

## **5. CONSULTATION AVEC LE MILIEU**

---

Dans sa « Déclaration de services aux citoyens », le Ministère manifeste son intérêt pour les préoccupations des citoyens et du milieu en favorisant la participation de la population lors de l'élaboration de projets d'envergure. De plus, le Ministère a adopté en 1992 sa propre « Politique sur l'environnement ». Un des objectifs de cette politique est de préciser les domaines où le Ministère entend poser des actions en vue de protéger et d'améliorer l'environnement et la qualité de vie. Parmi les principes de la politique, il y a les relations avec le public. Le Ministère consulte et informe les individus, les groupes et les organismes de façon objective sur ses projets.

Un moyen d'y arriver est de mettre en place des mécanismes visant la participation du public à l'intérieur du cheminement des projets, et ce, pour tout projet susceptible de modifier le milieu de vie. Cette démarche est complétée par la période d'information et de consultation du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) qui se tient après le dépôt du rapport d'étude d'impact sur l'environnement au MDDEP.

Dans le contexte de ce projet, la démarche de consultation utilisée a été d'organiser des séances d'information publique et de réaliser des rencontres ciblées avec des entreprises agricoles ou des résidents qui sont directement touchés par le projet de réaménagement de la route 277. Cette démarche a permis des échanges constructifs et a donné l'occasion d'approfondir certains impacts du projet.

Le présent chapitre présente les résultats de cette démarche de consultation des élus, des citoyens et du milieu réalisée par le Ministère entre novembre 2007 et juin 2009. Au cours de cette période, le Ministère a tenu les activités de consultation suivantes :

- comité Action Sécurité en novembre 2007;
- conseils municipaux de Saint-Anselme (décembre 2007) et de Saint-Henri (janvier 2008);
- séance d'information publique tenue en mars 2008;
- rencontre ciblée avec l'exploitant agricole Ferme Bruneau et Fils en mars 2008;
- rencontres avec le Comité de coordination, formé d'un représentant du Comité Action Sécurité et des maires de Saint-Anselme et de Saint-Henri, en juin et en septembre 2008. Ce Comité a comme rôle de coordonner les actions du Comité Action Sécurité et des villes qui visent le réaménagement de la route 277 dans les limites du territoire sous leur juridiction. Il joue également un rôle d'information auprès de leurs instances respectives;

- séance d'information publique tenue en novembre 2008;
- rencontre ciblée avec le propriétaire n° 25;
- rencontres ciblées avec les propriétaires n<sup>os</sup> 22 et 23 en décembre 2008 et en mars 2009;
- rencontre avec deux membres du Comité Action Sécurité le 15 avril 2009;
- rencontres ciblées avec les propriétaires n<sup>os</sup> 12 (mai 2009) et 13 (juin 2009).

À cela s'ajoutent les enquêtes, les réunions et les échanges qui ont eu lieu pendant la période de réalisation de l'étude d'impact du projet à partir de janvier 2006.

Toutes ces activités de communication ont visé un objectif commun, soit la recherche d'un consensus sur la localisation du tracé de la route, mais sans faire de compromis au plan de la fonctionnalité et de la sécurité routière.

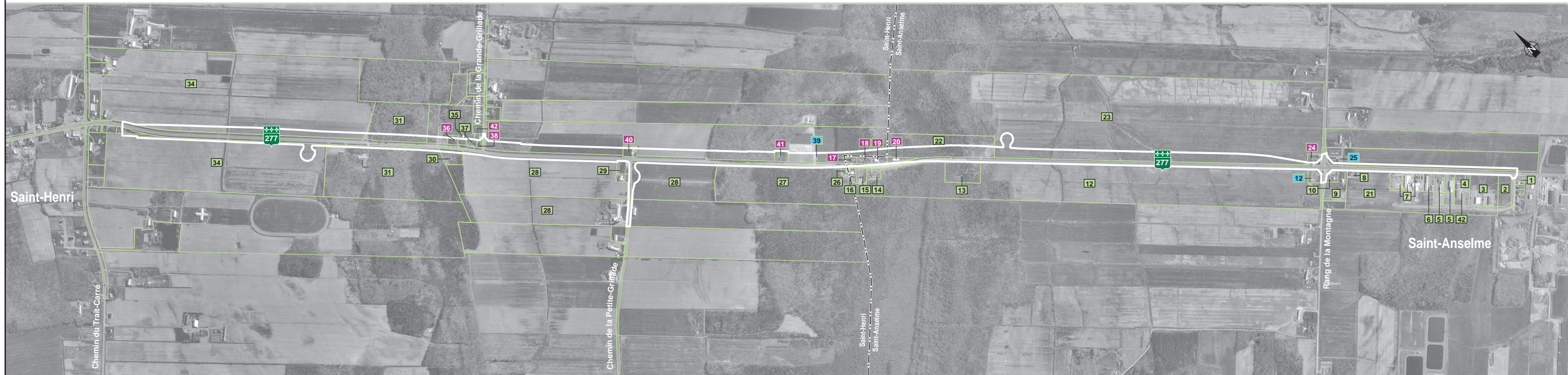
## **5.1 Comité Action Sécurité**

Une rencontre a eu lieu le 20 novembre 2007, à laquelle ont participé les membres du Comité Action Sécurité ainsi que des représentants du Ministère et de GENIVAR. Le but visé de cette rencontre était de présenter aux membres du Comité Action Sécurité les concepts étudiés pour le projet de réaménagement de la route 277 entre Saint-Henri et Saint-Anselme et l'option considérée préférable (option est; figure 5.1).

Dans l'ensemble, les questions, les commentaires et les suggestions des intervenants ont davantage porté sur la sécurité et sur la fonctionnalité du concept proposé, notamment sur la possibilité d'installer des feux de circulation, sur le carrefour giratoire, sur l'accessibilité au parc industriel et sur les modalités d'acquisition.

Il s'avère qu'à la fin de cette rencontre, un certain consensus au sein du Comité Action Sécurité avait été obtenu quant aux différents concepts proposés pour le projet, mais qu'une certaine résistance de la part de la population, notamment des exploitants agricoles, pouvait être anticipée. Il a également été convenu qu'un concept sans feux de circulation serait privilégié pour des raisons de fonctionnalité et de sécurité.

**Option Est**

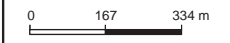


- Limites**
- Propriété
  - Emprise de l'option Est
  - Limite municipale

- Propriétés touchées**
- Numéro d'identification
  - Bâtiment à acquérir
  - Bâtiment à relocaliser

**Figure 5.1**  
**Variante proposée**  
**Option Est**

Source :  
Base : BDTQ, 1 : 20 000, MRNF Québec, 2000  
Mosaïques : MRNF Québec, 2000  
Inventaire et cartographie : GENIVAR inc., 2006  
Fichier GENIVAR : EIM\_fig\_5.1\_Est\_090824.ai





## **5.2 Conseils municipaux de Saint-Anselme et de Saint-Henri**

Dans le but d'informer les représentants des deux municipalités concernées par le projet et d'obtenir leurs commentaires préalablement à une première séance d'information publique, deux rencontres préparatoires ont respectivement été organisées en décembre 2007 (Saint-Anselme) et en janvier 2008 (Saint-Henri). Les maires, les conseillers municipaux ainsi que les représentants du Ministère et de GENIVAR ont participé à ces rencontres.

Différents sujets ont été abordés et discutés lors de ces rencontres, à savoir :

- la sécurité actuelle et future du tronçon routier (poudrerie, accumulation de neige, virage à gauche dangereux aux intersections, vitesse et visibilité);
- la fonctionnalité du concept proposé pour aménager la route 277;
- les modalités d'acquisition des résidences, des commerces et des terres;
- le carrefour giratoire (efficacité, sécurité et visibilité).

À la lumière de ces rencontres, les deux municipalités ne voient pas d'inconvénients à la réalisation du projet, à l'exception des pertes d'érablières, de terres agricoles et des détours qui seront occasionnés pour certains résidants. Quant à la stratégie de consultation de la population, il a été décidé que la population des deux municipalités serait rencontrée au même moment.

## **5.3 Séance d'information publique de mars 2008**

Une séance d'information publique s'est tenue en mars 2008 et visait à présenter et à justifier le concept de réaménagement préférable de la route 277 (option est) qu'avait à proposer le Ministère (figure 5.1). Les principaux aspects qui ont été soulevés et discutés avec les résidants lors de cette séance d'information ont été les suivants :

- la légitimité du projet;
- l'identification des résidences, des commerces et des terres qui devront être acquis et le principe d'équité;
- l'accessibilité aux commerces et aux terres agricoles;
- les habitudes de déplacement (ralentissement de la circulation);
- la sécurité actuelle du tronçon routier (éclairage, poudrerie, visibilité, vitesse, courbe, qualité de roulement et boîte aux lettres);
- la pression sur les terres agricoles;
- le carrefour giratoire (efficacité, sécurité et visibilité).

À la fin de la séance, une majorité de propriétaires et d'exploitants étaient en accord avec les objectifs du projet et avec le concept de réaménagement proposé par le Ministère. Toutefois, le tracé présenté ne convenait pas à certains dont la propriété était touchée. À cet égard, les propriétaires ou les exploitants, situés du côté est de la route 277, et remis en question l'équité du projet, car les terrains étaient touchés d'un seul côté de la route.

#### **5.4 Rencontre ciblée avec l'exploitant agricole Ferme Bruneau et Fils**

Pour faire suite aux préoccupations exprimées lors de la séance d'information publique de mars 2008 par les représentants de la Ferme Bruneau et Fils (propriété n° 39), une analyse complémentaire au plan agronomique a été réalisée pour vérifier que la perte de terres en culture sur l'exploitation de la Ferme Bruneau et Fils aurait un impact significatif sur la viabilité de l'entreprise.

Les deux exploitations agricoles situées l'une en face de l'autre, à la hauteur de ce tronçon de la route, ont été comparées. La superficie relative des exploitations agricoles concernées permettait de constater que 1 ha perdu d'un côté ou de l'autre de la route n'avait pas la même importance relative sur leur viabilité. En effet, la Ferme L'Heureux (propriété n° 28) exploite un troupeau de plus de 700 vaches et peut compter sur 821 ha de terres en culture pour le nourrir, alors que la Ferme Bruneau et Fils exploite un troupeau de 86 vaches et peut compter sur 101 ha pour le nourrir.

Le concept a donc été modifié pour le recentrer sur la route à la hauteur des fermes L'Heureux et Bruneau et Fils. En termes d'équité, le représentant de la ferme L'Heureux avait signifié qu'il acceptait le principe que chaque exploitation soit touchée par l'élargissement de la route. Selon ce concept, la propriété résidentielle située à l'intersection de la route 277 et du chemin de la Petite-Grillade devra toutefois être acquise, ce qui diffère du concept initial qui prévoyait que dans ce secteur, les résidents établis d'un seul côté de la route seraient touchés. Bien que non reconnue officiellement, cette résidence comporte un intérêt patrimonial.

Le concept modifié a été appelé « option centre-est » pour rappeler que dans les limites de Saint-Henri, la majeure partie du tracé se trouve dorénavant à être centrée par rapport à la route, contrairement à la portion du tracé qui se trouve dans les limites de Saint-Anselme.

#### **5.5 Rencontres avec le Comité de coordination**

Deux rencontres préparatoires avec le Comité de coordination se sont respectivement déroulées le 5 juin et le 30 septembre 2008. Rappelons que ce

comité est formé d'un représentant du Comité Action Sécurité et des maires de Saint-Henri et de Saint-Anselme. Ces rencontres avaient pour objectif de préparer la seconde séance d'information publique pour informer le milieu de l'évolution du concept depuis la tenue de la première séance d'information.

## **5.6 Séance d'information publique de novembre 2008**

La deuxième séance d'information publique s'est tenue en novembre 2008. L'objectif de cette activité de communication était de présenter le concept modifié à la suite de l'analyse complémentaire au plan agronomique, soit l'option centre-est (figure 5.2). Elle a été comparée à l'option est, qui avait été présentée lors de la première séance d'information publique ainsi qu'à une option centrée, soit « l'option centre ». Cette dernière option avait déjà été considérée sommairement, mais abandonnée, car elle aurait nécessité un nombre maximal de dossiers d'acquisitions.

Selon les propriétaires (n<sup>os</sup> 22, 23 et 25), l'option centre-est n'est toutefois toujours pas équitable, car seules leurs propriétés sont touchées en comparaison avec celles situées de l'autre côté de la route qui ne le seront pas. De leur avis, le Ministère est en mesure de déplacer la route de l'autre côté tout en évitant l'acquisition des résidences qui y sont établies.

Pour le Ministère, un projet équitable consiste à procéder à l'acquisition des terrains de part et d'autre d'une route en tenant compte de l'usage. Le parc industriel de Saint-Anselme étant situé du côté ouest de la route 277, la marge de recul légale de 12 m entre les bâtiments et la limite de l'emprise de la route ne serait pas respectée selon l'option centre pour les bâtiments de trois propriétés commerciales. L'élargissement de la route du côté ouest nécessiterait même l'acquisition d'une propriété commerciale dont la superficie résiduelle serait trop restreinte pour maintenir les activités. Outre l'ajout de huit dossiers d'acquisition supplémentaires, la réduction de la marge de recul pour les autres commerces, particulièrement ceux où elle est déjà dérogatoire, aurait pour conséquence de restreindre les mouvements des véhicules entre les bâtiments et la route, et ultimement représenter un inconvénient pour les activités actuelles ou futures du parc industriel.

Dans le même ordre d'idées, il a été rappelé qu'il n'était pas souhaitable d'acquérir toutes les résidences établies le long de la route à la limite des deux municipalités pour limiter les coûts d'acquisition et les impacts sur le milieu bâti. Bien que le choix de préserver celles qui se situent du côté ouest de la route soit maintenu, les nuisances liées à la circulation seront minimisées par l'éloignement des chaussées des résidences. De plus, en augmentant la marge de recul, quatre propriétés pourront même être agrandies.

D'autres sujets ont aussi été soulevés et sont précisés dans la liste ci-après :

- la légitimité du projet et son échéancier;
- les impacts sur l'agriculture et sur l'acériculture;
- l'évaluation du bruit;
- l'équité relative à l'acquisition des terres;
- les habitudes de déplacement (boucle de virage, temps et distances supplémentaires);
- la sécurité actuelle du tronçon routier (éclairage, qualité de roulement, vitesse, surveillance policière déficiente, courbe et comportement des usagers);
- la sécurité pendant la phase de construction du projet;
- les dimensions requises pour l'emprise et pour le terre-plein;
- le carrefour giratoire (sécurité);
- la valeur des propriétés situées à proximité de la route projetée.

En général, les intervenants présents à la séance d'information publique étaient en accord avec le projet de réaménagement de la route 277 destiné à améliorer la sécurité routière dans ce secteur. Toutefois, certains propriétaires touchés considèrent encore que le concept présenté n'est toujours pas équitable puisqu'il ne touche que les propriétés d'un seul côté de la route dans le secteur de Saint-Anselme.

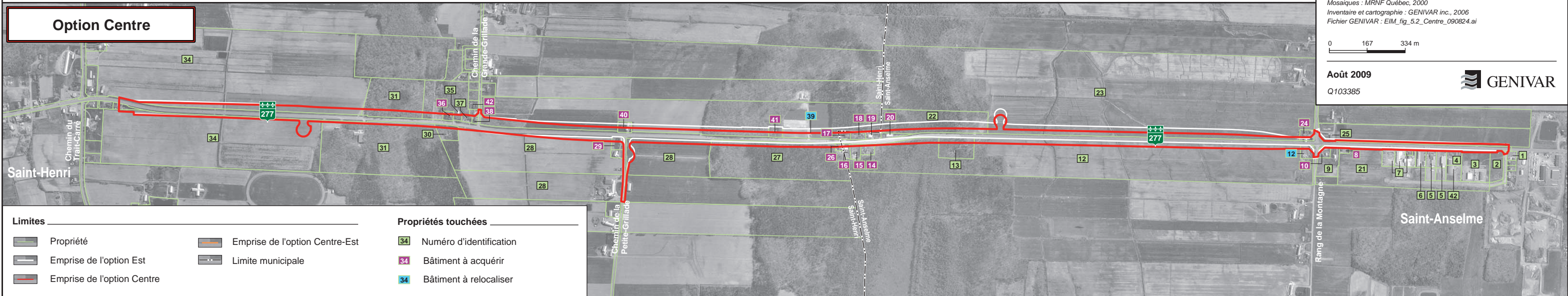
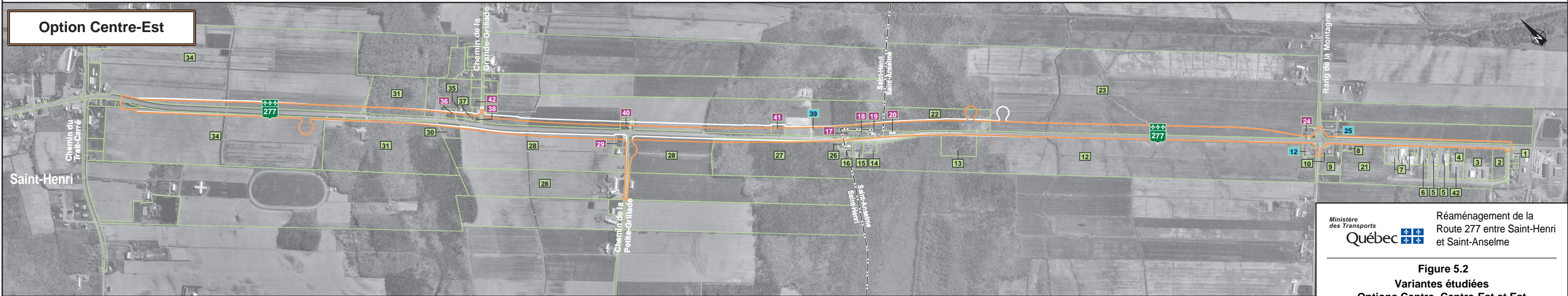
### **5.7 Rencontre ciblée avec le propriétaire n° 25**

La rencontre avec le propriétaire n° 25 avait pour but de lui proposer une modification au concept qui réduirait considérablement l'acquisition requise sur sa propriété pour le réaménagement de la route. En effet, une servitude de remblais/non-déblais réduirait l'acquisition à une bande de terrain d'environ 2 m au lieu de 10 m.

En échange, le propriétaire devrait toutefois s'engager à ne pas déblayer la terre dans cette bande de terrain afin d'assurer la sécurité routière. Par contre, il pourrait remblayer. Le drainage de la route serait alors concentré du côté ouest à partir de la rue Albert-Deblois jusqu'au carrefour giratoire proposé à l'intersection du rang de la Montagne.

Cette modification du concept a été reçue favorablement par le propriétaire rencontré. Après réflexion, il a toutefois fait savoir qu'il préférerait le concept initial, car





Limites		Propriétés touchées	
	Propriété		Numéro d'identification
	Emprise de l'option Est		Bâtiment à acquérir
	Emprise de l'option Centre-Est		Bâtiment à relocaliser
	Emprise de l'option Centre		
	Limite municipale		

Ministère des Transports Québec

Réaménagement de la Route 277 entre Saint-Henri et Saint-Anselme

**Figure 5.2**  
 Variantes étudiées  
 Options Centre, Centre-Est et Est

*Source :*  
 Base : BDTQ, 1 : 20 000, MRNF Québec, 2000  
 Mosaïques : MRNF Québec, 2000  
 Inventaire et cartographie : GENIVAR inc., 2006  
 Fichier GENIVAR : EIM\_fig\_5.2\_Centre\_090824.ai

0 167 334 m

Août 2009  
 Q103385

GENIVAR



il craint qu'une servitude de remblai/non-déblai pourrait, le cas échéant, compliquer une transaction future de vente. Le Ministère reste cependant ouvert à modifier ultérieurement son concept selon la volonté du propriétaire.

## **5.8 Rencontres ciblées avec les propriétaires n<sup>os</sup> 22 et 23**

Les propriétaires n<sup>os</sup> 22 et 23 ont été rencontrées à deux reprises, soit en décembre 2008 et en mars 2009. La première rencontre avait pour but de préciser leurs points de vue sur le projet à propos, d'une part, de la position générale du tracé proposé qui touche uniquement leurs propriétés situées du côté est de la route et, d'autre part, du concept de la boucle de virage proposée à la limite de leurs deux propriétés.

Pour faire suite à la première rencontre, un concept modifié appelé « option centre-rural » a été présenté. La portion du tracé située dans le secteur rural se trouverait à être recentrée, mais pas complètement sur l'axe actuel de la route, alors que celle comprise dans le secteur périurbain resterait du côté est (figure 5.3). Selon ce concept, l'acquisition serait réduite pour des propriétés n<sup>os</sup> 22 et 23, mais accrue pour les propriétés n<sup>os</sup> 12 et 13. Le concept modifié aurait pour conséquence de réduire de 30 % la marge de recul de la résidence n<sup>o</sup> 13 par rapport à la route (figure 5.4).

Il a été précisé lors de cette rencontre qu'un rapprochement encore plus grand de la résidence de la propriété n<sup>o</sup> 13 ne pouvait être considéré en raison des impacts qui sont plus significatifs pour un bâtiment habité que pour un terrain en culture. En ce qui concerne la valeur des terres inhabitées des propriétés n<sup>os</sup> 12, 22 et 23, les évaluateurs considèrent qu'elle est comparable.

L'option centre-rurale ne réduirait toutefois pas autant les nuisances associées à la circulation pour les résidents des propriétés n<sup>os</sup> 14, 15, 16 et 26 que l'option centre-est. Toutefois, l'une ou l'autre de ces options représentera tout de même une amélioration par rapport à la situation actuelle. L'amélioration des marges de recul est indiquée à la figure 5.5.

Il a ensuite été question d'un nouveau type de boucle de virage (boucle B sur figure 5.6) qui aurait l'avantage de nécessiter une plus petite superficie de terrain pour son aménagement, mais dont l'inconvénient serait de ne pas permettre les demi-tours dans toutes les directions.

À la suite de ces deux rencontres, les propriétaires des terrains n<sup>os</sup> 22 et 23 ont signifié qu'ils auraient préféré voir le tracé centré par rapport aux deux côtés de la route, mais comprenaient les inconvénients qu'il aurait occasionnés sur la résidence habités de l'autre côté de la route. Ils ont aussi préféré le premier modèle de boucle de virage (boucle A, figure 5.6) parce qu'elle serait utilisable dans toutes les directions, même si ce choix entraînerait une acquisition supplémentaire de 1 400 m<sup>2</sup> sur leur propriété par rapport à la boucle B. Ils ont enfin signifié leur intérêt à ce que la boucle soit optimisée sur l'extrémité de la propriété n° 22 afin de conserver les terres en culture sur la propriété n° 23.

### **5.9 Rencontre avec deux membres du Comité Action Sécurité**

Le 15 avril 2009, une rencontre a eu lieu entre des représentants du Ministère, le président du Comité Action Sécurité et le maire de Saint-Anselme (également membre du Comité Action Sécurité) au cours de laquelle il a été question des derniers développements depuis la deuxième séance d'information publique. Il a alors été annoncé que l'option centre-rural serait présentée aux propriétaires n<sup>os</sup> 12 et 13 et qu'elle serait ensuite présentée dans l'étude d'impact comme le concept qui satisfait le mieux aux besoins en matière de fonctionnalité et de sécurité routière et qui est considéré par la population comme étant le plus équitable.

### **5.10 Rencontres ciblées avec les propriétaires n<sup>os</sup> 12 et 13**

Les propriétaires des terrains n<sup>os</sup> 12 et 13 ont été rencontrées individuellement, soit respectivement en mai et en juin 2009, pour les informer du concept de réaménagement de la route 277 retenu. Il a été question pour le propriétaire n° 12 de la relocalisation de la résidence sur sa propriété et du maintien de la circulation de la machinerie agricole sur la terre dans des conditions similaires ou équivalentes à ce qu'elles sont actuellement. La terre est actuellement accessible à partir d'environ une dizaine de points différents à partir de la route.





Les discussions avec le propriétaire n° 13 ont porté sur la possibilité de maintenir les conditions de manutention de marchandises en face de l'entrée à la propriété qui est clôturée. Les vérifications ont été faites et les conditions de manutention à partir d'une camionnette stationnée perpendiculairement à la route seront comparables à ce qu'elles sont actuellement, notamment en raison de la largeur de l'accotement prévu.




### Option Centre-Est



### Option Centre-Rural

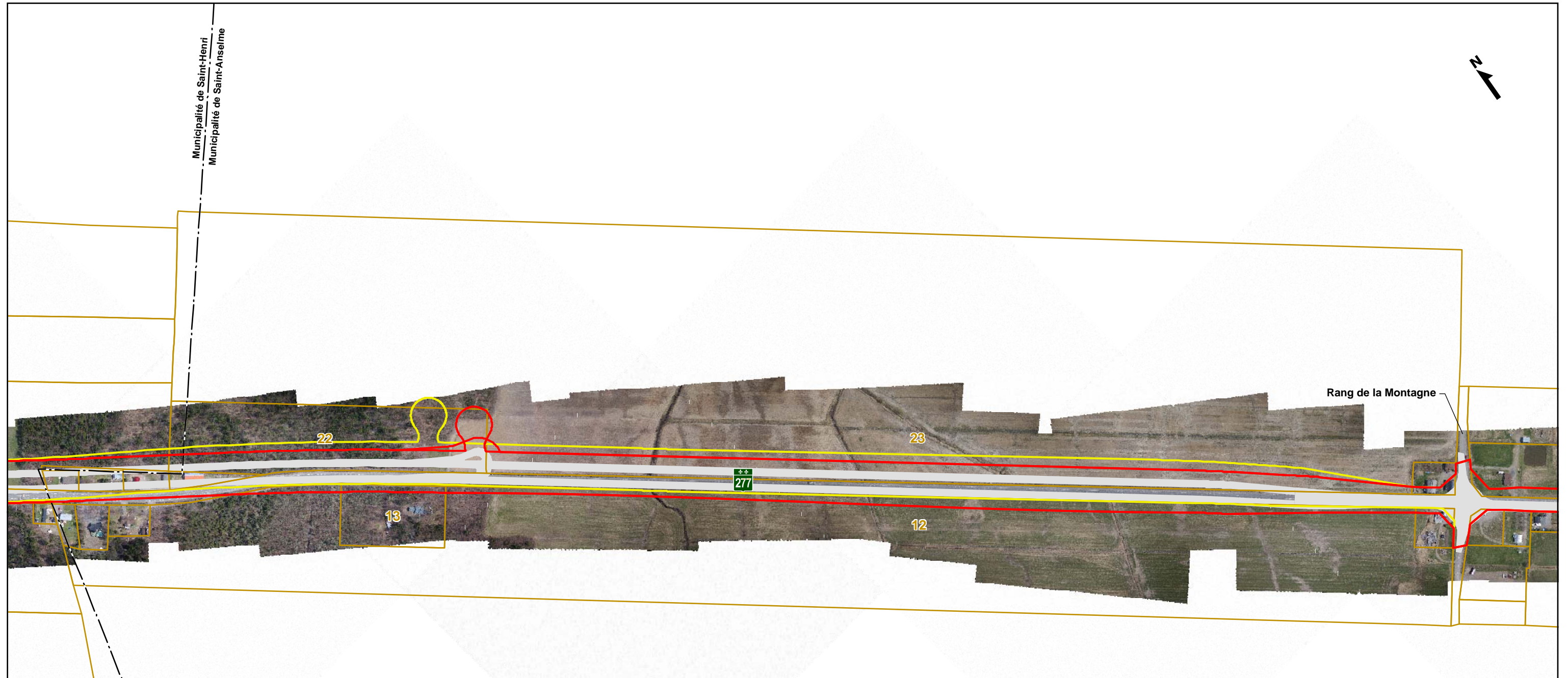


- Limites**
-  Propriété
  -  Emprise de l'option Centre-Est
  -  Emprise de l'option Centre-Rural
  -  Limite municipale

- Propriétés touchées**
-  Numéro d'identification
  -  Bâtiment à acquérir
  -  Bâtiment à relocaliser

**Figure 5.3**  
**Option Centre-Rural**  
**Optimisation de l'option Centre-Est**





Numéro de propriété	Centre-Est		Centre-Rural	
	Perte (m <sup>2</sup> )	Marge de recul (m)	Perte (m <sup>2</sup> )	Marge de recul (m)
22	22 027	-	15 521	-
23	54 885	-	38 705	-
13	0	32,0	1 639	22,2 (-30%)
12	407	-	18 598	-

- 22** Numéro d'identification de la propriété
- Limite de propriété
- Limite de l'emprise proposée de l'option Centre-Rural
- Limite de l'emprise proposée de l'option Centre-Est
- - Limite municipale
- Chaussée

Ministère des Transports Québec

RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 277 ENTRE SAINT-HENRI ET SAINT-ANSELME

Figure 5.4  
**Configuration de l'option Centre-Rural entre le rang de la Montagne et la limite des municipalités**

0 50 100 m

Source: BDTQ, 1 : 20 000; SDA; MRN Québec  
 Fichier GENIVAR : EIM\_fig\_5-4\_CRural\_090825.wor

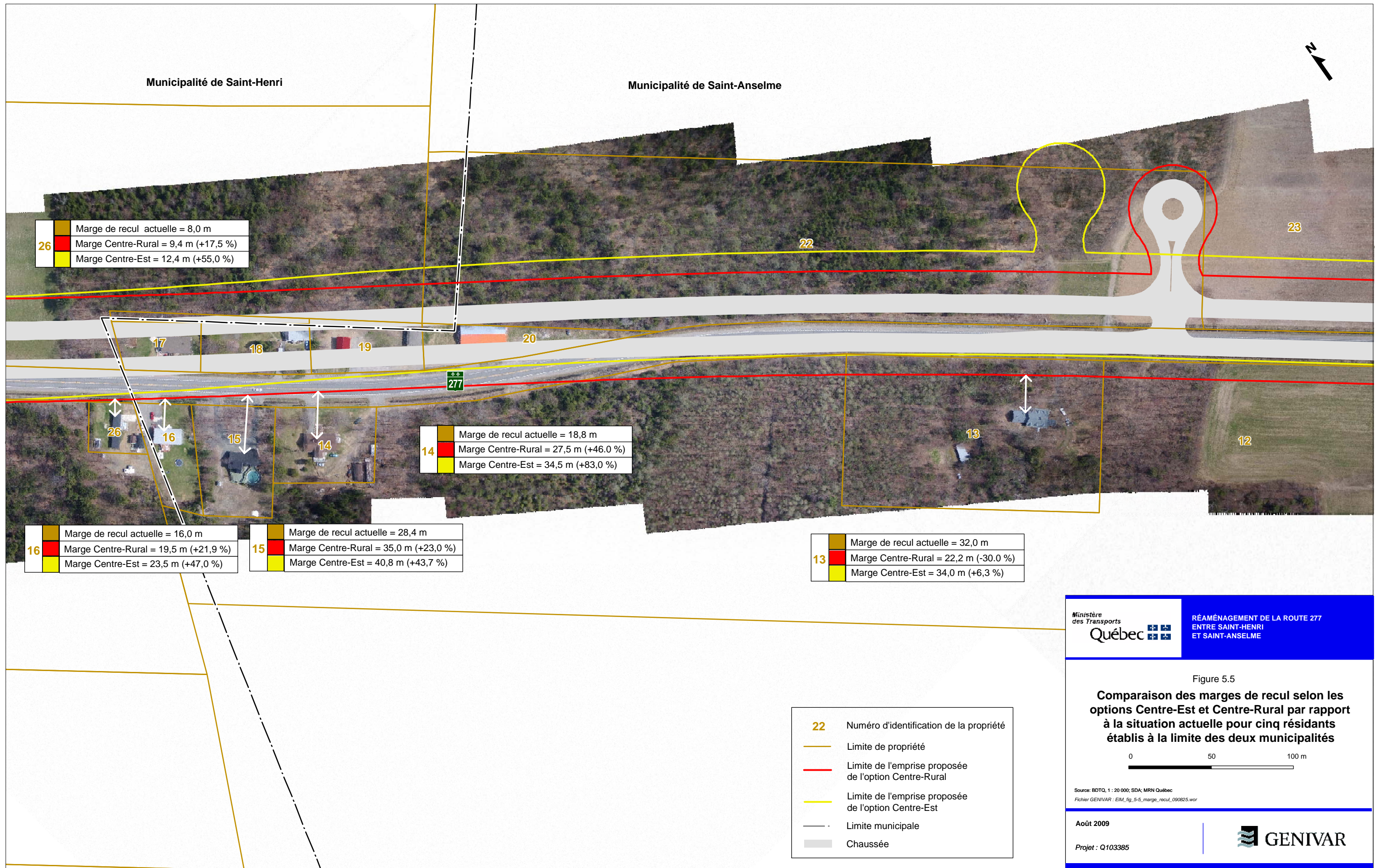
Août 2009

Projet : Q103385

GENIVAR







26	Marge de recul actuelle = 8,0 m
	Marge Centre-Rural = 9,4 m (+17,5 %)
	Marge Centre-Est = 12,4 m (+55,0 %)

14	Marge de recul actuelle = 18,8 m
	Marge Centre-Rural = 27,5 m (+46,0 %)
	Marge Centre-Est = 34,5 m (+83,0 %)

16	Marge de recul actuelle = 16,0 m
	Marge Centre-Rural = 19,5 m (+21,9 %)
	Marge Centre-Est = 23,5 m (+47,0 %)

15	Marge de recul actuelle = 28,4 m
	Marge Centre-Rural = 35,0 m (+23,0 %)
	Marge Centre-Est = 40,8 m (+43,7 %)

13	Marge de recul actuelle = 32,0 m
	Marge Centre-Rural = 22,2 m (-30,0 %)
	Marge Centre-Est = 34,0 m (+6,3 %)

- 22 Numéro d'identification de la propriété
- Limite de propriété
- Limite de l'emprise proposée de l'option Centre-Rural
- Limite de l'emprise proposée de l'option Centre-Est
- - Limite municipale
- Chaussée

Ministère des Transports Québec  
 RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 277 ENTRE SAINT-HENRI ET SAINT-ANSELME

Figure 5.5  
 Comparaison des marges de recul selon les options Centre-Est et Centre-Rural par rapport à la situation actuelle pour cinq résidents établis à la limite des deux municipalités

0 50 100 m

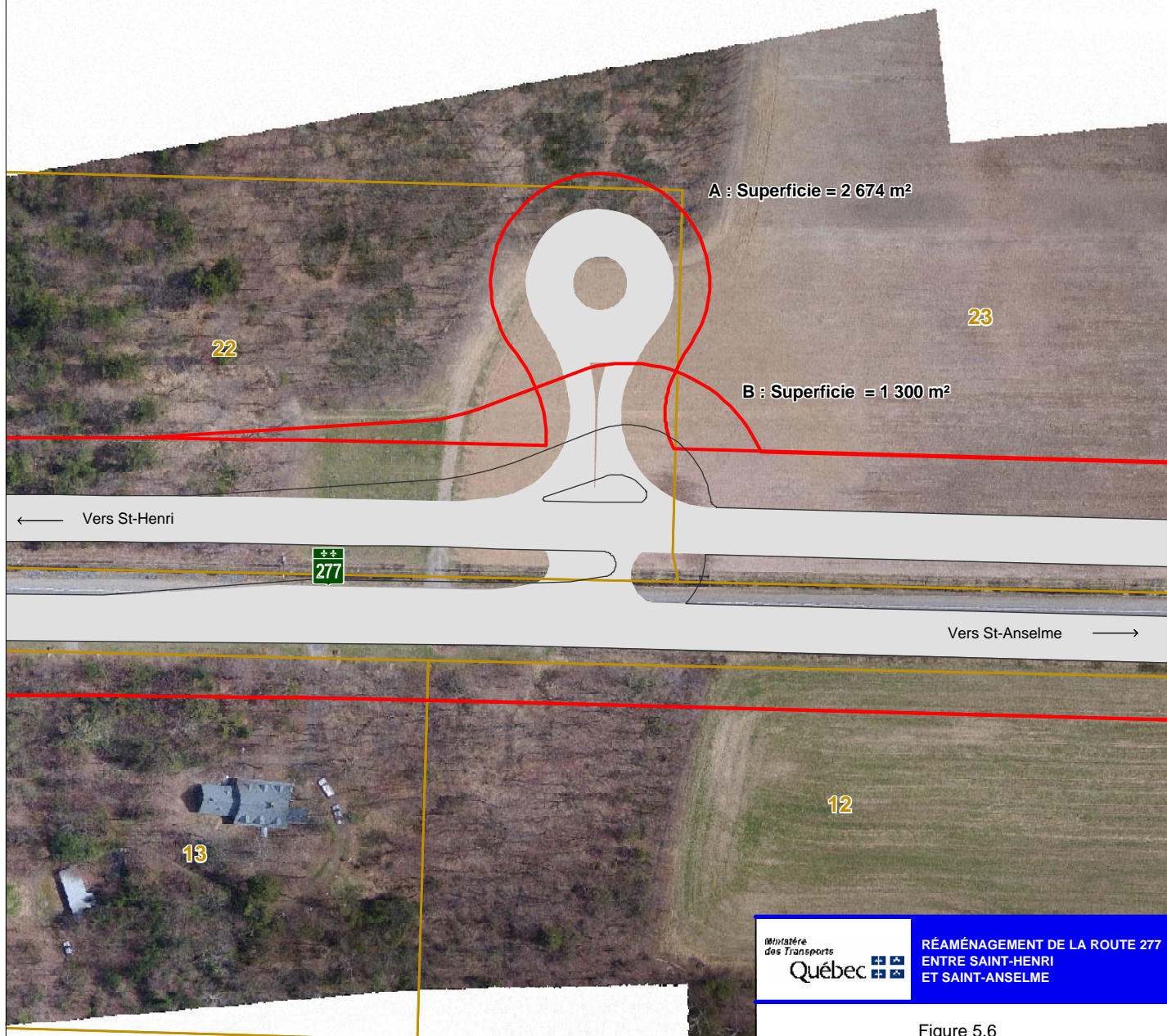
Source: BDTQ, 1 : 20 000; SDA; MRN Québec  
 Fichier GENIVAR : EIM\_fig\_5-5\_marge\_recul\_090825.wor

Août 2009  
 Projet : Q103385





Numéro de propriété	Boucle A (2 directions)	Boucle B (1 direction)
<u>Acquisition</u>	<u>Perte supplémentaire (m<sup>2</sup>)</u>	<u>Perte supplémentaire (m<sup>2</sup>)</u>
<b>22</b>	1 374	-
<b>23</b>	-	-
<u>Fonctionnalité</u>		
- Provenance	Accès dans les deux directions	Accès dans les deux directions
- Destination	Accès dans les deux directions	Accès vers Saint-Henri seulement



- 13** Numéro d'identification de la propriété
- Limite de propriété
- Limite de l'emprise proposée de l'option Centre-Rural
- Chaussée de la boucle A
- Chaussée de la boucle B

Figure 5.6 Configuration et superficie occupée par deux types de boucles de virage entre le rang de la Montagne et la limite des municipalités



Source: BDTQ, 1 : 20 000; SDA; MRN Québec  
Fichier GENIVAR : EIM\_fig\_5-6\_Boucle\_090821.wor

Août 2009

Projet : Q103385





## **6. DESCRIPTION DU PROJET**

---

La route 277 passe dans deux milieux différents, soit un milieu périurbain entre la rue Albert-Deblois et le rang de la Montagne et un milieu rural entre le rang de la Montagne et le chemin du Trait-Carré.

Les concepts retenus visent à améliorer la sécurité et la fonctionnalité à long terme sur cet axe stratégique tout en respectant les normes et les règles de l'art du génie routier et en minimisant les impacts sur l'environnement.

### **6.1 Tronçon périurbain**

Ce segment de route entre la rue Albert-Deblois et le rang de la Montagne sera réaménagé avec deux voies de circulation et une troisième voie centrale réservée exclusivement aux manœuvres de virage à gauche (figures 6.1 et 3.1).

Les caractéristiques géométriques des éléments de la route à l'intérieur d'une emprise nominale de 31 m seront les suivantes :

- chaussée : 11 000 mm;
- voie : 3 500 mm;
- voie de virage à gauche : 4 000 mm;
- accotement : 2 500 mm;
- pente du talus extérieur : 4H : 1V;
- pente du talus de déblais : 2H : 1V;
- arrondi : 1 000 mm;
- banquette : variable, de 1 165 à 2 000 mm (possibilité d'aménager un trottoir du côté du parc industriel);
- largeur du fond du fossé : 1 000 mm;
- drain du côté urbain.

Les conditions géométriques de l'alignement horizontal et du profil vertical respecteront les normes exigées pour une vitesse de conception de 80 km/h (vitesse affichée de 70 km/h). Les accotements seront pavés. Du côté « OUEST », une bordure sera installée tandis que du côté « EST » il y aura un fossé. Un système d'éclairage est prévu sur tout le segment. Le drainage sera fermé du côté ouest.

## 6.2 Tronçon rural

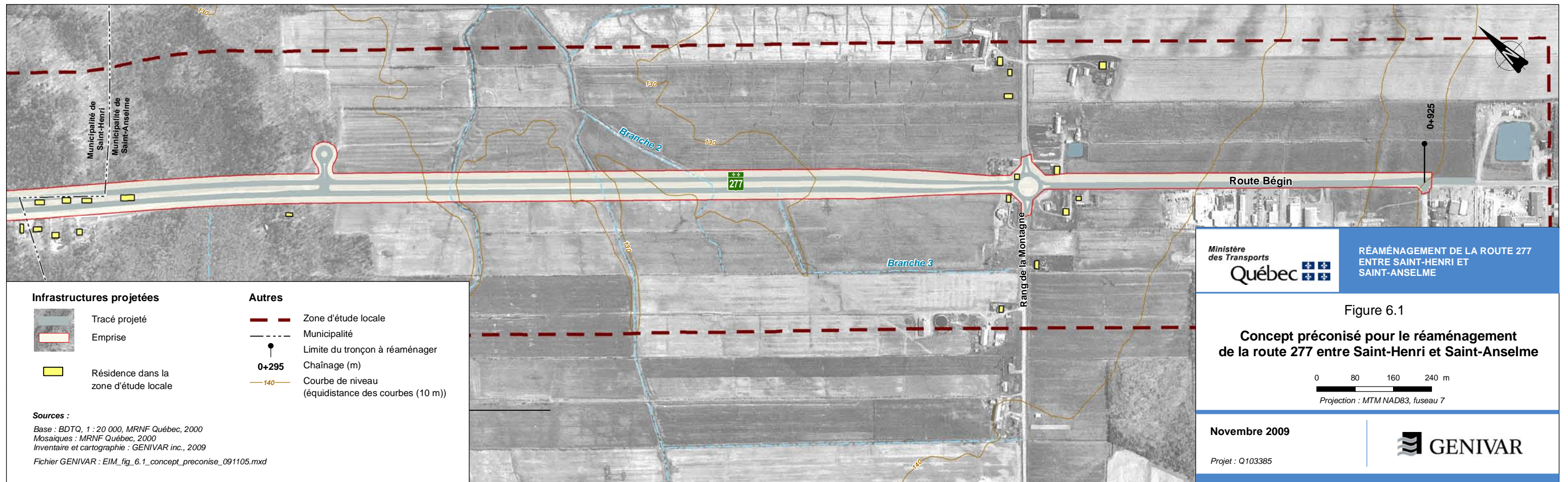
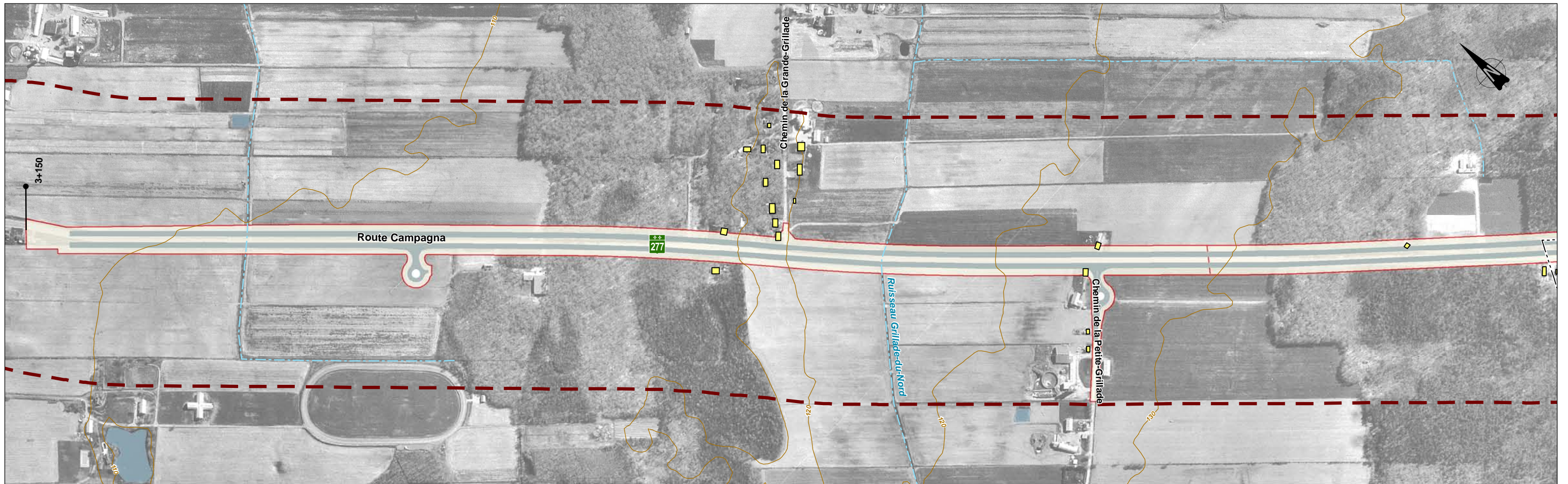
Ce segment de route entre le rang de la Montagne et le chemin du Trait-Carré sera réaménagé avec une section de type rural à quatre voies avec chaussées séparées par un terre-plein central de 15 m (figures 6.1 et 3.2).

Les caractéristiques géométriques des éléments de la route à l'intérieur d'une emprise nominale de 62,5 m seront les suivantes :




- chaussée (2 voies par direction) : 7 300 mm;
- voie : 3 650 mm;
- accotement droit : 3 000 mm (2 500 mm pavé);
- accotement gauche : 1 500 mm;
- terre-plein central : 15 000 mm entre les lignes de rive;
- pente du talus dans le terre-plein central : 10H : 1V;
- pente du talus extérieur : 4H : 1V;
- pente du talus de déblais : 2H : 1V;
- arrondi : 1 000 mm;
- berge : 2 080 mm;
- largeur du fond du fossé : 1 000 mm;
- dépression dans le terre-plein central : 500 mm minimum;
- drainage des voies vers l'extérieur excepté lorsqu'en devers;
- drain au centre du terre-plein.

L'approche nord du giratoire prévu au carrefour de la route 277 avec le rang de la Montagne comportera une zone de transition où, sur une certaine longueur, la section transversale de la route sera modifiée en fonction de la diminution de l'emprise qui passera de 62,5 m à 31 m.






Les conditions géométriques de l'alignement horizontal et du profil vertical respecteront les normes exigées pour une vitesse de conception de 100 km/h (vitesse affichée de 90 km/h). Les intersections sur la route 277 ainsi que les ouvertures dans le terre-plein central seront aménagées avec des voies auxiliaires de virage d'une longueur variant entre d'environ 100 m, incluant les longueurs de biseau et d'emmagasinement, selon le pourcentage de la pente. Les accotements seront pavés. Comme la section est de type rural, des fossés seront aménagés de chaque côté et dans le terre-plein central. Finalement, aucune glissière ne sera installée dans le terre-plein central.



**Infrastructures projetées**

-  Tracé projeté
-  Emprise
-  Résidence dans la zone d'étude locale

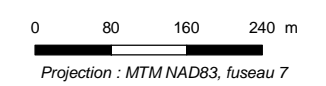
**Autres**

-  Zone d'étude locale
-  Municipalité
-  Limite du tronçon à réaménager
-  Chaînage (m)
-  Courbe de niveau (équidistance des courbes (10 m))

**Sources :**  
 Base : BDTQ, 1 : 20 000, MRNF Québec, 2000  
 Mosaïques : MRNF Québec, 2000  
 Inventaire et cartographie : GENIVAR inc., 2009  
 Fichier GENIVAR : EIM\_fig\_6.1\_concept\_preconise\_091105.mxd

Figure 6.1

**Concept préconisé pour le réaménagement de la route 277 entre Saint-Henri et Saint-Anselme**



Novembre 2009

Projet : Q103385







Les carrefours seront gérés par des panneaux d'arrêt installés uniquement sur les routes transversales afin de ne pas interrompre le flot de circulation sur la route 277.

### **6.3 Carrefour giratoire à l'intersection avec le rang de la Montagne**

Les dimensions du carrefour giratoire seront les suivantes :

- rayon extérieur : 30 m;
- rayon intérieur (rayon de l'anneau) : 21 m;
- largeur des voies : 9 m;
- largeur de l'emprise, à partir de la bordure extérieure : 5,0 m et moins.

Ce carrefour giratoire assurera les manœuvres de demi-tours pour tous les types de véhicules, quelle que soit leur longueur, leur provenance ou leur destination.

### **6.4 Boucles de virage**

#### **6.4.1 Entre le rang de la Montagne et le chemin de la Petite-Grillade**

Les dimensions de la boucle de virage entre le rang de la Montagne et le chemin de la Petite-Grillade seront les suivantes :

- rayon extérieur : 18 m;
- rayon intérieur (rayon de l'anneau) : 8,5 m;
- largeur des voies : 9,5 m;

#### **6.4.2 Dans l'axe du chemin de la Petite-Grillade**

Les dimensions de la boucle de virage située dans l'axe du chemin de la Petite-Grillade seront les suivantes :

- rayon extérieur : 20,5 m;
- rayon intérieur (rayon de l'anneau) : 8,1 m;
- largeur des voies : variable de 7 à 11 m;

#### **6.4.3 À la hauteur de l'érablière Domaine Franco**

Les dimensions de la boucle de virage située à la hauteur de l'érablière Domaine Franco seront les suivantes :

- rayon extérieur : 18 m;
- rayon intérieur (rayon de l'anneau) : 8,5 m;
- largeur des voies : 9,5 m.

