VARIANTE B
Sécurité et géométrie routière	Points positifs	<ul style="list-style-type: none"> • n/a 	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure compréhension du réseau routier; • Aucun chevauchement de deux routes; • Meilleure visibilité au dépassement; • Enlèvement des virages à angle droit; • Réduction du nombre d'accidents; • Sécurise le transport scolaire sur le chemin de la Grande Ligne; • Réduction des véhicules agricoles sur le chemin de la Grande Ligne; • Bonne visibilité routière aux intersections; • Gain en distance (1,7 km) pour les interventions lors d'un accident sur l'autoroute 35 en direction sud; • Gain en distance (1,1 km) pour les interventions lors d'un incendie sur le rang des Dussault (route 227 actuelle); • Accessibilité à l'échangeur par trois axes nord-sud en réduisant la circulation sur le chemin de la Grande Ligne; • Gain en distance (1,7 km) pour les camions en provenance de la route 227 nord vers l'autoroute 35 direction sud (gain point de vue économique et écologique, réduction des CO2); • Accès direct à l'échangeur depuis le parc industriel; • Accès direct à l'échangeur depuis le rang Sainte-Marie.
	Points négatifs	<ul style="list-style-type: none"> • Tracé discontinu de la route 227; • Chevauchement de la route 227 sur le chemin de la Grande Ligne (noyau urbain); • Virage à angle droit moins sécuritaire; • Nombre élevé d'accidents; • Chevauchement de la circulation de la route 227 avec le transport scolaire du chemin de la Grande Ligne; • Chevauchement de la circulation de la route 227 avec les véhicules agricoles sur le chemin de la Grande Ligne; • Moins bonne visibilité routière aux intersections; • Nécessite une réduction de vitesse; • Parapets du viaduc nuisant à la visibilité; • La circulation du chemin de la Grande Ligne en direction de St-Jean-sur-Richelieu n'aurons pas d'avantage à utiliser l'autoroute 35; • Aucun lien direct entre l'échangeur et le parc industriel (détour de 4,4 km dans la zone urbaine). 	<ul style="list-style-type: none"> • n/a

		VARIANTE A.	VARIANTE B
Volet socio-économique	Points positifs	<ul style="list-style-type: none"> • n/a 	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de l'accessibilité à la municipalité de Saint-Alexandre; • Amélioration de l'attractivité de la municipalité de Saint-Alexandre; • Une localisation qui favorise le développement résidentiel du milieu urbain; • Une localisation favorisant l'augmentation des emplois du parc industriel et aussi du milieu urbain; • Amélioration de la quiétude des résidents du milieu urbain; • Dû à l'augmentation des résidents, il y aura augmentation de l'offre en commerces; • Visibilité accrue des entreprises.
	Points négatifs	<ul style="list-style-type: none"> • Une localisation qui éloigne les services du noyau urbain; • Une localisation qui favorise le développement linéaire commercial et résidentiel sur Grande Ligne et le rang des Dussault créant un étalement; • Menace à long terme la présence de l'école primaire par une diminution de la population; • Risque supplémentaire pour la dévitalisation de la municipalité; • L'éloignement du parc industriel risque de nuire à son développement. 	<ul style="list-style-type: none"> • n/a
Divers	Points positifs	<ul style="list-style-type: none"> • n/a 	<ul style="list-style-type: none"> • n/a
	Points négatifs	<ul style="list-style-type: none"> • L'option 2b1 présenté lors des audiences publiques du BAPE représentait à peu près la variante A (voir annexe C), soit l'échangeur en losange sur la route 227 actuelle et demandé par les décrets. Toutefois, à cet échangeur, cette option prévoyait en plus un second viaduc permettant à la montée de la Station d'enjamber l'autoroute 35. Dans l'éventualité que la variante A s'avèrerait toujours retenue, la municipalité pourrait demander la construction de ce viaduc supplémentaire prévu dans le boisé de Saint-Alexandre tel que présenté lors de ces audiences. 	<ul style="list-style-type: none"> • n/a

5 PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL

Les conditions 4 et 14 du décret n° 599-2007 demeurent inchangées. Tel que prévu, le MTQ élaborera un programme de suivi de 5 ans sur les aménagements proposés par la variante B.

Les mesures d'atténuation ou de compensation présentées, relatives aux milieux agricoles, forestiers et humides ainsi que celles prévues pour le jonc à tépales acuminés, seront intégrées au programme de surveillance et de suivi environnemental.

5.1 Programme de surveillance

Une attention particulière sera portée aux points suivants dans le cadre du programme de surveillance :

5.1.1 *Milieux agricoles*

- Maintien de l'accessibilité aux champs;
- Maintien du drainage en tout temps;
- Remise en culture d'une portion de la route 227.

5.1.2 *Milieux forestiers*

- Reboisement des aires non boisées situées à l'intérieur des bretelles nord et sud de l'échangeur ainsi que d'une portion entre l'autoroute et le raccordement à la montée Lacroix;

5.1.3 *Milieux humides*

- Maintien des conditions hydrologiques actuelles des superficies qui seront situées à l'intérieur de la bretelle nord-est de l'échangeur, de façon à ce que le drainage et l'alimentation en eau des milieux humides existants soient maintenus.

5.1.4 *Jonc à tépales acuminés*

Maintien des conditions environnementales du secteur favorisant la croissance de ces espèces.

5.2 Programme de suivi

La remise en culture de superficies situées de part et d'autre de la route 227, le reboisement de l'espace entre certaines bretelles de l'échangeur ainsi que l'état des milieux humides et des colonies de jonc à tépales acuminés feront également l'objet du programme de suivi sur 5 ans afin de s'assurer de l'adéquation des mesures mises en place.

6 APPROBATION DU MILIEU

Le milieu est favorable et défend avec ferveur la proposition de modification. En effet, tel que spécifié précédemment, la municipalité de Saint-Alexandre est à l'origine de cette démarche. À plusieurs reprises, celle-ci nous a exprimé sa volonté d'aller de l'avant avec un échangeur dans le réalignment de la route 227 et plus près du noyau urbain (voir résolution municipale 13-03-83 en annexe).

De plus, une pétition de 800 citoyens a été acheminée au ministère des Transports.

Enfin, La MRC du Haut-Richelieu a adopté 9 décembre 2009, la résolution 11955-09 - « Bretelle d'accès de l'autoroute 35 - Saint-Alexandre » appuyant les démarches de la municipalité (voir résolution MRC en annexe).

7 MESURES D'ATTÉNUATION ET COMPENSATION

Bien que la variante B soit située plus au sud, à la proximité du boisé de Saint-Alexandre, les conditions, telles que présentées au décret n° 599-2007 demeurent inchangées. En plus d'être remis au MDDEFP, le boisé de Saint-Alexandre verra sa superficie augmenter de près de 22 hectares. Pour ce faire, une nouvelle plantation d'arbres dont les essences sont représentatives de la région, sera effectuée à l'intérieur de l'échangeur.

Tel que décrit précédemment, les impacts sur le jonc à tépales acuminés seront faibles, en autant que les aménagements ne changent pas les conditions hydrauliques des colonies. S'il s'avérait que de nouveaux individus soient découverts près des sites des travaux, une transplantation de ces individus serait envisagée, telle que prévue à la condition n° 8 du décret n° 599-2007.

Finalement, la variante B permet de mieux protéger le boisé et les plantes rares puisque ceux-ci seront ceinturés par l'emploi de clôture d'emprise et confiner par les voies de circulation. Cette solution semble plus durable à long terme car le site ne sera pas accessible au public et au déboisement.

8 CALENDRIER DE RÉALISATION

À partir d'une approbation de cette demande de modification du décret, un délai d'environ 5 ans est requis avant l'ouverture de cet échangeur à la circulation. Les principales étapes à franchir dans le calendrier du cheminement des activités de ce projet ainsi que les délais si rattachant sont énumérés ci-dessous :

- Plan de levé et modèle numérique terrain à compléter (2 mois);
- Préparation d'un avant-projet définitif (APD) (12 mois);
- Acquisitions (plans d'acquisitions, obtention du décret d'expropriation, procédures d'expropriations) (24 mois);
- Déplacements d'utilités publiques (Gaz Métro, Bell, Hydro) (18 mois);
- Diverses études (pédologiques, géophysiques, géotechniques, hydrauliques, architecture du paysage);
- Préparation des plans et devis;
- Obtention des autorisations (MDDEFP, MRN, municipalité, MRC, Environnement Canada) (6 mois);
- Réalisation des travaux (18 mois).

9 CONCLUSION

Tout au long de la présente demande de modification du décret n° 599-2007, plusieurs démonstrations ont été faites pour prouver que la variante B, échangeur proposé dans le réaligement de la route 227, constitue le choix le plus avantageux, tant des points de vue de la conservation des milieux agricoles, boisés et humides, de la protection du jonc à tépales acuminés, que du point de vue socio-économiques (gestion urbaine durable et développement de la municipalité) ainsi qu'en matière de transport et de sécurité. De plus, cette position de l'échangeur (variante B) est largement appuyée par la population de Saint-Alexandre.

En effet, une pétition demandant au gouvernement de revoir l'emplacement de l'échangeur a été signée par plusieurs personnes et agriculteurs, et a été déposée à l'Assemblée Nationale. La municipalité de Saint-Alexandre avait demandé au gouvernement de revoir le projet de parachèvement de l'autoroute 35 afin de modifier l'emplacement de l'échangeur desservant Saint-Alexandre, en conformité avec le projet initial soumis par le MTQ, c'est à dire dans le réaligement de la route 227 (la variante B du présent document).

L'analyse, de l'impact de la variante B proposée, réalisée tout au long de ce document, indique que:

- les impacts appréhendés sur le plan agricole seront mineurs malgré le fait que les pertes de superficies agricoles de la variante B seront un peu plus importantes que celles de la variante A, car ces pertes sont de moins grandes valeurs dû à leur potentiel agricole. De plus, 2,5 ha de terres utilisées pour la variante A seront des terres remises à la culture suite à la réalisation de la variante B. Certaines exploitations agricoles auront à subir quelques inconvénients (accès aux champs, exploitation agricole scindée) qui n'empêcheront cependant pas la poursuite de leurs activités agricoles;
- l'emplacement de la variante B proposée est situé dans un secteur moins dynamique et moins propice à l'agriculture et n'aura pas plus d'impact sur l'intégrité du territoire agricole du secteur que l'échangeur actuellement autorisé par décret;
- la variante B proposée n'amènera aucune perte significative à moyen et à long termes quant aux superficies boisées, suite au reboisement de quelque 2,15 ha, ce qui s'avère tout aussi avantageux que l'échangeur autorisé par décret;

Toutefois, si la situation demeure inchangée et qu'aucune mesure de compensation n'est prise, le déboisement continu entraînera nécessairement la perte du boisé, des milieux humides ainsi que le jonc à tépales acuminés pour céder la place à l'agriculture. Pour cesser la perte de ces zones, la réalisation de l'échangeur de la variante B aurait comme avantage d'assurer leur protection et ce, malgré les pertes nécessaires à sa construction.

- l'impact au niveau des milieux humides sera mineur compte tenu de la faible superficie perdue (quelque 0,1 ha réparti en deux milieux humides) et de la faible valeur écologique de ces derniers, et ce, à la condition que les conditions hydrologiques du milieu soient maintenues. De plus, la protection des milieux humides restant serait assurée par leur confinement à l'intérieur des bretelles;
- les colonies de joncs à tépales acuminés sont toutes situées à l'extérieur des superficies requises par la variante B proposée de sorte qu'aucun impact n'est appréhendé à ce niveau, et ce, à la condition que les conditions hydrologiques soient maintenues. De plus leur protection serait assurée;
- l'absence d'espèces animales à statut précaire à l'intérieur des superficies requises par la variante proposée;

- la variante B proposée résulterait en une meilleure lisibilité et compréhension du réseau routier en enlevant la discontinuité sur la route 227 dû au chevauchement des deux routes, une meilleure visibilité au dépassement et une amélioration générale de la sécurité routière sur la route 227 et sur le chemin de la Grande Ligne entre autre par l'enlèvement des virages à angle droit;
- La variante B proposée serait beaucoup plus sécuritaire par rapport à l'échangeur retenu par le décret qui comporte des problèmes de visibilité et donc de sécurité;
- l'échangeur dans le réalignement de la route 227 constitue la variante préférentielle pour les interventions d'urgence dans Saint-Alexandre et dans les municipalités voisines, tant par le service d'incendie de Saint-Alexandre que par les véhicules provenant de l'extérieur de la municipalité, les gains appréciables en distance se traduisant par des gains en temps;
- du point de vue de l'accessibilité routière à l'autoroute 35 et au marché américain, la variante B proposée est nettement plus avantageuse pour le trafic régional. Ce scénario réduirait de 1,7 km le trajet depuis la route 227, ce qui représenterait des tonnes de CO2 de moins annuellement;
- l'échangeur dans le réalignement de la route 227 permettrait de répartir la circulation vers l'autoroute 35 sur trois grands axes nord-sud, enlevant ainsi un fort pourcentage de véhicules transitant par le tronçon du chemin de la Grande Ligne et traversant le cœur du noyau urbain;
- la variante B proposée offrirait un accès plus direct à l'autoroute 35. Cela réduirait la circulation de transit par le milieu urbain pour rejoindre, depuis le parc industriel de Saint-Alexandre et aussi depuis le rang Sainte-Marie, à la fois l'autoroute et la route 227 Nord;
- l'implantation de l'échangeur dans le réalignement de la route 227 améliorerait l'attractivité et l'accessibilité de Saint-Alexandre en tant que lieu de résidence, contribuant par le fait même à la consolidation du noyau urbain en augmentant sa population et donc en évitant sa dévitalisation. L'accroissement de la population contribuerait à l'attraction de commerces nécessaires à la vitalité du noyau urbain et favoriserait l'augmentation des emplois;

- l'échangeur dans le réalignement de la route 227 permettrait de circonscrire le noyau urbain et de réduire les pressions de développement linéaire sur le chemin de la Grande Ligne ainsi que sur le rang des Dussault. À l'inverse, l'échangeur dans l'alignement de la route 227 actuelle aurait pour effet d'éloigner les services du noyau urbain de Saint-Alexandre, augmentant ainsi les pressions de développement en zone agricole;
- la variante B permettrait de détourner une grande partie de la circulation sur le chemin de la Grande Ligne vers l'autoroute 35, améliorant ainsi la quiétude des résidents du noyau urbain et du chemin de la Grande Ligne;
- la construction de l'échangeur dans le réalignement de la route 227 bénéficierait directement au développement du parc industriel de Saint-Alexandre en offrant une visibilité accrue et un accès direct à l'autoroute 35.

Globalement, la variante B proposée s'avère tout aussi avantageuse que l'échangeur autorisé par le décret en ce qui concerne les principaux enjeux liés au projet de l'autoroute 35 identifiés au rapport d'analyse du MDDEFP, soit le maintien de l'intégrité du territoire agricole, la conservation des boisés et du jonc à tépales acuminés. De plus, cette variante B serait plus favorable à la protection de ces milieux. De même, la modification demandée constitue le choix le plus avantageux, tant en matière de sécurité routière que du point de vue socio-économique; et est largement appuyée par la population de Saint-Alexandre.

Il est important de soulever que si la variante A s'avèrerait la solution ultime, la municipalité de Saint-Alexandre pourrait demander la construction d'un second viaduc supplémentaire permettant à la montée de la Station d'enjamber l'autoroute 35. Ce viaduc serait à construire dans le boisé de Saint-Alexandre. Ce viaduc correspond à l'option 2b1 (voir annexe C) présentée aux citoyens lors des audiences publiques du BAPE.

Annexe A – Résolution 13-03-83

MUNICIPALITÉ DE SAINT-ALEXANDRE

Extrait du procès-verbal de la séance extraordinaire du conseil de la Municipalité de Saint-Alexandre, tenue à l'hôtel de ville, le 14 mars 2013 à 19 h 30, sous la présidence du maire, monsieur André Bergeron.

À laquelle étaient présents, madame la conseillère Chantal Daucelin, messieurs les conseillers Yves Barrette, Luc Mercier, Bernard Rousselle et Laurent Patenaude formant quorum.

Également présente : la directrice générale et secrétaire-trésorière, madame Michèle Bertrand.

Résolution 13-03-83

Résolution à l'attention de Mme Marie Bouillé, députée de la circonscription d'Iberville sur l'échangeur Saint-Alexandre de l'autoroute 35

Attendu la volonté maintes fois exprimée par la Municipalité de Saint-Alexandre et par le ministère des Transports du Québec (MTQ) depuis 2005 d'obtenir l'échangeur Saint-Alexandre dans l'axe du redressement de la route 227;

Attendu la volonté maintes fois exprimée par la population de Saint-Alexandre, par une pétition de plus de 800 noms, par des appuis au conseil municipal et par la formation d'un comité municipal ayant pour but d'obtenir l'échangeur Saint-Alexandre dans l'axe du redressement de la route 227;

Attendu les sommes très importantes en temps et en ressources financières investies dans ce dossier par la Municipalité de Saint-Alexandre et ses contribuables;

Attendu l'appui constant du MTQ sur le principe du redressement de la route 227, son implication à la réalisation du dossier 870 365 de même qu'à son opinion émise devant la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) à l'effet que le redressement (option 2c) est le meilleur scénario possible et que le décret actuel (option 2b) est le pire scénario;

Attendu les échéances de réalisation et de finalisation des travaux de l'autoroute 35 qui amène le MTQ à revoir les suites à donner au calendrier de réalisation de l'échangeur Saint-Alexandre;

Attendu le jugement favorable et sans équivoque du Tribunal administratif du Québec (TAQ) # dossier STE M 200630-1207 autorisant l'emplacement de l'échangeur Saint-Alexandre selon le scénario du redressement de la route 227;

Attendu l'appui de la députée d'Iberville madame Marie Bouillé et la MRC du Haut-Richelieu sur le scénario du redressement de la route 227;

Il est proposé par monsieur Yves Barrette
Appuyé de monsieur Luc Mercier
et unanimement résolu,

Que le préambule fasse partie intégrante de la résolution.

Que la Municipalité de Saint-Alexandre réaffirme sa volonté auprès des autorités politiques et administratives afin d'obtenir l'échangeur Saint-Alexandre selon l'option du redressement de la route 227, le meilleur scénario;

Que la Municipalité de Saint-Alexandre donne le mandat à la députée d'Iberville madame Marie Bouillé de poursuivre les représentations auprès du gouvernement du Québec et du ministère des Transports du Québec afin que l'option retenue soit l'aménagement de l'échangeur Saint-Alexandre dans l'axe du redressement de la route 227;

Que cette option soit officiellement exprimée à la Municipalité de Saint-Alexandre;

Que la Municipalité de Saint-Alexandre demande aux autorités du MTQ et au gouvernement du Québec de choisir l'option de l'échangeur Saint-Alexandre dans l'axe du redressement de la route 227.

ADOPTÉ

COPIE CERTIFIÉE CONFORME
Ce 15 mars 2013



Michèle Bertrand
directrice générale
et secrétaire-trésorière

Annexe B – Résolution 11955-09

**Extrait du procès-verbal
de la séance ordinaire
du 9 décembre 2009**

Séance ordinaire du Conseil municipal de la Municipalité régionale de comté du Haut-Richelieu tenue le neuvième jour du mois de décembre deux mille neuf, à dix-neuf heures trente (19h30), à l'endroit ordinaire des séances, à laquelle sont présents son honneur le préfet suppléant, M. Patrick Bonvouloir, maire de Sainte-Brigide-d'Iberville, et les conseillers régionaux suivants:

Mme Suzanne Boulais, Mont-Saint-Grégoire, MM. André Bergeron, Saint-Alexandre, Pierre Chamberland, Saint-Valentin, Clément Couture, Sainte-Anne-de-Sabrevois, Jacques Desmarais, Saint-Blaise-sur-Richelieu, Yves Duteau, Lacolle, Gérard Dutil, Saint-Paul-de-l'Île-aux-Noix, Louis Hak, Saint-Georges-de-Clarenceville, Serges Lafrance, Henryville, Réal Ryan, Noyan, Michel Surprenant, Saint-Sébastien, et conformément à l'article 210.27 de la Loi sur l'organisation territoriale municipale (L.R.O., c. O-9), Mme Christiane Marcoux, conseillère municipale de Saint-Jean-sur-Richelieu.

Absences motivées : M. Gilles Dolbec, préfet et maire de la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, et M. Jacques Landry, maire de la municipalité de Venise-en-Québec.

Le Conseil siégeant avec quorum sous la présidence du préfet suppléant, M. Patrick Bonvouloir.

Également présente : Mme Joane Saulnier, directeur général et secrétaire-trésorier.

Résolution 11955-09

Bretelle d'accès de l'autoroute 35 – Saint-Alexandre

CONSIDÉRANT la demande de la municipalité de Saint-Alexandre concernant l'aménagement d'une bretelle d'accès pour ses citoyens le long de l'autoroute 35 dans un axe permettant le redressement de la route provinciale 227, entre le rang des Soixante et le rang des Dussault;

CONSIDÉRANT QUE le BAPE, au cours de l'année 2006, a invalidé cette option;

CONSIDÉRANT QUE le Ministère des Transports du Québec projette la bretelle d'accès à plus d'un kilomètre du milieu urbain de Saint-Alexandre forçant ainsi l'expropriation de terres en culture de meilleure qualité sur une superficie aussi grande que celle qui avait été refusée par le BAPE en 2006;

CONSIDÉRANT QUE la réalisation du scénario mentionné plus haut peut probablement donner ouverture à de fortes pressions auprès de la municipalité et de la CPTAQ afin d'autoriser l'usage non agricole de territoires de grand potentiel dans le but d'y aménager des services liés à l'autoroute;

CONSIDÉRANT QU'au printemps 2009, une pétition de 800 citoyens de Saint-Alexandre dont 70 agriculteurs, a été acheminée aux autorités du ministère des Transports du Québec;

CONSIDÉRANT QUE l'emplacement de la bretelle aura un impact sur l'avenir socio-économique de la municipalité de Saint-Alexandre, la préservation de son intégrité communautaire ainsi que sa vocation agricole;

EN CONSÉQUENCE;

Sur proposition du conseiller régional M. Gérard Dutil,
appuyée par le conseiller régional M. Louis Hak,

IL EST RÉSOLU:

QUE le préambule de la présente en fasse partie intégrante;

QUE le Conseil de la M.R.C. du Haut-Richelieu appuie les démarches de la municipalité de Saint-Alexandre afin que le ministère des Transports du Québec procède à l'aménagement d'une bretelle dans l'axe du redressement de la route 227 le long de l'autoroute 35.

ADOPTÉE

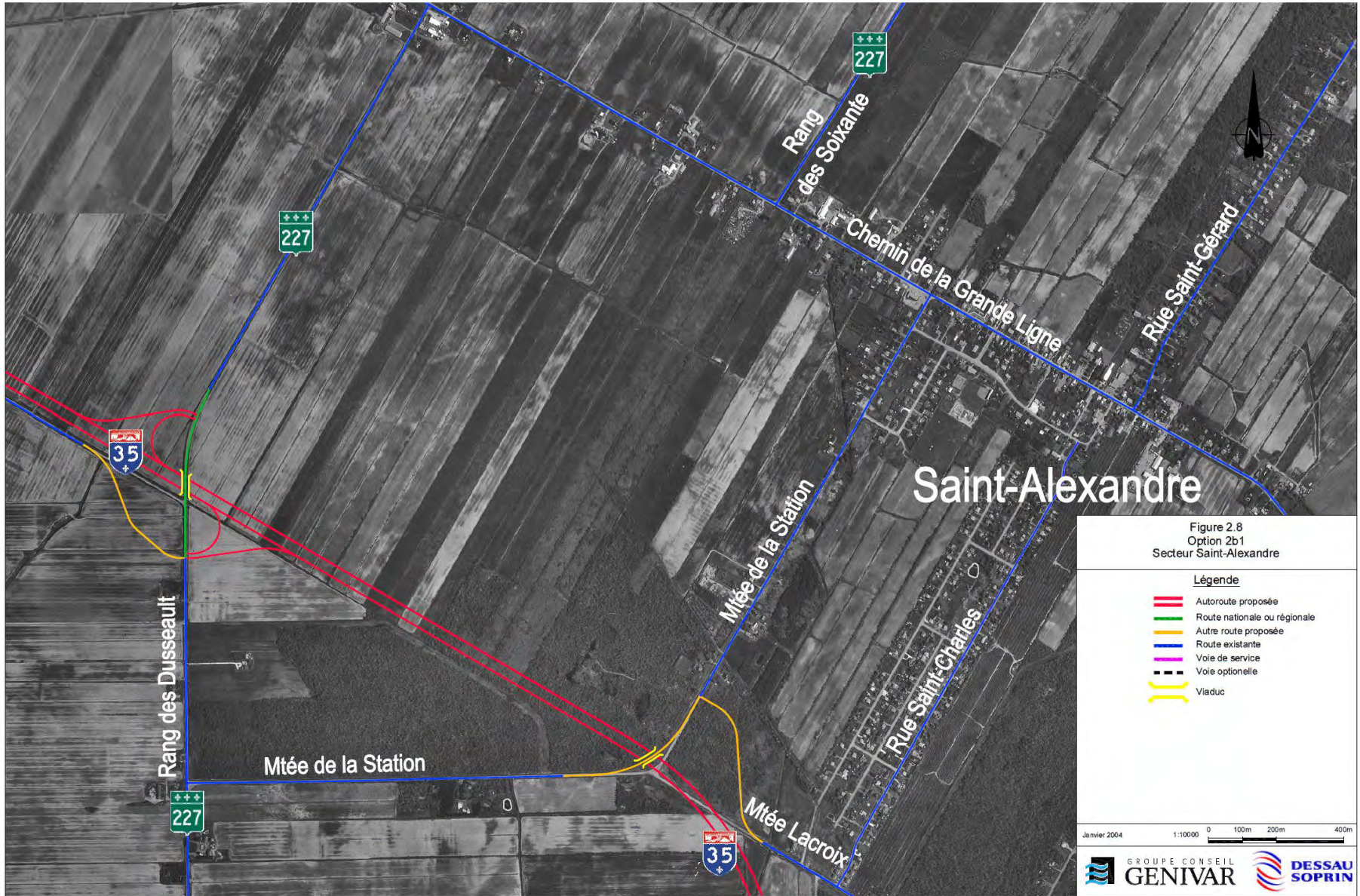
Signé: Patrick Bonvouloir, préfet suppléant

Signé: Joane Saulnier, directeur général et secrétaire-trésorier

COPIE CERTIFIÉE CONFORME
La secrétaire-trésorière adjointe,

Marielle C. Rondeau,
MRC du Haut-Richelieu

Annexe C – Option 2b1



Annexe D – Différents documents consultés

1. CONSORTIUM GÉNIVAR/DESSAU SOPRIN, 2005. **Étude d'avant-projet, Étude de localisation et de configuration des échangeurs, version finale**, Parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu. Rapport produit pour le ministère des Transports du Québec par le consortium Génivar/Dessau Soprin. **Février 2005**. 97 pages.
2. BAPE. **Rapport d'enquête et d'audience publique**. Projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine, rapport 221. **Mars 2006**. 146 pages.
3. CONSORTIUM GÉNIVAR/DESSAU SOPRIN, 2006. **Rapport d'étude d'avant-projet, Étude détaillée de localisation et de configuration de l'échangeur Saint-Alexandre**, Parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu. Rapport produit pour le ministère des Transports du Québec par le consortium Génivar/Dessau Soprin. **Juillet 2006**. 22 pages.
4. MDDEP, 2007. **Rapport d'analyse environnementale** pour le projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu par le ministère des Transports du Québec. Direction des évaluations environnementales, dossier 3211-05-407. **18 avril 2007**. 71 pages.
5. **Rapport préliminaire 1 : Évaluation des caractéristiques biologiques du site et de la situation environnementale du projet**, Saint-Alexandre, Autoroute 35. Rapport produit pour la municipalité de Saint-Alexandre par Fanny Delisle, Biologiste, B.Sc M. A.T.D.R. **3 Février 2010**. 21 pages.
6. CONSORTIUM SM/DESSAU/GÉNIVAR, 2011. **Étude sur la configuration de l'échangeur Saint-Alexandre avec la R-227 réalignée, version finale révisée**, Parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu. Étude produite pour le ministère des Transports du Québec par le consortium SM/Dessau/Génivar. **Février 2011**. 32 pages + annexes.
7. PLANIA INC., 2011. **Expertise urbanistique, Dossier argumentaire relatif à la localisation de l'échangeur Saint-Alexandre**, Parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu. Expertise produite pour la municipalité de Saint-Alexandre par la firme Plania inc., N/Réf. : 302-PO37114-09000-000-UM-0001-01. **8 février 2011**. 37 pages + annexes.

8. MDDEP, 2011. Rapport d'analyse environnementale pour le projet de modification du décret n° 599-2007 du 1^{er} août 2007 relatif à la délivrance d'un certificat d'autorisation au ministre des Transports pour le projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu sur le territoire des municipalités régionales de comté du Haut-Richelieu et de Brome-Missisquoi par le ministère des Transports du Québec. Direction des évaluations environnementales, dossier 3211-05-407. **3 octobre 2011**. 25 pages.
9. GROUPE CONSEIL UDA INC., 2012. **Demande de modification du décret n° 599-2007 (document d'accompagnement)**, Parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu. Document produit pour la municipalité de Saint-Alexandre par la firme Groupe Conseil UDA inc., Rapport : 2618-4. **21 décembre 2012**. 58 pages.
10. **Résolution 13-03-83 de la municipalité de Saint-Alexandre**. Résolution à l'attention de Mme Marie Bouillé, députée de la circonscription d'Iberville sur l'échangeur Saint-Alexandre de l'autoroute 35. **15 mars 2013**.