

RAPPORT DE MÉDIATION

**Réaménagement de la
route 112-116,
entre les échangeurs
Charles-Lemoyne et
Saint-Hubert, incluant
l'échangeur Edna-Maricourt**

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

Édition et diffusion:
Secrétariat
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
625, rue Saint-Amable, 2^e étage
Québec (Québec)
G1R 2G5

Téléphone : (418) 643-7447

5199, rue Sherbrooke Est, porte 3860
Montréal (Québec)
H1T 3X9

Téléphone : (514) 873-7790

Tous les documents recueillis au cours de la médiation sont disponibles au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à la réalisation de son mandat ainsi que le personnel de Parution et de Dendrek inc. qui a assuré le support nécessaire.



Québec, le 21 mai 1993

Monsieur Pierre Paradis
Ministre de l'Environnement
3900, rue de Marly, 6^e étage
Sainte-Foy (Québec)
G1X 4E4

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous présenter le rapport de médiation du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de réaménagement de la route 112-116 entre les échangeurs Charles-Lemoyne et Saint-Hubert, incluant l'échangeur Edna-Maricourt.

Cette médiation s'est tenue du 22 mars 1993 au 22 mai 1993. Le mandat, confié à Mme Johanne Gélinas, membre du Bureau et responsable de la commission, et à M. John Haemmerli, membre additionnel, s'est terminé par la conclusion d'une entente entre les parties.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Le président,



Bertrand Tétreault



Québec, le 21 mai 1993

Monsieur Bertrand Tétreault
Président
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
625, rue St-Amable, 2e étage
Québec (Québec)
G1R 2G5

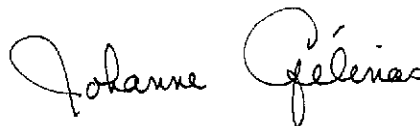
Monsieur le Président,

C'est avec plaisir que je vous transmets le rapport de médiation concernant le projet de réaménagement de la route 112-116 entre les échangeurs Charles-Lemoyne et Saint-Hubert, incluant l'échangeur Edna-Maricourt.

La médiation a permis d'obtenir un règlement satisfaisant pour chaque requérant. Il importe de souligner, toutefois, que l'entente repose autant sur le respect des conditions qui ont fait l'objet d'un consensus entre les requérants que sur celles spécifiques à chacun d'entre eux, puisque c'est l'ensemble de ces conditions qui a amené au retrait des demandes d'audience publique.

Enfin, permettez-moi de vous signaler l'effort consenti par tous les acteurs ayant participé à cette médiation. J'aimerais également remercier mes collaborateurs, M. John Haemmerli et Mme Marie-Claude Delisle, qui ont agi respectivement à titre de commissaire et de secrétaire de commission, ainsi que l'équipe de support composée de MM. André Poirier et de Luc L'Ecuyer.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Johanne Gélinas
Commissaire



Québec, le 3 mars 1993

Madame Johanne Gélinas
Membre
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
5199, A Sherbrooke Est
Bureau 3860
Montréal (Québec)
H1T 3X9

Madame,

Le ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat de procéder à une médiation environnementale dans le cadre du projet de la route 112-116 entre les échangeurs Charles-Lemoine et Saint-Hubert incluant l'échangeur Edna-Maricourt et ce, à compter du 22 mars 1993.

Je vous confie, par la présente, la responsabilité de ce mandat de médiation. Je précise que le BAPE doit faire parvenir son rapport au Ministre au plus tard le 22 mai 1993.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,



Bertrand Tétreault

c.c. M. Pierre Paradis, ministre



Le ministre de l'Environnement

Sainte-Foy, le 23 février 1993


Monsieur Bertrand Tétreault
Président
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
625, rue Saint-Amable, 2^e étage
QUÉBEC (Québec)
G1R 2G5

Monsieur le Président,

En ma qualité de ministre de l'Environnement et conformément à l'article 6.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de procéder à une médiation environnementale dans le cadre du projet de la route 112-116 entre les échangeurs Charles-Lemoine et Saint-Hubert incluant l'échangeur Edna-Maricourt.

Considérant que dans ce dossier les intervenants ont souhaité qu'une telle démarche ait lieu, je vous demande de faire en sorte que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement entreprenne les procédures de médiation le 22 mars 1993 et qu'un rapport de cette démarche me soit produit le 22 mai 1993.

Veuillez recevoir, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.



PIERRE PARADIS

c.c. - Mme Christiane Pelchat, députée de Vachon

3900, rue de Marly, 6e étage
Sainte-Foy (Québec)
G1X 4E4
Téléphone : (418) 643-8259
Télécopieur : (418) 643-4143

5199, rue Sherbrooke Est, bureau 3860
Montréal (Québec)
H1T 3X9
Téléphone : (514) 873-8374
Télécopieur : (514) 873-2413



Table des matières

Liste des annexes	XII
Liste des tableaux et figure	XIII
Chapitre 1 L'historique du dossier	1
Chapitre 2 Le projet	3
La justification	3
La description du projet	5
Les impacts	6
Chapitre 3 La problématique	7
Les préoccupations des requérants	8
Les demandes d'audience publique	9
Chapitre 4 La médiation	19
Le concept de médiation	19
Le déroulement de la médiation	20
Les résultats de la médiation	22
Chapitre 5 La conclusion	27

Liste des annexes

Annexe 1	Les demandes d'audience publique ou de médiation
Annexe 2	La chronologie des faits saillants de la médiation
Annexe 3	Les participants à la médiation
Annexe 4	Les réponses du MTQ aux requérants (2 avril et 8 avril 1993)
Annexe 5	Les réponses du MTQ aux requérants (23 avril 1993)
Annexe 6	Les réponses du MTQ aux requérants (7 mai et 12 mai 1993)
Annexe 7	La proposition de M. Jean Renaud pour un comité de suivi des aménagements
Annexe 8	Les réponses des organismes sollicités pour participer au comité de suivi des aménagements
Annexe 9	Lettre d'engagement du MTQ à respecter les ententes de la médiation
Annexe 10	Lettres de retrait de demande d'audience publique et d'approbation des propositions du MTQ
Annexe 11	Liste des documents déposés

Liste des figures

Figure 1	Localisation du projet de réaménagement de la route 112-116	4
Figure 2	La localisation des boulevards Edna, Kimber et Maricourt dans la ville de Saint-Hubert	15

Chapitre 1 **L'historique du dossier**

Le 7 février 1985, le ministère des Transports du Québec (MTQ) transmettait à la Direction générale des évaluations environnementales (DGEE) du ministère de l'Environnement du Québec (MENVIQ) un avis de projet relatif au réaménagement de la route 112-116, à la limite des municipalités de Saint-Hubert et de Longueuil, entre les échangeurs Charles-Lemoyne et Saint-Hubert, incluant l'échangeur Edna-Maricourt.

Conformément à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le 14 juin de la même année, le ministre de l'Environnement émettait une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement qui devait être réalisée.

Cette étude a été déposée au ministère de l'Environnement le 25 septembre 1990. Le promoteur a fourni un complément d'information le 16 avril 1992 pour répondre aux questions supplémentaires adressées par le MENVIQ, à la suite de quoi l'étude d'impact fut jugée recevable.

Le 11 novembre 1992, le ministre de l'Environnement informait le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) que l'étude serait rendue publique le 30 novembre 1992, conformément aux dispositions du 1^{er} alinéa de l'article 31.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, et lui demandait de soumettre le dossier à la consultation publique prévue au *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*.

Une association, deux citoyens, une entreprise et deux municipalités ont fait part de leurs préoccupations ou demandé au ministre de l'Environnement de tenir une audience publique sur le projet (annexe 1).

Le 23 février 1993, le ministre de l'Environnement mandatait le BAPE d'entreprendre une médiation dans le cadre du projet de réaménagement de la route 112-116 entre les échangeurs Charles-Lemoyne et Saint-Hubert, incluant l'échangeur Edna-Maricourt.

Le président du BAPE a confié le mandat de mener une médiation environnementale à la commission formée de M^{me} Johanne Gélinas, membre permanent du Bureau, et à M. John Haemmerli, membre additionnel. M^{me} Marie-Claude Delisle a agi à titre de secrétaire de commission.

On trouve à l'annexe 2 le détail du déroulement de la médiation et, à l'annexe 3, la liste des participants.

Chapitre 2 **Le projet**

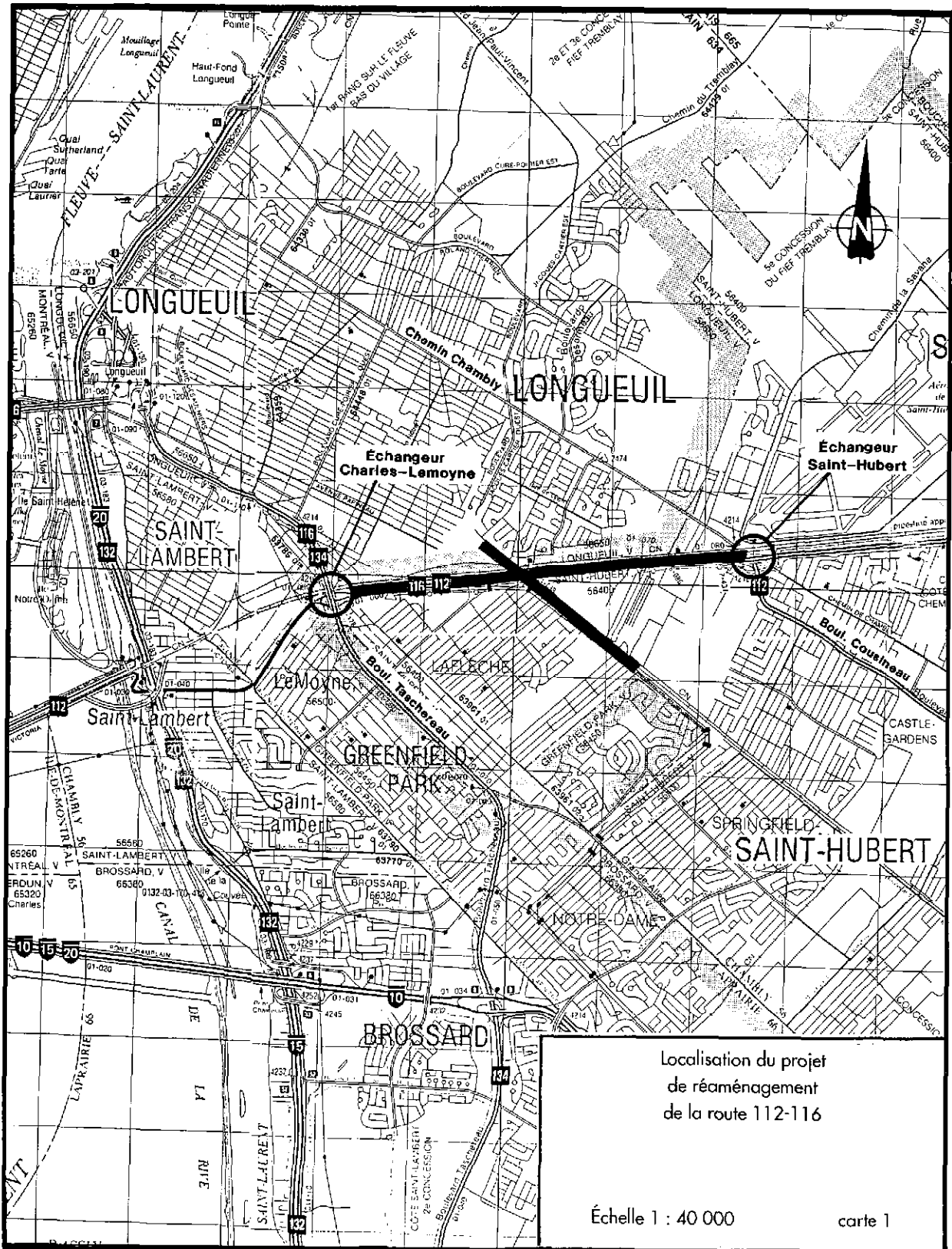
Depuis 1967, le ministère des Transports du Québec a entrepris de réaménager la route 116 en autoroute. À ce jour, plusieurs échangeurs ont été construits et le nombre de voies de circulation a été porté à trois dans chaque direction et ce, sur presque toute la longueur du trajet reliant Saint-Bruno au pont Jacques-Cartier. Seul le tronçon de la route 112-116, faisant l'objet du présent projet, entre les échangeurs Saint-Hubert et Charles-Lemoyne, est présentement aménagé en route à quatre voies de circulation (deux voies dans chaque direction). La figure 1 illustre la localisation du projet.

La justification

Les objectifs mis de l'avant par le promoteur pour justifier son projet sont les suivants :

- assurer la vocation d'autoroute à la route 116. Cette vocation est justifiable par l'importance du volume de circulation sur cette route qui présente un caractère interrégional;
- assurer un accès plus direct et plus sécuritaire à la route 116 vers Montréal pour les usagers de Saint-Hubert et de Greenfield Park;
- assurer un accès sécuritaire à la propriété riveraine. Un réaménagement en fonction de cet objectif permettrait de supprimer les virages en «U» qui s'effectuent en certains endroits à la hauteur de Saint-Hubert, le long de la route 116;

Figure 1 Localisation du projet de réaménagement de la route 112-116



Source: Recueil des réponses complémentaires au MENVIQ, p. 3.

- assurer la possibilité d'un accès fonctionnel à une éventuelle gare intermodale;
- éliminer les effets de barrière physique que constituent les voies ferrées et la route 116 entre les municipalités du territoire de la Rive-Sud pour tous les modes de transport;
- créer un lien routier permettant une desserte intermunicipale plus adéquate et l'accès aux équipements régionaux.

La description du projet

Le projet comporte les trois interventions suivantes :

- le réaménagement en autoroute de la route 112-116 sur 3,2 kilomètres, entre les échangeurs Charles-Lemoyne et Saint-Hubert, portant de 4 à 6 le nombre de voies de circulation, et l'aménagement d'une route de service du côté sud de la route;
- un lien entre les villes de Longueuil et Saint-Hubert dans l'axe du boulevard Edna-Maricourt sur une distance de 2,35 kilomètres;
- la construction d'un échangeur à trois niveaux, avec le passage du boulevard Edna-Maricourt en élévation au-dessus de l'axe actuel de la route 112-116, de la cour de triage et du futur boulevard Julien-Lord, le passage à niveau de la voie ferrée du Canadien National (CN), et le passage en dépression de la route 112-116.

Les impacts

Le promoteur estime que les impacts majeurs suivants pourraient être atténués :

- l'augmentation du niveau sonore pour le secteur résidentiel de Laflèche à Saint-Hubert et celui compris entre les rues Dubuisson et Duvivier à Longueuil, ainsi que pour le parc de maisons mobiles à Saint-Hubert ;
- la modification de l'environnement visuel provoqué par l'aménagement du boulevard Edna-Maricourt pour les résidents en périphérie.

Par contre, le promoteur estime qu'il ne pourrait atténuer l'accroissement de la circulation sur la rue De Gaulle, à Saint-Hubert, qui résulterait de la réalisation du projet.

Chapitre 3 **La problématique**

Une association, deux citoyens, une entreprise et deux municipalités ont fait part de leurs préoccupations ou demandé au ministre de l'Environnement de tenir une audience publique sur le projet. Trois requérants ont réclamé formellement une audience publique, deux autres ont fait état de préoccupations ou proposé des recommandations, alors qu'un dernier requérant proposait une démarche de conciliation (annexe 1).

Tous les requérants conviennent du bien-fondé du projet de réaménagement de la route 112-116 entre les échangeurs Charles-Lemoyne et Saint-Hubert, incluant l'échangeur Edna-Maricourt, puisque c'est actuellement le seul tronçon qui empêche d'en assurer la vocation d'autoroute. Néanmoins, en facilitant ainsi le trafic de transit, les requérants considèrent que les infrastructures projetées entraîneraient des impacts négatifs pour les riverains du projet.

Ce chapitre fait état des aspects qui nécessitaient des compléments d'information et qui, une fois obtenus, ont permis à la commission de réduire les enjeux de la médiation à quelques points.

Les préoccupations des requérants

Les préoccupations exprimées sont nombreuses. Elles regroupent des intérêts particuliers, relatifs à la propriété ou à la qualité de vie, et s'appliquent à la zone d'étude ou à des territoires contigus. Un requérant a des préoccupations d'ordre plus général qui débordent la zone d'étude, bien que la plupart des mesures proposées la concernent. Il est possible de résumer l'ensemble des préoccupations de la manière suivante :

- les impacts durant les travaux, dont l'augmentation du bruit et de la poussière ;
- les difficultés d'accès aux propriétés riveraines dues aux travaux et à la présence de la nouvelle infrastructure ;
- les répercussions du projet en ce qui concerne l'augmentation de la dégradation générale du quartier Laflèche, plus particulièrement en matière de biomasse, de qualité esthétique du paysage, du niveau sonore et des impacts visuels ;
- les impacts du changement de vocation du boulevard Grand-Tronc¹ qui passerait d'une utilisation saisonnière et marginale à une utilisation continue et plus importante ;
- l'ensemble des considérations relatives à l'utilisation des transports en commun, des voies cyclables et des trottoirs, et leurs raccordements aux extrémités du projet ;
- l'opportunité pour les résidents du secteur de régler un autre problème relié au transport, en déplaçant de façon permanente la voie du CN ;
- les impacts anticipés, notamment sur la circulation routière, pour deux municipalités situées au sud et à l'ouest du projet, qui ne sont pas incluses dans la zone d'étude.

1. Le «boulevard Grand-Tronc» est également utilisé par les requérants pour désigner le boulevard Edna.

Les demandes d'audience publique

La commission présente ici, plus en détail, les préoccupations de chaque requérant, et plus particulièrement les demandes d'information accompagnées des explications du MTQ. Une fois ces éléments éclaircis à la satisfaction des parties, le nombre de questions soulevées par les requérants a été considérablement réduit, et les discussions sur les points restants, qui constituaient l'essentiel de la médiation, ont alors véritablement commencé. Elles sont présentées au chapitre 4.

La ville de Greenfield Park

La ville de Greenfield Park a demandé au ministre de l'Environnement de tenir une audience publique afin d'évaluer les impacts du projet sur la circulation dans la ville, notamment sur le boulevard Taschereau (transcription, séance du 24 mars 1993, p. 105). Dans sa réponse, le MTQ émet l'avis que les impacts seraient négligeables, consistant principalement en une réaffectation du trafic qui devrait se traduire par une légère diminution sur le boulevard Taschereau dans Greenfield Park (annexe 4).

La ville jugeait que les réponses obtenues ne lui apportaient pas l'information désirée, et elle a donc précisé ses demandes. Elle voulait connaître, chiffres à l'appui, le trafic qui pourrait être généré par le projet sur les boulevards Edna-Maricourt, Taschereau et Churchill, de même que la vocation et l'utilisation du boulevard Taschereau telles qu'elles ont été définies par le MTQ. La ville juge avoir obtenu satisfaction sur trois des réponses fournies par le promoteur (annexe 5).

Toutefois, la ville ne pouvait se satisfaire de la réponse relative à l'utilisation probable d'itinéraires de rechange par les boulevards Edouard et Churchill pour accéder au pont Victoria. Elle a alors demandé au MTQ que soient prises des mesures pour évaluer, puis valider après les travaux, les effets du projet sur le boulevard Churchill, ou, à tout le moins, qu'elle puisse amorcer des discussions avec une personne-ressource du MTQ, discussions qui pourraient être poursuivies à l'expiration du délai prévu pour la médiation. Le promoteur a donné suite à cette demande, et la lettre de retrait de la demande d'audience publique de la ville de Greenfield Park (annexe 10) indique que ce dernier point a été réglé à son entière satisfaction.

La ville de Saint-Lambert

Sans formuler une demande d'audience publique, la ville de Saint-Lambert a communiqué au ministre de l'Environnement ses appréhensions quant aux impacts du projet sur son territoire, à savoir:

- l'utilisation de rues à caractère résidentiel pour accéder au pont Victoria, en cas de congestion sur la route 112-116;
- l'augmentation du trafic à l'échangeur route 112-route 132-pont Victoria, qui n'est pas un échangeur à mouvements directs, c'est-à-dire qu'il contraint les automobilistes à recourir aux rues avoisinantes pour passer d'une route à l'autre.

Les représentants de la ville ont, de plus, déposé à la commission une étude des problèmes de circulation de la ville de Saint-Lambert, transmise peu de temps auparavant au promoteur (document déposé A1), ainsi qu'un plan des rues de la ville, assorti de comptages de véhicules (document déposé A2). Ils ont alors élaboré sur les problèmes de circulation et proposé une solution à la congestion du trafic sur le boulevard Taschereau dans leur territoire, à savoir un étranglement sur ce boulevard, à l'amont de leur municipalité. Ils ont également fait part à la commission de leur désir de voir le MTQ étudier le problème de l'intersection route 112-route 132, même si «ce n'est pas du tout à l'intérieur du projet qui est à l'étude présentement» (transcription, vol. 2, le 24 mars 1993, p. 46). Ils ont en outre mentionné que les problèmes de circulation à Saint-Lambert, et les discussions qui en découlaient avec le MTQ, dataient de plusieurs années (transcription, séance du 24 mars 1993, p. 50).

Le MTQ considère que son projet permet d'améliorer la fluidité du trafic sur la route 112-116 et d'offrir une meilleure accessibilité au boulevard Taschereau sans aggraver, d'aucune façon, un problème local qui lui apparaît «hors-contexte par rapport à la présente médiation». Il considère également qu'il est très difficile de penser à un échangeur à mouvements directs à l'intersection route 112-route 132-pont Victoria, que des mesures ont été mises en place pour optimiser la qualité du service et que ce problème doit être étudié dans son propre contexte (annexes 4 et 6).

La ville de Saint-Lambert a admis que ses problèmes devaient faire l'objet d'un dossier distinct, du moins pour l'échangeur entre les routes 112 et 132, bien qu'elle ne soit pas entièrement convaincue que le projet du MTQ n'ait aucune influence sur son territoire (annexe 10). La commission a donc considéré qu'au-delà des échanges entre le requérant et le promoteur, elle ne pouvait traiter davantage de ce problème dans le cadre de la présente médiation. Elle leur laissait le soin de reprendre, à leur convenance et en d'autres circonstances, les discussions concernant les problèmes de circulation de la municipalité de Saint-Lambert.

Immobiliers Désourdy inc.

La compagnie Immobiliers Désourdy inc., dont le siège social est situé au sud-est de l'intersection de la route 112-116 avec le boulevard Edna-Maricourt, appréhende un ensemble d'impacts qui n'ont pas, selon son représentant, été considérés dans l'étude d'impact. On compte parmi ceux-ci l'effet de la géométrie des intersections sur l'utilisation de diverses catégories de véhicules de dimensions imposantes, l'accès à ses installations pendant et après les travaux, dont, entre autres, une balance commerciale privée pour camions, la perte de terrains en façade, et la perte de visibilité de ses terrains. Elle a donc demandé au ministre de l'Environnement que soit menée une conciliation, jugeant que les impacts appréhendés ne justifiaient pas le tenue d'une audience publique (annexe 1). Lors de la première rencontre avec la commission, le requérant a ajouté un élément relatif à l'expropriation en façade et à un usage dérogatoire des propriétés par rapport aux marges de recul de la réglementation municipale (transcription, séance du 24 mars 1993, p. 50-51).

Des démarches avaient été entreprises antérieurement par le requérant pour régler ces points avec le promoteur. Compte tenu de la décision du ministre de l'Environnement de procéder à une médiation dans ce dossier, les deux parties ont, d'un commun accord, mis un terme à leurs discussions de façon à s'inscrire à l'intérieur de la démarche proposée.

Après discussion du dossier entre le requérant, le promoteur et la commission, cette dernière a compris que la plupart des points mentionnés dans la requête initiale faisaient l'objet d'un contentieux devant la Chambre d'expropriation du Québec. Compte tenu des circonstances, la commission a laissé le soin au tribunal administratif qui avait été saisi du dossier, d'examiner ces éléments. Aussi, les seules questions examinées dans le cadre de la médiation ont porté sur l'accès aux

terrains pour les fardiens hors-normes du requérant, particulièrement durant les travaux. Pour ce dernier élément, le MTQ a apporté une réponse qui a satisfait le requérant (annexe 4). Il restait alors à discuter plus avant de la géométrie des intersections et des itinéraires pour les fardiens exceptionnels.

À l'exception d'Immobiliers Désourdy inc., qui poursuivra ses discussions avec le MTQ, il est apparu à la commission qu'en ce qui a trait aux villes de Greenfield Park et de Saint-Lambert, il n'y avait plus possibilité de progresser dans la mesure où les réponses du MTQ ne permettaient pas de poursuivre les discussions à l'intérieur de la médiation. Aussi, la ville de Greenfield Park a-t-elle choisi de retirer sa demande d'audience publique alors que la ville de Saint-Lambert poursuivra ses discussions avec le MTQ en dehors du contexte du projet de réaménagement de la route 112-116.

M^{me} Caroline Delorme

M^{me} Caroline Delorme, résidante de la rue Langevin, à Saint-Hubert, possède une propriété dont la cour arrière donne sur les emprises d'Hydro-Québec et du MTQ. Cette absence de voisins lui assurait une certaine tranquillité. Dans sa demande d'audience publique, la requérante mentionne qu'en plus d'avoir à subir les inconvénients des travaux, elle est d'avis que le rapprochement des infrastructures (bretelle C, élargissement de la route 112-116, voie de service) aurait des impacts non négligeables sur sa propriété (annexe 1). Pour ces raisons, elle désire être expropriée si une telle action est envisageable ou être dédommée advenant l'impossibilité d'une expropriation (transcription, séance du 24 mars 1993, p. 97). Le MTQ a précisé le cadre de la réglementation en matière d'expropriation (transcription, séance du 24 mars 1993, p. 76, 79-80). Il appert que le Ministère n'acquiert des terrains que s'ils sont situés dans les emprises de ses projets, et qu'il ne verse de compensations que dans la mesure où il a porté atteinte à l'intégrité physique d'une propriété, ce qui ne serait pas le cas pour la requérante.

En réponse à une question de la requérante en matière de compensation, notamment en regard des problèmes causés lors des travaux de construction (ex.: fissures dans le solage), le promoteur a cependant mentionné qu'il dédommagerait tout préjudice causé par les travaux, si tel était le cas, selon une procédure bien établie.

Les discussions ont ensuite porté sur l'ordonnancement des travaux et l'ensemble des mesures d'atténuation, notamment en ce qui a trait aux impacts visuels et sonores. Le MTQ a clarifié pour M^{me} Delorme les dates et la durée des travaux les plus susceptibles d'engendrer des impacts sur sa propriété, notamment le déplacement de la voie ferrée, et les mesures de sécurité qui seraient prises pour assurer le nonaccès à ladite voie (annexes 4, 5 et 6). Par ailleurs, sur la question du bruit, le promoteur a déposé une nouvelle étude sonore démontrant qu'un mur écran à l'arrière de la propriété de la requérante n'était plus requis. À la demande de cette dernière, il a élaboré sur la justification de cette étude, de ses résultats et de ses conséquences. Quant aux impacts visuels, le promoteur a traité des questions d'éclairage de la route, de la conception et de l'implantation des luminaires (document déposé B11), ainsi que de la possibilité de maintenir un écran de végétation à l'arrière de la propriété de M^{me} Delorme (annexes 5 et 6). Le MTQ a précisé la nature de ses interventions en matière d'aménagement paysager, à savoir qu'il n'effectuait des plantations que dans ses emprises, à titre de mesures d'atténuation. Il a, de plus, fait état du recoupement des emprises d'Hydro-Québec et du CN avec les siennes et fourni des compléments d'information sur la façon dont il envisagerait les aménagements paysagers dans ce contexte particulier. Pour le bénéfice de la requérante, il a également précisé les limites de son emprise entre les rues Langevin et Cartier (annexes 5 et 6).

Après que le MTQ ait fourni ces réponses qui, dans l'ensemble, ont satisfait la requérante, il est demeuré deux aspects pour lesquels des propositions devaient être déposées et qui porteraient sur :

- l'implantation d'un aménagement paysager à l'arrière de sa propriété dans les limites de l'emprise du MTQ;
- les impacts sonores et l'implantation éventuelle de mesures d'atténuation.

Le Comité pour l'environnement de Saint-Hubert

Préoccupé par la dégradation générale de la qualité du milieu du secteur Laflèche, le Comité pour l'environnement de Saint-Hubert (CESH) faisait état, dans sa demande, de deux points précis qu'il voulait voir aborder en médiation. Il s'agissait du déplacement permanent de la voie ferrée du CN, qui longe le boulevard Grand-Tronc, vers le corridor de l'autoroute 30, le long de la route 112-116, et de

L'aménagement d'un écran visuel le long du boulevard Grand-Tronc, et, à défaut, le déplacement de la route d'accès au viaduc dans l'axe de Kimber plutôt que Grand-Tronc, c'est-à-dire de l'autre côté de la voie de chemin de fer qui longe actuellement ledit boulevard. La figure 2 permet d'illustrer la proposition du CESH, en visualisant la localisation de trois des axes routiers dont il est question dans ce projet, soit Edna, Maricourt et Kimber. Comme on peut également le constater dans cette figure, les boulevards Edna et Maricourt sont dans le même axe, mais l'enclave territoriale de Greenfield Park interrompt ce lien. Quant au boulevard Kimber, situé parallèlement aux deux précédents, de l'autre côté de la voie ferrée, il ne se rend pas jusqu'à la route 112-116.

Lors de la première rencontre avec la commission, les représentants du CESH ont relevé que certaines parties de l'étude d'impact n'étaient pas actualisées. Ils ont ajouté des préoccupations relatives aux impacts sonores le long du boulevard Edna et présenté un projet de mise en valeur d'un boisé dans le parc industriel Pilon (document déposé A8, et transcription, séance du 24 mars 1993, p. 51-69). Le promoteur a fait le point sur le projet de mise en valeur du boisé, qu'il considère comme n'ayant aucun lien avec le projet de réaménagement de la route 112-116, puisque la voie ferrée du CN constitue une barrière physique entre les deux. Le promoteur a également apporté des éléments de justification pour réfuter leur proposition de déplacer de façon permanente la voie ferrée du CN (annexes 5 et document déposé B1).

Figure 2 La localisation des boulevards Edna, Kimber et Maricourt dans la ville de Saint-Hubert



Il a procédé au même exercice pour rejeter l'option suggérant le déplacement de l'axe de l'approche du viaduc de l'autre côté de la voie ferrée (annexes 4 et 5), puisque la nouvelle infrastructure est destinée à desservir le quartier Laflèche, à maintenir le lien avec le boulevard Edouard, et pour d'autres considérations relatives à la géométrie des ouvrages et à la disponibilité des terrains.

Le MTQ a procédé également aux mises au point nécessaires quant à la mise à jour des données et des impacts sonores le long du boulevard Edna (documents déposés B4 et B13). Les représentants du CESH ont convenu du bien-fondé des données utilisées pour l'étude des impacts sonores, mais ont fait part à la commission de leur difficulté à concevoir que les impacts appréhendés ne puissent pas justifier l'implantation de mesures d'atténuation.

Compte tenu des doutes subsistants quant aux impacts sonores, et puisque la proposition des requérants de déplacer la route d'accès au viaduc ne pouvait être acceptée, il restait alors au CESH, conformément à sa demande initiale, à poursuivre les discussions au sujet :

- de l'implantation d'un aménagement esthétique le long du boulevard Edna ;
- de l'évaluation des impacts sonores à la fin des travaux et de l'implantation éventuelle de mesures d'atténuation.

M. Jean Renaud

Enfin, les demandes de M. Jean Renaud, résidant de Saint-Hubert, reflétaient des préoccupations d'ordre général sur la qualité du milieu, en regard de la perte de biomasse, du manque de considérations d'ordre esthétique dans la conception d'ouvrages d'art, et des moyens mis à la disposition des citoyens qui utilisent d'autres modes de déplacement que l'automobile, à savoir les trottoirs, les voies cyclables et les transports en commun.

M. Renaud désirait connaître les intentions précises du promoteur en matière de plantation dans la zone d'étude et d'intégration d'éléments architecturaux à l'ingénierie des ouvrages. Il souhaitait également obtenir copie des plans et devis pour s'assurer des raccordements des voies cyclables et des trottoirs aux extrémités

du boulevard Edna. De plus, il demandait au promoteur de prévoir une voie réservée pour le transport en commun sur la route 112-116 (annexe 1; transcription, séance du 24 mars 1993, p. 81-92).

Le MTQ a apporté les clarifications exigées. En ce qui a trait à la voie réservée, le promoteur a précisé la démarche qui permettrait d'aboutir à l'implantation d'une telle infrastructure. De plus, dans le cas de son projet, il a précisé que la troisième voie résolvait un problème de capacité et non d'accessibilité, que les volumes actuels de transport en commun étaient plutôt faibles et qu'un accotement, disponible sur toute la longueur du projet, pourrait, au besoin, servir de voie réservée. Il a invité les requérants à faire leurs représentations auprès de l'organisme public de transport régional concerné, puisque c'est à lui qu'il incombe de démontrer la nécessité d'aménager une voie réservée (transcription, séance du 25 mars 1993, p. 32-33; annexes 4 et 5).

En ce qui concerne les raccordements prévus des voies cyclables et des trottoirs aux extrémités du viaduc, le promoteur en a déposé les plans et précisé que ceux-ci résultaient d'une entente avec les municipalités concernées (documents déposés B3 et B12). Il a en outre examiné et commenté des propositions d'aménagement déposées par le requérant (document déposé A14). Il a apporté de nombreux éclaircissements d'ordre technique sur les revêtements, les démarcations et la configuration des voies et trottoirs. Le promoteur a conclu ses explications en précisant que ces infrastructures étaient de responsabilité municipale, et a invité les requérants à acheminer leurs recommandations à leur municipalité respective qui verrait à contacter le MTQ si nécessaire (transcription, séance du 25 mars 1993, p. 29; annexes 4, 5 et 6).

Pour les aspects relevant de l'esthétique, le MTQ a établi la distinction entre les éléments de texture qu'il propose pour ses ouvrages et les éléments d'architecture proposés par le requérant. Ces derniers entraînent des coûts supplémentaires, puisqu'ils nécessitent une nouvelle conception en matière d'ingénierie. Le promoteur a précisé qu'il n'était pas opposé à de tels ajouts architecturaux, à condition que le milieu concerné, en l'occurrence la municipalité, accepte d'en défrayer les coûts (transcription, séance du 25 mars 1993, p. 42-43; annexe 4). Il a cependant ajouté qu'il était disposé à continuer les discussions sur les aspects esthétiques de son projet.

Quant à l'augmentation de la biomasse, le MTQ a tenu à apporter des explications relatives à ses procédures usuelles en matière d'aménagement, d'une part, et au contexte particulier du projet, d'autre part. En résumé, le MTQ procède habituellement à des plantations et à des aménagements paysagers en guise de mesures d'atténuation des impacts de ses projets, dans ses emprises, si les plantations sont jugées viables. Dans le cas du projet de réaménagement de la route 112-116, les emprises du promoteur, du CN et d'Hydro-Québec sont linéaires et contiguës, des contraintes de hauteur et de proximité résultent des installations de ces organismes d'utilité publique, et la ville de Longueuil prévoit un usage industriel pour les terrains riverains, ce qui ne permet en aucun cas de justifier une plantation (transcription, séance du 25 mars 1993, p. 39-41; annexes 4, 5 et 6). Autre élément d'importance au dossier, le MTQ, au moment de la médiation, n'est pas encore en mesure d'élaborer sur les aménagements et les plantations relatifs au projet. Toutefois, il s'est engagé à étudier les propositions de plantation présentées par le requérant. Cependant, étant donné le grand nombre d'acteurs concernés par le projet, dont le CN, Hydro-Québec, les municipalités et les requérants, le promoteur a fait état de son ouverture à participer à un processus de concertation qui permettrait à tous d'en discuter.

Pour ce requérant, il restait donc à discuter des aspects esthétiques des ouvrages ainsi que des aménagements et des plantations dans l'emprise du projet.

À la suite de l'analyse des compléments d'information fournis par le promoteur, la commission a instauré avec les requérants des discussions sur la base de propositions relatives aux impacts sonores ainsi qu'aux éléments de mise en valeur de l'environnement, notamment en ce qui concerne les aménagements paysagers et l'esthétique des ouvrages. Ces discussions sont abordées au chapitre suivant.

Chapitre 4 **La médiation**

Ce chapitre explique d'abord brièvement le concept de médiation au BAPE. Il expose ensuite le déroulement de la médiation entreprise dans le présent projet, pour finalement conclure sur les résultats obtenus.

Le concept de médiation

Actuellement, la médiation environnementale au BAPE consiste en un processus où une tierce partie, indépendante et impartiale, en l'occurrence un ou des membres du BAPE, n'ayant pas le pouvoir ni la mission d'imposer une décision, aide les parties (généralement un promoteur et des requérants d'audience publique) à résoudre leurs différends ou à s'entendre sur des points précis. L'objectif de la médiation environnementale est donc d'amener les parties à conclure une entente. À l'instar de l'audience publique, la médiation doit être perçue comme un moyen parmi d'autres apportant au Ministre un éclairage environnemental dans le processus décisionnel associé aux projets ayant des incidences environnementales.

Généralement, le recours à la médiation n'est possible que s'il y a accord du ou des requérants sur la raison d'être du projet et sur sa réalisation éventuelle. La médiation environnementale est une démarche souple de résolution de conflits. Ce sont les requérants et le promoteur qui en sont les véritables maîtres d'oeuvre. La médiation n'est pas un substitut à l'audience publique pour résoudre des problèmes environnementaux. Elle est plutôt un outil adapté à certaines situations pour amener les parties intéressées au dialogue et au consensus.

Tout au long de son mandat, le médiateur conserve le pouvoir de mettre fin au processus s'il considère qu'un accord est improbable. Il signifie alors sa décision aux parties, puis rédige son rapport. Si une entente est obtenue, les séances de médiation prennent fin.

Le déroulement de la médiation

Lors de la rencontre préparatoire qui s'est tenue respectivement avec les requérants et le promoteur, la commission a expliqué aux parties en quoi consistait une médiation. En plus d'apporter ces explications, la rencontre visait à préciser davantage les motifs soulevés par les citoyens et les organismes dans leur requête afin de présenter au promoteur un état de situation le plus juste possible. À la lumière des discussions, la commission a conclu qu'il y avait une réelle possibilité d'arriver à une entente compte tenu de l'intérêt des parties à parvenir à une solution. Aussi, après avoir établi un calendrier et un plan de travail, les discussions ont-elles commencé.

Celles-ci ne se sont pas déroulées dans le cadre de séances conjointes auxquelles participaient les requérants, le promoteur et la commission. Cette dernière avait choisi d'agir à titre d'intermédiaire et de rencontrer séparément les parties. Il y a eu huit rencontres. Certaines des discussions ont été prises en sténotypie, alors que d'autres ont fait l'objet de comptes rendus par la commission.

Six requérants ont participé à la médiation, à laquelle se sont joints deux représentants de la ville de Saint-Hubert qui, sans être requérante d'une audience publique, est concernée au premier chef par le projet.

D'entrée de jeu, la commission a constaté que les motifs de requêtes étaient trop différents pour travailler à la recherche d'un consensus. Aussi, il est apparu plus approprié de traiter chaque demande de façon individuelle tout en considérant la possibilité que sur certains points une solution puisse satisfaire plus d'un requérant. Les discussions ont eu lieu autour d'une même table même si les demandes étaient prises une à une.

Comme l'indique le chapitre précédent, plus d'une question a trouvé réponse lors des premiers échanges. Quatre points sont demeurés en suspens et ont fait l'objet de discussions vers une recherche de solution entre les requérants et le promoteur.

Deux points ont été considérés majeurs dans le cadre de cette médiation compte tenu qu'ils retenaient l'attention de plus d'un requérant. Il s'agit du bruit et des aménagements paysagers. La commission est également revenue à la question du raccordement et de l'accessibilité aux infrastructures existantes des voies cyclables et des trottoirs. Bien que cet aspect semblait résolu à l'issue des précédentes discussions, il est apparu que certaines informations semblaient incomplètes aux requérants, d'où une reprise des pourparlers.

Un dernier point de discussion a porté sur la circulation des fardiers de dimension hors norme de la compagnie Immobiliers Désourdy inc. La commission a convenu avec les parties, qu'en raison du caractère technique et spécifique du problème, il pourrait être discuté en dehors des rencontres de médiation. La commission devait toutefois être informée de l'évolution des pourparlers.

Les résultats de la médiation

L'impact sonore du projet a été au coeur des discussions notamment avec les résidents du quartier Laflèche. L'étude d'impact faisait état d'un niveau de bruit qui nécessiterait un mur écran à la hauteur de la bretelle C le long de la route 112-116. Or, dès le début de la médiation une étude complémentaire a été déposée par le promoteur, laquelle présentait des niveaux sonores à la baisse et suggérait l'abandon du mur-écran (document déposé B9). La situation a soulevé un doute chez les requérants quant à la valeur des résultats anticipés. Pour cette raison le Comité de l'environnement de Saint-Hubert et une requérante, M^{me} Caroline Delorme, ont requis du MTQ qu'il s'engage à réaliser un suivi acoustique à la fin des travaux et à mettre en place des mesures d'atténuation si les résultats indiquaient des niveaux supérieurs à ceux initialement anticipés. À cela le promoteur a répondu :

Depuis quelques années, le ministère des Transports s'engage à réaliser un suivi acoustique pour des projets routiers où des impacts sonores étaient anticipés. Un suivi acoustique permet de valider les conclusions de l'étude d'impact sonore et de réajuster, le cas échéant, les mesures d'atténuation à mettre en place.

Après la fin des travaux, un suivi acoustique sera réalisé. Ce suivi débutera lorsque toutes les phases du projet seront réalisées (raccordement du boulevard Edna-Maricourt au boulevard Jacques-Cartier à Longueuil) puisque l'évaluation des impacts sonores ainsi que des débits de circulation a été effectuée à ce moment. En effet, seuls les impacts sonores permanents, le cas échéant, occasionnés par la réalisation complète de l'échangeur peuvent être atténués. Les impacts temporaires dus à certaines phases du projet ne sont pas pris en compte.

Donc, à la fin des travaux, un suivi acoustique sera effectué. Des relevés sonores ainsi que des comptages de véhicules seront réalisés dans les secteurs résidentiels étudiés. Ces relevés serviront à évaluer les impacts réels. Il y aura alors réévaluation des impacts et élaboration de mesures d'atténuation si nécessaire.

(Annexe 6)

La commission comprend que l'engagement du promoteur à réaliser un suivi acoustique s'applique précisément aux demandes qui lui ont été adressées par les requérants.

Elle ajoute en ce qui a trait au niveau de bruit que le MTQ considère qu'«il doit y avoir intervention par des mesures de protection acoustique, tel un écran, lorsque les impacts négatifs obtenus sont moyens ou forts et lorsque les niveaux projetés sont supérieurs à 55 dBA (Leq (24h))»¹ (document déposé B9, p. 5). Le MTQ a également précisé que ce critère de 55 dBA est utilisé en ce qui concerne la construction de nouvelles routes, alors qu'en ce qui a trait aux routes existantes, la référence est de 65 dBA. À l'intérieur de cet intervalle, soit entre 55 dBA et 65 dBA, le MTQ considère qu'une augmentation de 5 dBA représente un impact fort.

La zone d'étude définie par le projet constitue un milieu qui a été fortement perturbé par l'implantation de diverses infrastructures, telles que la cour de triage du CN et le passage de lignes de transport d'énergie électrique. Aussi pour les résidants des environs le réaménagement de la route 112-116 et la construction de l'échangeur Edna-Maricourt viennent amplifier l'état général de détérioration du milieu et ils exigent du promoteur qu'il contribue à améliorer la qualité visuelle du milieu après la réalisation du projet.

Sur cet aspect le promoteur ne pouvait pas fournir de réponses satisfaisantes aux requérants en raison du caractère prématuré des demandes par rapport au calendrier des travaux. De fait, à cette étape du projet, où le MTQ est à finaliser les plans et devis techniques, le détail des aménagements paysagers n'est pas connu. Dans les circonstances, la commission a suggéré la création d'un comité de suivi : proposition qui a été reçue favorablement par les parties. L'un des requérants, M. Jean Renaud, a alors accepté l'invitation qui lui a été faite par la commission de rédiger un projet de texte sur le fonctionnement du comité où seraient précisés son mandat, sa composition et le rôle des participants. La proposition a fait l'unanimité (document déposé A16, annexe 7) et le MTQ s'est engagé :

*à considérer les recommandations qui pourront émaner du comité de suivi.
Il ne s'engage toutefois pas à les réaliser d'office puisqu'elles devront répondre aux critères énumérés dans la réponse précédente².*

1. dBA: Unité de mesure du bruit corrigée pour l'oreille humaine.

2. Le MTQ réfère ici à la première réponse à M. Renaud, annexe 4.

Nous ne voyons pas d'objection à ce que le comité propose des mesures d'aménagement paysager plus élaborées que ce que le Ministère juge pertinent dans le cadre de ce type de projet. Toutefois, les coûts reliés à la réalisation de ces mesures supplémentaires devront être défrayés par les municipalités concernées.

Il nous apparaît essentiel que le comité, pour être en mesure de réaliser un suivi, attende une proposition de plan d'aménagement paysager produit par le Ministère. Des commentaires pourront être émis sur la base de ce plan.

Nous suggérons qu'un représentant du Ministère et un représentant d'Hydro-Québec siègent sur le comité afin d'accélérer les échanges entre ces organismes et les requérants.

(Annexe 6)

Dans la proposition, il était suggéré que certains représentants d'organismes publics, notamment le CN, Hydro-Québec, les villes de Longueuil et Saint-Hubert, soient conviés à participer aux travaux du comité de suivi sur les aménagements. La commission a donc entrepris les démarches nécessaires pour obtenir une confirmation de leur part. Tous ont acquiescé à la demande comme le démontrent les lettres transmises à la commission (annexe 8). Certains requérants siégeront aussi à ce comité. À cet égard M. Renaud, M^{me} Delorme et le Comité pour l'environnement de Saint-Hubert ont déjà confirmé leur présence (annexe 10).

Par ailleurs, comme en font foi d'autres réponses déposées par le promoteur, il y aura des propositions d'aménagement soumises à ce comité, entre autres, pour les sections situées dans le quartier Laflèche entre les rues Albert et Soucy, ainsi qu'Albert et Cartier (document déposé A14, annexe 6).

À l'examen de l'ensemble de ces éléments et des discussions relatées au chapitre 3, la commission conclut que le comité de suivi pourra discuter aussi bien des aménagements paysagers que de l'esthétique des ouvrages, et qu'il entamera ses travaux lorsque le MTQ déposera une première proposition d'aménagement.

Un autre point de discussion a porté sur le raccordement des voies cyclables et des trottoirs aux infrastructures existantes et leur accessibilité durant et après les travaux.

En ce qui a trait au premier point, certains requérants s'inquiètent du devenir d'une partie de la voie cyclable existante entre les rues De Gaulle et Edouard qui, selon toute vraisemblance, serait perturbée par la construction de la bretelle C et de la voie de service. Le promoteur les a rassurés en fournissant les explications suivantes :

Après vérification sur les lieux et au constat de l'espace disponible, en tenant compte de la réalisation des travaux, le ministère des Transports (MTQ) relocalisera la piste cyclable à proximité de son site actuel.

Cependant, étant donné que cette piste occupera, en certains endroits, des superficies prévues en espaces verts, il serait opportun de discuter de sa localisation précise par le biais du comité qui doit traiter des aménagements paysagers.

Également, durant la période temporaire de déviation de la voie ferrée le MTQ assurera le maintien de la piste cyclable, le plus près possible de sa localisation actuelle.

(annexe 6)

Sur la question de l'accessibilité, les requérants situés le plus près du futur échangeur Edna-Maricourt ont voulu savoir comment le MTQ entendrait assurer le maintien d'un lien avec la route 112-116. Le promoteur a fourni cette réponse :

Entre la rue Soucy et le centre commercial situé près de l'intersection Edouard/Elisabeth, certains accès pour piétons et cyclistes seront permis. On peut considérer que ces accès devraient être situés à l'extrémité des rues existantes.

Cependant, la faisabilité de cette hypothèse devra être évaluée. À cette fin, des propositions en regard du nombre et la localisation de ces accès seront intégrées aux travaux du comité sur l'aménagement paysager.

(Annexe 6)

Enfin, dans un autre ordre d'idées, les problèmes relatifs à la circulation des fardiens hors norme de la compagnie Immobiliers Désourdy inc. ont été résolus à la satisfaction des parties. Le requérant ayant reçu l'assurance que ses camions pourront circuler sur le réseau routier compris dans la zone d'étude pendant et suivant la période de construction (document déposé B7).

Pour terminer, le promoteur s'étant engagé à respecter le contenu des propositions qu'il a déposées en cours de médiation ainsi que les demandes spécifiques précisées dans les lettres des requérants (document déposé B16 et annexe 9), ceux-ci acceptent de retirer leur demande d'audience publique (annexe 10).

Chapitre 5 **La conclusion**

La médiation menée dans le cadre du projet de réaménagement de la route 112-116 a permis d'arriver à une entente entre le promoteur et les requérants et de conclure cet exercice avec succès.

Cette entente repose avant tout sur le respect des conditions qui ont fait l'objet d'un consensus entre les requérants que celles spécifiques à chacun d'entre eux, puisque c'est l'ensemble de ces conditions qui a mené au retrait des demandes d'audience publique.

Les propositions qui ont permis de satisfaire plus d'un requérant concernent la création d'un comité de suivi des aménagements et la réalisation d'un suivi acoustique.

Le mandat et la composition du comité ont été clairement définis et encadrés par les parties. La proposition a fait l'unanimité.

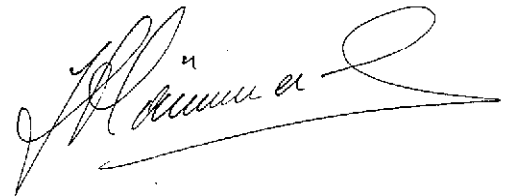
En ce qui a trait à la question des impacts sonores, le promoteur s'est engagé, comme le souligne la réponse qu'il a transmise à la commission, à les réévaluer et dans l'éventualité où les résultats indiqueraient des niveaux supérieurs à ceux initialement anticipés, il considérerait la mise en place de mesures d'atténuation.

En terminant, la commission tient à souligner l'ouverture des requérants pour la recherche d'un compromis et l'effort du ministère des Transports pour accéder à leurs demandes. Elle désire également signaler la participation active et volontaire de la ville de Saint-Hubert. Elle est particulièrement reconnaissante envers M. Raymond Lampron qui par sa collaboration a permis d'obtenir avec diligence l'engagement de sa municipalité à prendre charge du comité de suivi des aménagements.

Fait à Montréal,



JOHANNE GÉLINAS
Responsable de la médiation

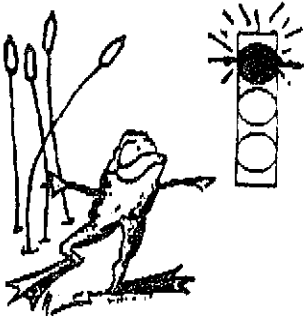


JOHN HAEMMERLI
Commissaire

Avec la collaboration de Marie-Claude Delisle, secrétaire de commission

Annexe 1

**Les demandes d'audience
publique ou de médiation**



COMITÉ pour l'ENVIRONNEMENT de SAINT-HUBERT Inc.
1125, rue Montgomery, Saint-Hubert (Québec), J4T 3N5

M. Pierre Paradis, ministre de l'Environnement,
3900, rue Marly, 6ème étage,
Sainte-Foy, (Québec),
GLX 4E4

Saint-Hubert, le 15 décembre 1992.

Monsieur le ministre,

Nous désirons porter à votre attention les observations suivantes concernant le projet de réaménagement de la route 112-116, afin qu'elles soient considérées dans l'étude d'impact environnemental du ministère des Transports du Québec (MTQ).

Cette étude ne tient pas compte de la dégradation constante du secteur concerné depuis les 10-15 dernières années, portant préjudice à la qualité de vie et à la facilité de revente des propriétés. Voici quelques-unes de ces nouvelles nuisances:

LA VOIE DU CN: accroissement du trafic ferroviaire, donc du bruit et des risques reliés au transport des marchandises dangereuses.

LES LIGNES DE L'HYDRO: les recherches tendent à prouver un lien entre les cancers (leucémie) et la proximité des lignes à haute tension.

AEROPORT SAINT-HUBERT: accroissement là aussi du trafic aérien au-dessus des résidences.

AUTOROUTE 112-116: (voir étude du projet de réaménagement).

PARC INDUSTRIEL PILON: déploiement des activités de la cie Désourdy, dont l'entreposage en particulier contrevient aux règlements de zonage; destruction d'un boisé à vocation récréative; exploitation d'un dépôt à neige en partie réalisé; etc..

BOUL. EDNA: circulation qui passe de saisonnière à annuelle.

PISTE CYCLABLE (1992): perte d'intimité; accès facilité aux voleurs; expérience d'un tour de ville cycliste où les résidents furent temporairement dans l'impossibilité de sortir/entrer dans le secteur.

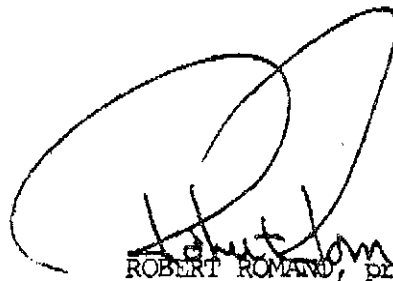
SERVICE D'AUTOBUS: perte du cachet de tranquillité dont jouissait une partie du secteur avant son instauration.

"NOUS N'HÉRITONS PAS LA TERRE DE NOS PARENTS; NOUS L'EMPRUNTONS À NOS ENFANTS !"

Nous pensons que vous conviendrez, monsieur le ministre, qu'il y a des limites à concentrer les inconvénients de la vie en société dans des secteurs particuliers, les citoyens ayant des droits égaux face à la qualité de leur environnement.

Nous souhaitons, au su de cette détérioration des conditions de vie ci-détaillée, que vous reconsidériez les scénarios impliquant le déménagement de la voie ferrée, ce qui améliorerait la tranquillité et la sécurité des riverains, chose que les plans d'urbanisme antérieurs ont amplement négligé.*

Veillez recevoir, monsieur Paradis, l'expression de nos salutations respectueuses.



ROBERT ROMANO, président,

* voir annexe



CLODET COCHARD, secrétaire.
(tél. 514-926-1681)

c.c.:

Mme Christiane Pelchat, députée de Vachon, 5141 Montée St-Hubert,
Saint-Hubert, (Québec) J3Y 1V6

Mme Pierrette Venne, députée de St-Hubert, 5440 chemin Chambly,
Saint-Hubert, (Québec) J3Y 3P1

M. Pierre-D. Girard, maire, Hôtel de Ville, 5900 boul. Cousineau,
Saint-Hubert, (Québec) J3Y 7K8

Mme Sylvie Desjardins, analyste, BAPE, 5199 rue Sherbrooke Est, bureau 3860,
Montréal, (Québec) H1T 3X9

M. Pierre-André Dugas, ingénieur, Ministère des Transports, 201 Place Chrs-
Lemoine, 5e étage, Longueuil, (Québec) J4K 2T5

/suite, annexe 1.

Saint-Hubert, le 16 décembre 1992.

Nous désirons préciser, suite aux informations fournies hier par madame Sylvie Desjardins et monsieur Pierre-André Dugas (directeur adjoint du MTO), que le déplacement de la voie ferrée que nous recommandons concerne le tronçon parallèle au boul. Edna-Maricourt -ou Grand Tronc- et devrait se faire à partir de la cour de triage, et s'enligner avec celle qui longe la route 112-116 pour rejoindre l'autoroute 30.

Cette amélioration se justifie dans le cadre du présent réaménagement urbain. Cela éviterait la construction d'un échangeur complet (à 3 niveaux), et limiterait les travaux à un viaduc simple. Les fonds ainsi économisés pourraient servir au financement du réaménagement de la voie ferrée.

Nous sommes convaincus de la rentabilité du geste en termes de sécurité et d'une meilleure qualité de vie (moins de stress engendré par le bruit), de même que, pour le CN, la simplification de l'entretien de cette ligne.

Nous appuyons également les demandes des citoyens présents pour l'amélioration esthétique, par l'apport d'une butte aménagée avec des arbres tout au long de la voie de service Grand Tronc, et non seulement près de l'échangeur, et/ou que cette voie de service soit aménagée de l'autre côté de l'actuelle voie ferrée, car la Ville y possède une bande de terrain prévue pour l'exploitation future du parc industriel Pilon.

Merci d'en prendre note pour la présente demande d'audience publique sur le projet de réaménagement de la route 112-116 à Saint-Hubert.

RR/cc

Participants à la soirée d'information du 15 décembre 1992 donnée au Centre Pierre-Lucas, 2060 rue Holmes, à Saint-Hubert, et animée par madame Sylvie Desjardins, analyste au BAPE; les signataires suivants appuient la demande du COMITE pour l'ENVIRONNEMENT de SAINT-HUBERT inc. du même jour:

NOM	ADRESSE
Jeanne Marie Lafontaine	1326 Rue McLaughlin St-Hubert
Renaud Poirier	3950 - STR W. LAURIE ST HUBERT
Glaire Lacombe	1210 Bodin St-Hubert
Genevieve Lalonde	1149 Montgomery St-Hubert
Assunta Prigorato	1455 Girard St-Hubert
Pierrette de Montigny	3639 Deane, St-Hubert
André Desorme	1287 Languin, St-Hubert
J. Trudel	1287 Languin St-Hubert
André Blachet	1392 Carter St-Hubert
O. Quentin Dubois	1125 Montgomery St-Hubert



Ville de Saint-Lambert

55, ave Argyle, Saint-Lambert

J. P. & H. S.

Cabinet du Maire

Le 17 décembre 1992

Monsieur Pierre Paradis
Ministre de l'Environnement
3900, rue de Marly, 6e étage
Sainte-Foy (Québec)
G1X 4E4

Objet : Réaménagement des routes 112 et 116

Monsieur le Ministre,

Le comité de circulation de la ville de Saint-Lambert a été saisi de votre procédure d'audiences publiques concernant le projet de réaménagement des routes 112 et 116 entre les échangeurs Charles-LeMoynes et Saint-Hubert.

L'impact de ce projet pour la ville de Saint-Lambert découle du fait que la route 112 est liée directement au pont Victoria, à Saint-Lambert. Cette route amène un volume de circulation important dans notre ville, situation qui n'est pas couverte par l'exposé du BAPE pour le projet de réaménagement.

L'aménagement proposé des routes 112 et 116 selon les normes applicables aux autoroutes urbaines augmentera davantage la circulation, déjà intense, sur cette route. Les matins, du lundi au vendredi, la circulation dense vers Montréal via le pont Victoria se retrouve dans un bouchon en rejoignant, sur la rue Saint-Louis et le boulevard Laurier, la file d'attente pour le pont.

Ce blocage incite les automobilistes à zigzaguer à travers les rues résidentielles de Saint-Lambert pour tenter de rejoindre le pont Victoria par des points de jonction plus proches de celui-ci.

Le débit matinal accru de véhicules apporté par les routes 112 et 116, une fois reconstruites, deviendra insupportable pour les secteurs résidentiels situés entre le boulevard Taschereau et le fleuve Saint-Laurent, le long de la route 112.

Par ailleurs, la route 112 croise la route 132 à l'entrée du pont Victoria. Il s'agit de l'intersection de deux autoroutes urbaines

régionales dont les liens de communication sont assurés à 80% par des rues à vocation résidentielle de Saint-Lambert.

Qu'il s'agisse d'un voyageur de la région de Saint-Bruno désireux d'emprunter la route vers les Etats-Unis, d'un automobiliste sortant du pont Victoria pour aller à Boucherville ou d'un camionneur de LaPrairie qui veut transporter sa charge à Saint-Hilaire, tous les véhicules empruntent les rues résidentielles pour faire le lien entre les deux autoroutes. Ainsi, plusieurs milliers de véhicules par jour passent sur les rues Riverside, Osborne, Macaulay et le boulevard Union.

Depuis 1961, lorsque le ministère des Transports a rejeté la recommandation des consultants Beauchemin, Beaton, Lapointe pour que la route 132 soit construite en contrebas, les rues résidentielles ont servi aux fins régionales de transport. Trente ans plus tard, suite à l'étalement urbain sur la rive-sud, les pressions environnementales exercées par la circulation sont devenues intolérables pour les résidents.

Le Conseil de la ville de Saint-Lambert se joint à moi pour demander au ministère de l'Environnement et au ministère des Transports d'envisager toutes les solutions possibles à court, à moyen et à long terme pour éviter que Saint-Lambert ne devienne le point de convergence de toute la circulation automobile de la rive-sud.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma très haute considération.

Le Maire,



Bertrand Girard
BG/hg

cc Monsieur Sam Elkas, ministre des Transports
Monsieur André Bourbeau, ministre de la Main-d'oeuvre, de la
Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle

EXTRAIT du procès-verbal d'une séance ordinaire du Conseil de la Ville
de Saint-Lambert tenue le vingt et unième jour de décembre 19 92

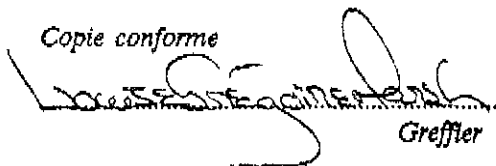
RÉSOLUTION NUMÉRO 92-407

Il est proposé par le Conseiller D. Ryan
appuyé par le Conseiller D. McNamara

QUE le Conseil demande au ministère de l'Environnement, dans le cadre de la consultation du BAPE sur le réaménagement des routes 112 et 116, de tenir compte des impacts négatifs sur la circulation pour la ville de Saint-Lambert.

Adoptée à l'unanimité

Copie conforme


Louise St-Onge
Greffier

St-Hubert, le 3 janvier 1993

Monsieur Pierre Paradis
Ministre de l'Environnement
3900, rue de Marly
6e étage
Ste-Foy (Québec)
G1X 4E4

Objet : Demande d'audience publique sur le projet Route 112-116

Monsieur le Ministre,

Ayant pris connaissance de l'étude préliminaire du projet «Route 112-116 entre l'échangeur Charles-Lemoyne et St-Hubert, et rue Edna-Maricourt», j'aimerais par la présente demander la tenue d'une audience publique afin de me permettre de faire valoir mon point de vue sur ce projet.

Je suis résidente propriétaire du 1287 de la rue Langevin à St-Hubert depuis un peu plus de quatre ans. J'ai acheté cette maison parce qu'elle avait plusieurs qualités auxquelles je tenais beaucoup, entre autres : cour arrière sans voisins (parce qu'elle est contiguë à un terrain d'Hydro-Québec) et cul-de-sac donnant sur la rue Edna (fermée l'été à toute circulation et ouverte à peu de véhicules l'hiver), le tout m'assurant une grande tranquillité.

Il est certain que beaucoup de citoyens de St-Hubert et de Longueuil seront heureux de voir la future autoroute 112-116 faciliter leurs déplacements quotidiens. Cependant je suis de ceux qui seront forcés de subir ces changements à quelques mètres de leur résidence. Durant toute la durée des travaux, soit environ quatre ans, nous perdrons jouissance de nos cours arrière, à cause du bruit des constructions, du va-et-vient continu des camions et autres machineries lourdes, de l'augmentation du bruit causée par le réaménagement de la voie de chemin de fer du CN sur la rue Cartier (donnant directement sur ma cour), sans parler de la pollution, de la poussière, et du stress que nous aurons à vivre pendant et après les travaux.

Non, Monsieur le Ministre, je ne tiens pas à vivre dans un chantier de construction durant quatre ans pour ensuite avoir à quelques mètres de chez moi un mur écran de huit mètres de haut qui réduira peut-être le bruit mais me cachera la vue tout autour de la maison. Je ne veux pas échanger la vue et la tranquillité dont je jouis maintenant pour la pollution, le bruit et les odeurs désagréables occasionnés par la proximité d'une autoroute.

De plus, Monsieur le Ministre, pouvez-vous me dire de combien ma maison sera dévaluée après un tel changement environnemental ?

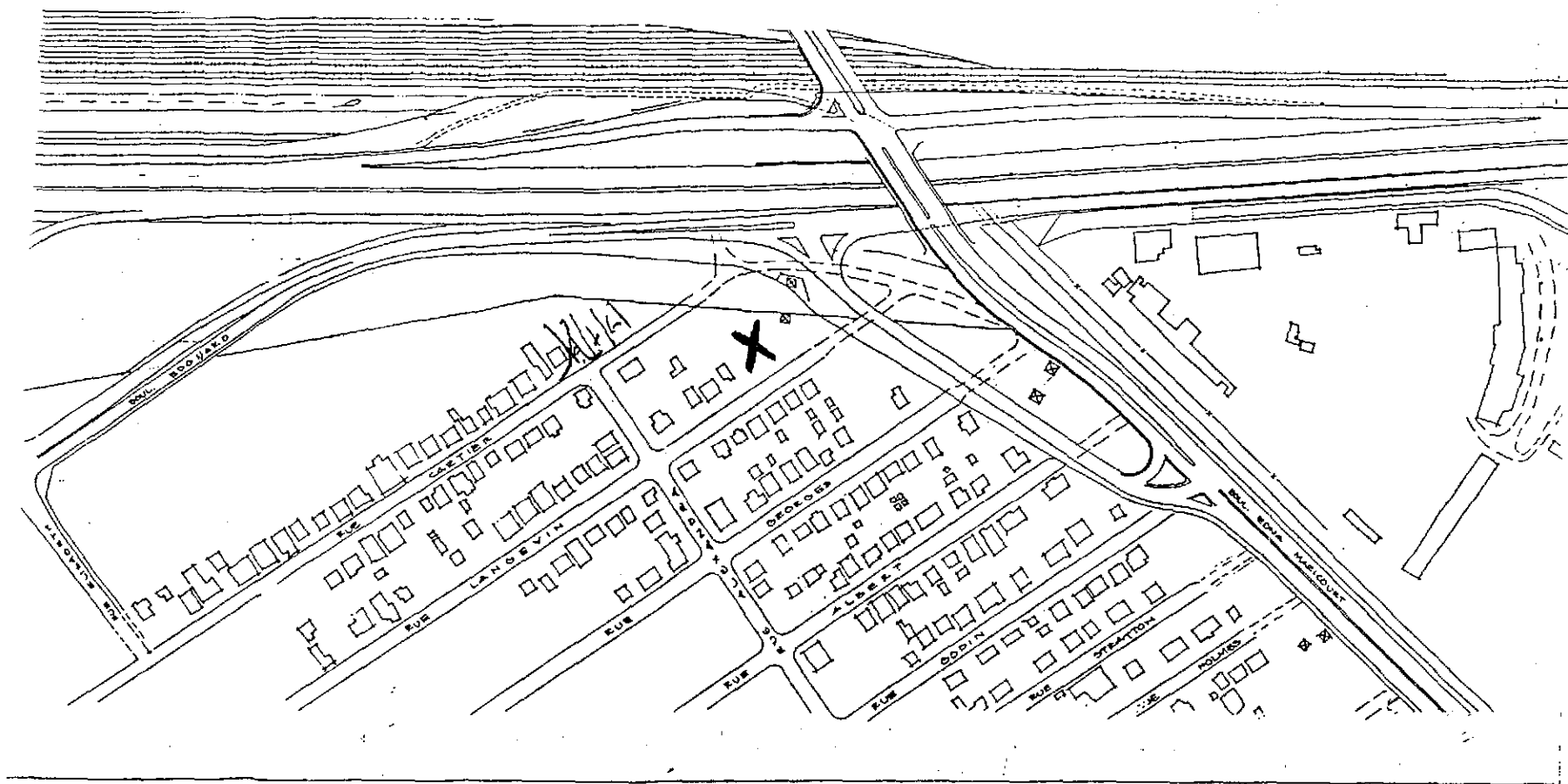
Je vous invite à venir constater vous-même où se situe exactement ma maison, peut-être comprendrez-vous alors ma grande inquiétude. Je joins à cette lettre une photocopie du plan de la future route, sur laquelle j'ai indiqué d'un x l'emplacement de ma propriété.

Je vous remercie d'avance de l'attention que vous porterez à ma demande et vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma considération distinguée.



Caroline Delorme
1287, rue Langevin
St-Hubert (Québec)
J4T 1X4

tél. : (514) 676-4146



MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
 Secteur du futur viaduc Edna-Maricourt
MESURES DE BRUIT DE FOND DIURNES
 - niveaux Leq entre parenthèses
 - niveaux nocturnes correspondants encadrés

Saint-Hubert, le 5 janvier 1993

M. Pierre Paradis,
Ministre de l'Environnement
3900, rue de Marly, 6e étage
Sainte-Foy
G1X 4E4

OBJET: Étude d'impacts route 112-116

Monsieur,

J'ai pris connaissance de l'étude d'impacts sur l'environnement du projet de réaménagement de la route 112-116 entre les échangeurs Charles-Lemoyne et Saint-Hubert. J'ai aussi assisté à une réunion d'informations tenue à Saint-Hubert le 15 décembre.

Demeurant à Saint-Hubert depuis 7 ans, j'ai régulièrement à circuler dans l'environnement de ce projet que ce soit à bicyclette, en transport en commun ou en automobile. J'ai aussi quatre enfants d'âge scolaire qui connaissent ce secteur et qui vont sans doute être appelés à l'utiliser de plus en plus.

J'aimerais vous faire part d'un certain nombre de préoccupations relativement à ce projet.

1. La biomasse

Ce milieu est très dégradé par la présence d'une cour de triage ferroviaire, de deux lignes électriques, d'une autoroute et d'une zone industrielle. Ce vaste espace est donc très minéralisé et il y aurait lieu d'augmenter la biomasse de cette zone. Les plantations prévues ne devraient pas être faites uniquement dans un but d'aménagement paysager ou d'atténuation de certains impacts négatifs. Tous les espaces résiduels de ce projet devraient être plantés massivement afin de contrebalancer la minéralisation excessive de ce secteur et d'améliorer notre environnement métropolitain.

2. L'architecture des structures

Les structures qui seront érigées sont situées en milieu urbain où des milliers de personnes y passent chaque jour. Le promoteur devrait faire preuve davantage de créativité afin que cet ouvrage d'art compte davantage d'architecture et de décoration dans ses formes, ses matériaux et ses couleurs. Cette construction est prévue pour quelques décennies: elle doit s'intégrer à notre environnement et procurer un bénéfice esthétique.

...2

3. Les raccordements cyclistes

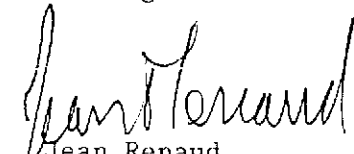
C'est grâce à la ville de Saint-Hubert si un trottoir et une piste cyclable ont été intégrés à la structure à trois étages prévue dans ce projet. L'étude d'impacts ne permet pas de voir comment sera fait cet aménagement ni les raccordements avec les réseaux municipaux de Longueuil et de Saint-Hubert. Du côté de Longueuil, les raccordements sont très importants puisqu'ils doivent permettre aux cyclistes de se diriger vers l'ouest afin de pouvoir franchir le boulevard Taschereau par l'échangeur Charles-Lemoyne. Cette direction vers l'ouest permet de se rendre à travers Lemoyne et Saint-Lambert à la passerelle cycliste de la route 132 et du pont Victoria et ainsi d'avoir accès à l'île Notre-Dame, au Vieux-Port, au centre-Ville et au réseau cyclable de la CUM.

4. Une voie réservée pour autobus, taxis et au covoiturage

Ce tronçon de la route 112-116 constitue la voie d'accès à Montréal et au métro Longueuil des populations de Saint-Hubert, Saint-Bruno, Beloeil, Saint-Hilaire et d'une partie de celle de Longueuil. Son réaménagement devrait intégrer une voie réservée pour le transport en commun en autobus, en taxis ou en covoiturage. Cette portion de 3.2 km de la route 112-116 est majeure sur la rive-sud puisqu'il ne reste plus que 2.5 km avant d'atteindre le pont Jacques-Cartier par le boulevard Taschereau.

Ces quatre sujets font partie de la proposition du schéma d'aménagement révisé de la MRC Champlain. Dans un projet de 30M\$, ces considérations m'apparaissent fortement justifiées afin de faire en sorte que nos interventions dans l'environnement s'y intègrent mieux et contribuent à l'amélioration de la qualité de notre milieu de vie.

Je vous prie d'agréer, Monsieur Paradis, l'expression de mes sentiments distingués.



Jean Renaud
7188, Arthur-Halley
Saint-Hubert
J3Y 8P9

c.c. M. Pierre D. Girard, maire de Saint-Hubert
Mne Sylvie Desjardins, analyste, B.A.P.E.



Ville de Greenfield Park

158 BOULEVARD CHURCHILL, GREENFIELD PARK, QUÉBEC J4V 2M3

Hôtel de ville, 671-5955

Police 671-1931 — Incendies 671-7920 — Garage 443-9079 — Centre René Veillet 678-8950 — Aréna 672-0422 — Bibliothèque 672-7500

Le 11 janvier 1993

Poste certifiée Lc 006 840 761

Gouvernement du Québec
Ministère de l'Environnement
3900 rue de Marley, 6^e étage
Sainte-Foy, Québec
G1X 4E4

A l'attention de M. Pierre Paradis

Objet: Réaménagement de la route 112-116 entre les
échangeurs Charles-Lemoyne et St-Hubert
Audiences publiques
Lt93-02

Monsieur,

La Ville de Greenfield Park a pris connaissance des documents émis relativement au réaménagement de la route 112-116 entre les échangeurs Charles-Lemoyne et St-Hubert en date du mois de novembre 1992.

Ces documents expliquent en profondeur les impacts environnementaux et les mesures d'atténuation sur les territoires limitrophes de la route 112-116. Toutefois, il n'en est pas fait mention dans ce rapport de l'impact que ce réaménagement pourrait avoir sur le territoire de la Ville de Greenfield Park.

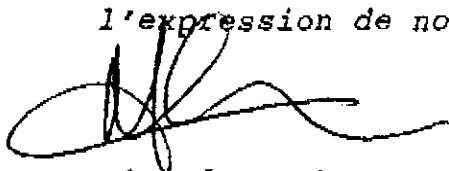
Il est à noter que la rue Edna-Maricourt sera prolongée jusqu'à la Ville de Longueuil et l'autoroute. La rue Edna-Maricourt longe les limites du territoire de la Ville de Greenfield Park et un secteur résidentiel.

D'autre part, le nouveau réaménagement de la route 112-116, transformé en autoroute, aboutira à l'échangeur Charles-Lemoyne et le boulevard Taschereau qui dessert la Ville de Greenfield Park.

2...

Compte tenu la proximité des interventions à notre ville, nous vous prions d'accepter, monsieur le Ministre, notre demande de tenir une audience publique relativement à ce projet. Le but de cette demande est de connaître l'impact de ces interventions et les mesures d'atténuation proposées sur le territoire de Greenfield Park.

Vous remerciant à l'avance de l'attention que vous porterez à cette demande nous vous prions d'agréer, monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments les plus distingués.



Miguel Escobar, architecte
Dir. Urb. & Serv. Techn.

ME/mn

Immobiliers Désourdy 1949 inc.
3350, boulevard Laurier
St-Hubert (Québec)
J3Y 6T2

Téléphone: (514) 676-7721
Télécopieur: (514) 656-1015

RECOMMANDÉ

Le 13 janvier 1993

Monsieur Pierre Paradis
Ministre de l'Environnement
GOVERNEMENT DU QUÉBEC
3900, rue Marly
6ième étage
MONTRÉAL (Québec)
G1X 4E4

**OBJET: Étude d'impact sur l'environnement de la
route 112-116, entre les échangeurs Charles-
Lemoyne et St-Hubert, incluant l'échangeur
Edna-Maricourt**

Monsieur le Ministre,

Dans le cadre de la période d'information relativement au dossier indiqué en rubrique, Immobiliers Désourdy 1949 inc. désire vous faire part de ses commentaires face aux impacts appréhendés par ledit projet.

Les terrains occupés par la compagnie sont localisés en bordure de l'actuelle route 112-116. L'accès à ceux-ci se fait donc directement de cette route (voir le plan joint à la présente).

Les principales activités de Désourdy et de ses compagnies affiliées sont dans le domaine de la construction routière et de grands ouvrages d'art. La nature de ces activités implique d'une part, le transport de machinerie de natures diverses et souvent de dimensions imposantes et d'autre part, le nécessité d'accéder facilement à cette voie autoroutière.

.../2

Monsieur Pierre Paradis
Le 13 janvier 1993
Page 2

Face à cette situation, Désourdy a un intérêt marqué dans la réalisation de ce projet. Suite à l'analyse des documents de ce dossier (Étude d'impact sur l'environnement, Pluram juillet 1990, Recueil de réponses à la demande de renseignements complémentaires du MENVIQ relative à l'étude d'impact sur l'environnement, MTQ avril 1992) et à une rencontre avec un représentant du Service des projets-ouest au MTQ, nous vous faisons part de nos commentaires:

1. La géométrie des intersections devra permettre la circulation des véhicules et ne pas perturber ou réduire les opérations. Plus particulièrement, les intersections des bretelles B et C avec la future rue Edna-Maricourt et la bretelle C avec le futur boulevard Édouard, peuvent causer certains problèmes (angle d'intersection inférieur à 90 degrés). Une rencontre a eu lieu avec un représentant du Service des projets-ouest au Ministère des Transports du Québec à ce sujet et le Service devrait nous fournir plus de détails quant aux problèmes ou solutions qui pourraient survenir.
2. Les phases de construction du projet présentées au dossier ne précisent pas comment nous pourrions accéder à nos terrains durant cette période.
3. La construction de l'échangeur à trois niveaux créera un impact visuel significatif (route 112-116 en dépression et viaduc au-dessus) sur notre propriété. Cet impact se traduit par une perte de visibilité desdits terrains et, conséquemment, une perte de valeur.
4. Après la réalisation de ce projet, l'accès aux terrains de la compagnie sera plus complexe en nécessitant davantage de temps de camionnage. Ceci constitue pour nous un impact économique non négligeable. De plus, cette réduction de l'accessibilité réduit la valeur des terrains.

Monsieur Pierre Paradis
Le 13 janvier 1993
Page 3

5. L'aménagement de la voie de service et de notre voie d'accès nous obligera à réaménager tout l'espace de stationnement présentement localisé à l'avant de l'édifice. Nous vous signalons que ce stationnement est en partie aménagé sur des terrains déjà expropriés par le MTQ. Le nouveau stationnement devra être aménagé à même l'espace occupé par la cour d'entreposage de notre machinerie. Ceci constitue donc une perte d'espace d'entreposage et des coûts de réaménagement.
6. Une balance commerciale privée pour camion est installée sur nos terrains. Il serait pertinent d'évaluer si la nouvelle configuration de la route 112-116 ne rendra pas, à toute fin pratique, inutilisable cet équipement.

L'ensemble des impacts précédemment invoqués n'ont pas été pris en compte lors de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement par le Ministère des Transports du Québec. Nous considérons que Désourdy aura à subir des impacts importants dans le cadre de la réalisation de ce projet et aucune mesure de mitigation n'a été prévue.

Par contre, nous sommes d'avis que la nature des impacts appréhendés ne commandent pas la tenue d'audiences publiques telles que prévues par la Loi. Une approche de conciliation entre le ministère des Transports du Québec et Désourdy nous semble préférable.

Dans l'attente de vos commentaires, veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

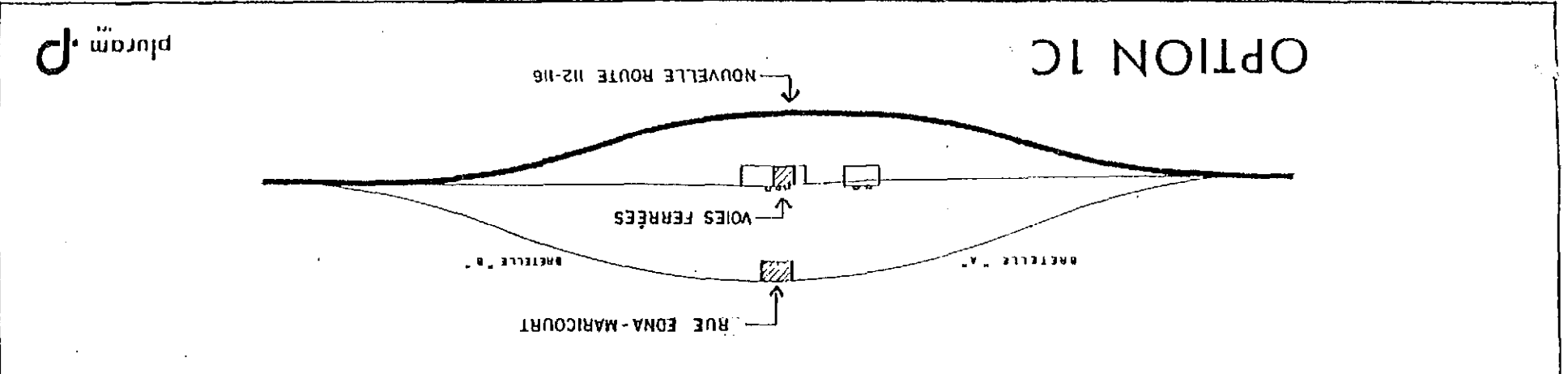
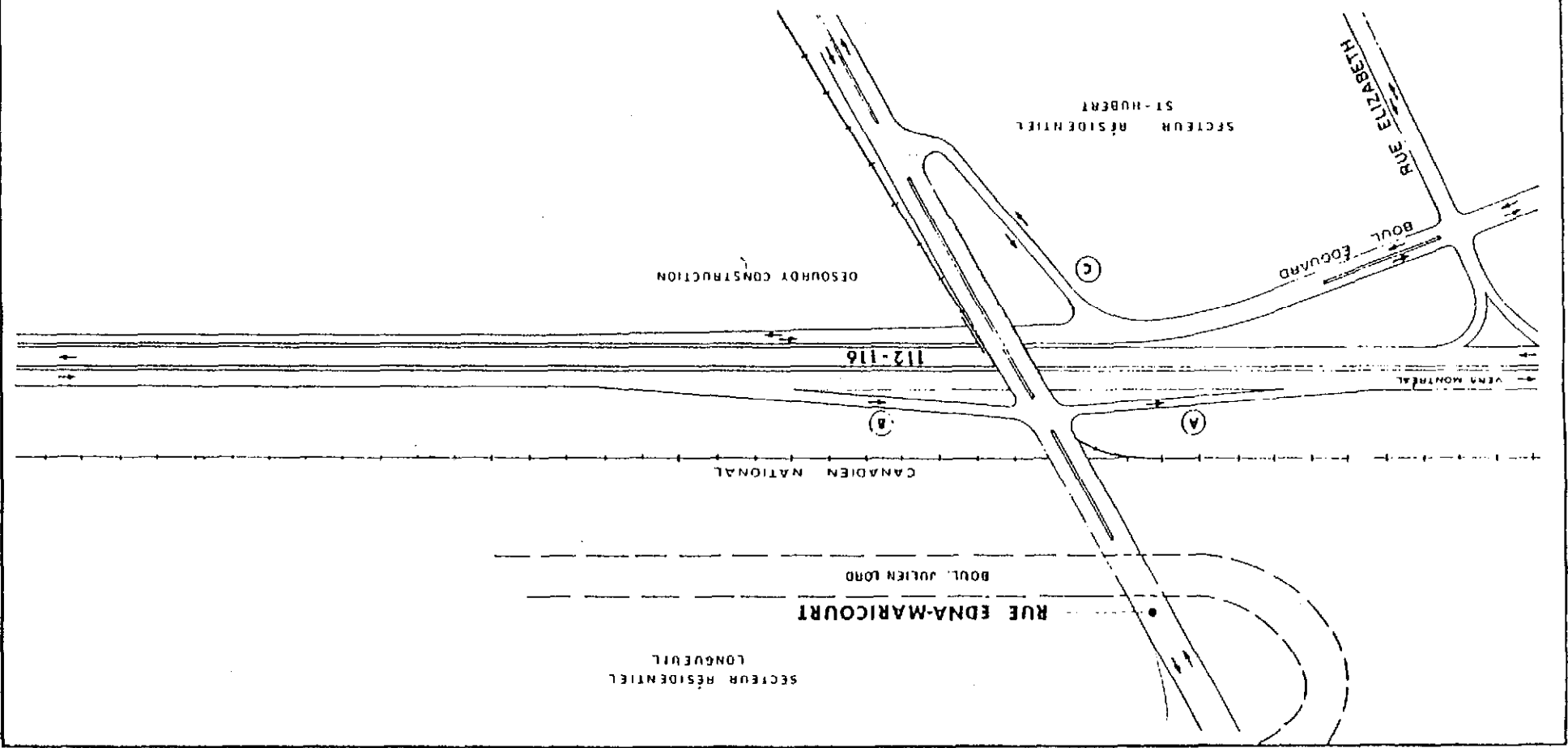
Immobiliers Désourdy inc.



Jacques Ste-Marie, ing.
Directeur de projets

JSTM/dr
P.j.

c.c. Mme Sylvie Desjardins, BAPE



Annexe 2

La chronologie des faits saillants de la médiation

4 février 1985	Avis de projet du MTQ à la Direction des évaluations environnementales du MENVIQ
7 février 1985	Dépôt de l'avis de projet
14 juin 1985	Émission de la directive finale
25 septembre 1990	Dépôt officiel de l'étude d'impact
19 avril 1991	Demande de renseignements complémentaires du MENVIQ dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact
16 avril 1992	Réponse du promoteur aux questions complémentaires
Octobre 1992	Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact
11 novembre 1992	Lettre du ministre de l'Environnement confiant au BAPE un mandat pour la tenue de la période d'information et de consultation publiques
30 novembre 1992	Début de la période d'information et de consultation publiques et ouverture de deux centres locaux de consultation aux bibliothèques municipales de Saint-Hubert et de Longueuil

- 15 décembre 1992 Lettre du comité pour l'environnement de Saint-Hubert au ministre de l'Environnement concernant une demande d'examen d'un scénario de déménagement de la voie ferrée, avec en annexe (16 décembre 1992) une demande d'audience publique appuyée par des citoyens présents à la soirée d'information du BAPE
- 17 décembre 1992 Lettre de la ville de Saint-Lambert, au ministre de l'Environnement, soulignant les impacts négatifs du projet
- 3 janvier 1993 Lettre de demande d'audience de M^{me} Caroline Delorme au ministre de l'Environnement
- 5 janvier 1993 Lettre de M. Jean Renaud au ministre de l'Environnement lui faisant part de quatre préoccupations relatives au réaménagement de la route 112-116
- 11 janvier 1993 Lettre du Comité pour l'environnement de Saint-Hubert, présentée à l'Assemblée du Conseil de ville de Saint-Hubert du 5 janvier 1993
- 11 janvier 1993 Lettre du Comité pour l'environnement de Saint-Hubert au BAPE faisant part de ses questions et observations concernant le projet de réaménagement de la route 112-116
- 11 janvier 1993 Lettre de demande d'audience de la ville de Greenfield Park, au ministre de l'Environnement

	Lettre du ministre de l'Environnement à M. Jean Renaud l'informant du mandat confié au BAPE
	Lettre du ministre de l'Environnement à Immobiliers Désourdy inc. l'informant du mandat confié au BAPE
	Lettre du ministre de l'Environnement à M ^{me} Caroline Delorme l'informant du mandat confié au BAPE
3 mars 1993	Lettre de M. Bertrand Tétreault, président du BAPE, mandatant M ^{me} Johanne Gélinas à titre de responsable de la médiation
4 mars 1993	Lettre de M. Bertrand Tétreault, président du BAPE, mandatant M. John Haemmerli comme commissaire chargé de la médiation
22 mars 1993	Début de la médiation environnementale
24 mars 1993	Rencontre de la commission avec les requérants (prise en sténotypie)
25 mars 1993	Rencontre de la commission avec le MTQ (prise en sténotypie)
2 avril 1993	Rencontre de la commission avec le MTQ (compte rendu)
	Dépôt des réponses aux questions des requérants

8 avril 1993	Dépôt des réponses aux questions des requérants Rencontre de la commission avec les requérants (compte rendu)
13 avril 1993	Proposition du Comité pour l'environnement de Saint-Hubert relatives aux mesures d'atténuation visuelle Proposition de M. Jean Renaud relative aux voies cyclables et à la biomasse
14 avril 1993	Rencontre de la commission avec le promoteur
23 avril 1993	Dépôt des réponses aux questions des requérants
26 avril 1993	Rencontre de la commission avec les requérants
27 avril 1993	Dépôt de la proposition de M. Jean Renaud sur la formation d'un comité de suivi Lettre de la commission à M. Raymond Lampron, conseiller de la ville de Saint-Hubert, relative à la proposition d'un comité de suivi
28 avril 1993	Lettre de la commission à Hydro-Québec, relative à la proposition d'un comité de suivi
29 avril 1993	Rencontre de la commission avec le promoteur
10 mai 1993	Rencontre de la commission avec les requérants

- 11 mai 1993
- Lettre du Comité pour l'environnement de Saint-Hubert informant le ministre de l'Environnement du retrait de sa demande d'audience publique
 - Lettre de la commission à la ville de Longueuil relative à la proposition d'un comité de suivi
 - Lettre de la commission au Canadien National relative à la proposition d'un comité de suivi
- 12 mai 1993
- Dépôt des réponses aux questions des requérants
 - Lettre de M^{me} Caroline Delorme informant le ministre de l'Environnement du retrait de sa demande d'audience publique
- 13 mai 1993
- Lettre de la ville de Greenfield Park informant le ministre de l'Environnement du retrait de sa demande d'audience publique
 - Lettre de M. Jean Renaud informant le ministre de l'Environnement de son approbation des ententes conclues avec le MTQ
 - Compte rendu sommaire du comité plénier de la ville de Saint-Hubert du 11 mai 1993 relatif à la proposition d'un comité de suivi
 - Lettre de la ville de Longueuil relative à la proposition d'un comité de suivi
 - Lettre du Canadien National relative à la proposition d'un comité de suivi

- 14 mai 1993 Lettre de la ville de Saint-Lambert informant le ministre de l'Environnement de sa position sur les résultats de la médiation
- 18 mai 1993 Lettre d'Hydro-Québec relative à la proposition d'un comité de suivi
- 19 mai 1993 Dépôt d'un extrait du procès-verbal de la réunion plénière du conseil de la ville de Saint-Hubert tenue le 18 mai 1993 relatif à un comité de suivi
- Lettre du MTQ stipulant son engagement à respecter les ententes intervenues lors de la médiation
- Lettre du MTQ à Immobiliers Désourdy inc.
- 20 mai 1993 Lettre d'Immobiliers Désourdy inc. informant le ministre de l'Environnement de sa satisfaction des propositions du MTQ

Annexe 3

**Les participants à la
médiation**

**Ministère des Transports
du Québec**

M. Pierre-André Dugas
Directeur général adjoint à la Montérégie

M^{me} Louise Maurice
Chef de division des études environnementales

M. Gildard Lanteigne
Ingénieur

M^{me} Odile Simard
Chargée de projets

Requérants

**Comité pour l'environnement
de Saint-Hubert**

M^{me} Clodet Cochard
M^{me} Claudine Grégoire
M. Robert Romano

M^{me} Caroline Delorme
M. Robert Trudel

Immobiliers Désourdy inc
M. Luc Bougie

M. Jean Renaud
M. Gustave Boissonneault

Ville de Greenfield Park

M. Miguel Escobar

Ville de Saint-Lambert

M. Richard J. Shuttleworth

M. Laurent Lord

M. Robert Turgeon

Autres participants

Ville de Saint-Hubert

M. Raymond Lampron

M. Luc Lahaie

M^{me} Diane Gareau

Annexe 4

**Les réponses du MTQ
aux requérants
(2 avril et 8 avril 1993)**

IMPACTS DU REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 112-116 POUR LA VILLE DE SAINT-LAMBERT

Il est important de souligner que les analyses effectuées ont démontré que le réaménagement de ce dernier tronçon de la route 112-116, ne va pas nécessairement généré un surplus de circulation significatif, en particulier entre l'échangeur Charles-Lemoyne et le pont Victoria, pendant les heures de pointe. D'une part, parce que la majorité du trafic se dirige vers la route 134 (boulevard Taschereau) et le pont Jacques-Cartier et, d'autre part, parce que le reste qui se dirige vers le pont Victoria devra traverser quand même les différents feux de circulation qui sont déjà passablement saturés.

Plusieurs raisons font en sorte que plus de véhicules se dirigent vers la route 134 (boulevard Taschereau). Dans un premier temps, l'usager qui veut emprunter la route 132 a plus de facilité à le faire via la route 134, étant donné la meilleure fluidité de cette dernière route et les échangeurs complets que l'on y retrouve. Dans un deuxième temps, une limite de charge de 11 tonnes par véhicule a été imposée sur le pont Victoria, empêchant ainsi la circulation lourde.

Quant aux conditions de circulation, à proximité de l'échangeur route 20-132/route 112/pont Victoria, comme une bonne part du trafic y accédant passe par l'avenue Victoria ou par la route 132, la transformation de la route 112-116, en autoroute, ne changera en rien cette situation.

Aussi, des mesures pour optimiser la qualité de service offerte aux usagers ont déjà été prises; entre autre l'utilisation du pont Victoria à sens unique le matin. De plus, étant donné l'espace limité dans le secteur par la présence de la voie maritime du Saint-Laurent, du chemin de fer du CN et des approches du pont Victoria, il serait difficile de transformer cet échangeur en échangeur à mouvements directs. Cela est d'autant plus logique que la route 112 (boulevard Laurier) n'est pas une autoroute, c'est un boulevard urbain avec feux de circulation.

Pour toutes ces raisons, nous ne prévoyons pas que l'itinéraire de la route 112, entre l'échangeur Charles-Lemoyne et le pont Victoria, soit plus utilisé après la transformation de la route 112-116 en autoroute. D'autant plus, que la capacité résiduelle de l'autoroute, ainsi transformée, ne sera utilisée que très graduellement dans le temps.

IMPACTS DU REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 112-116
POUR LA VILLE DE GREENFIELD PARK

Le projet actuel du prolongement du boulevard Edna-Maricourt, jusqu'à la rue Soucy, dans la municipalité de Saint-Hubert aura des répercussions négligeables pour la ville de Greenfield Park en terme de circulation, pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, parce que le projet actuel ne se rend pas sur le territoire de cette municipalité et, de plus, parce que l'absence totale de lien entre cette partie enclavée de Greenfield Park et les quartiers avoisinants de Saint-Hubert (Laflèche, Parc industriel Pilon et Castle-Gardens) ne permet pas de raccordement direct avec le réseau municipal de Greenfield Park. Le seul lien existant, dans le secteur, entre Greenfield Park et Saint-Hubert (quartier Spingfield-Park) se situe au niveau du boulevard Payer, qui se trouve dans la direction opposée du projet de l'échangeur Edna-Maricourt.

Par contre, les analyses effectuées ont démontrées que l'aménagement de l'échangeur Edna-Maricourt aura des répercussions directes sur l'échangeur Charles-Lemoyne et, du fait même, sur le boulevard Taschereau. En effet, la présence du nouvel échangeur causera une certaine réaffectation des débits dans l'échangeur Charles-Lemoyne. En fait, ce qui va changer, c'est qu'une plus grande partie du trafic proviendra de la route 112-116, plutôt que du boulevard Taschereau en provenance du sud, le matin. Similairement, l'après-midi, plus de gens vont utiliser la route 112-116 vers l'est, que le boulevard Taschereau vers le sud. Les débits de circulation prévus, vers et en provenance des ponts Jacques-Cartier et Victoria, resteront sensiblement les mêmes qu'actuellement.

Ce qui veut dire que la section du boulevard Taschereau qui traverse le territoire de Greenfield Park, pour les raisons expliquées ci-haut, enregistrera une légère diminution du trafic du côté de l'échangeur Charles-Lemoyne, alors qu'il devrait demeurer stable du côté sud, à proximité de Brossard. Il n'y a donc pas lieu d'anticiper d'augmentation de trafic sur cet important axe de communication qui pourrait causer une congestion accrue.

RÉPONSE AU 4^{ième} VOLET DE LA LETTRE DE MONSIEUR JEAN RENAUD

Objet: Avis sur la proposition d'implantation d'une voie réservée
sur la route 112-116 (tronçon Chemin Chambly-boulevard Taschereau)

L'implantation d'une voie réservée à haute capacité à l'intérieur du tronçon pré-cité n'est pas envisagée par le ministère des Transports. En effet, l'opportunité d'implanter une telle infrastructure n'a jamais été démontrée ni étudiée de manière approfondie. Nous avons néanmoins examiné sommairement pour les fins de l'actuelle médiation quel serait le potentiel d'implantation d'une voie réservée dans ce tronçon.

Il faut rappeler que le ministère des Transports du Québec a pour rôle de favoriser une gestion optimale de la circulation dans ses emprises pour tous les modes qui y circulent (automobiles, autobus, taxis et camions).

Ainsi, en ajoutant une troisième voie sur la 112-116, le problème actuel de congestion qui génère des pertes de temps à l'ensemble des usagers de ce corridor routier, se trouve résolu tant pour les automobilistes que pour les autobus. L'implantation d'une voie réservée ne permettrait donc pas de réaliser des bénéfices en termes de temps de parcours, pour les autobus.

D'autre part, à plus long terme, il ne semble pas non plus y avoir intérêt pour une quatrième voie additionnelle comme voie réservée. En effet, les faibles volumes* autobus, covoiturage et taxis prévisibles dans cet axe ne justifieraient pas les coûts d'immobilisation importants requis pour réaliser une chaussée additionnelle et élargir les structures (échangeurs et viaducs) existantes et prévues. En effet, les gains de temps de parcours pour ces clientèles, supposant qu'il y aurait congestion éventuelle, seraient marginaux en comparaison des coûts d'immobilisation requis.

Par ailleurs, contrairement à ce qui est avancé dans votre lettre, une communication récente avec la M.R.C. de Champlain nous indique plutôt qu'aucun projet de cette nature n'est prévu dans le schéma d'aménagement révisé actuellement en préparation.

D'autre part, pour votre propre gouverne, nous vous informons sur le processus suivi en matière d'implantation de voie réservée:

Le Ministère laisse toute latitude aux différents organismes publics de transport, en l'occurrence dans ce cas-ci, la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal, de présenter des projets d'immobilisation pour des fins de subventions gouvernementales. En effet, le programme d'aide au transport en commun du ministère des Transports peut subventionner des projets d'implantation de voies réservées. L'opportunité de réaliser un projet doit cependant être démontrée par l'organisme demandeur à la satisfaction du Ministère. Par la suite l'étude de faisabilité technique pour implantation à l'intérieur de nos emprises est dirigée par le Ministère lui-même.

En ce qui a trait à la proposition de M. Jean Renaud, le Ministère n'a reçu à ce jour de la part de la S.T.R.S.M. aucune étude de justification sur l'opportunité, ni de demande d'aide financière pour réaliser un tel projet.

* A titre d'indication, actuellement, environ 15 autobus à l'heure circulent en direction de Montréal pendant l'heure de pointe du matin.

Ordonnement et durée des travaux

Selon la programmation actuellement en vigueur au ministère des Transports, une première phase de travaux, d'une durée approximative de quatre (4) mois est prévu pour 1994. Ces travaux consistent en l'aménagement en tunnel d'un collecteur pluvial à partir du boulevard Jacques-Cartier jusqu'au site de l'échangeur projeté. Le creusage de trois puits d'accès est envisagé dans le cadre de cet ouvrage. Également en 1994, seront aménagées les fondations requises en vue de la déviation ultérieure de la voie ferrée du C.N. Ceci représente une phase préliminaire aux travaux majeurs qui suivent.

En 1995, on prévoit, de mai à novembre, les travaux d'étagement à l'échangeur. Il s'agira de dévier la voie ferrée, de dévier vers le nord les quatre voies de circulation de la route 112-116, d'excaver en vue de réaménager cette route en contrebas, de construire les viaducs du chemin de fer et du boulevard Edna-Maricourt et, finalement, de remettre la circulation du chemin de fer et de la route 112-116 sur les équipements nouvellement construits.

L'année suivante, de mai à novembre, sont envisagés les travaux suivants visant à rendre l'échangeur opérationnel:

- aménagement à 6 voies de la route 112-116 sur toute la longueur du projet;
- construction sur remblais des bretelles de sortie et accès du côté nord de l'échangeur;
- aménagement de la voie de service dans le prolongement du boulevard Edouard jusqu'à la voie de service actuelle;
- construction du boulevard Edna-Maricourt entre l'échangeur et la rue Soucy et raccordement à la voie de service via la bretelle "C".

La phase suivante consistera à réunir l'échangeur au boulevard Jacques-Cartier à Longueuil, en passant au-dessus de la cour de triage. Selon les disponibilités budgétaires, ces travaux d'une durée de 8 à 10 mois pourraient être réalisés vers 1998-99.

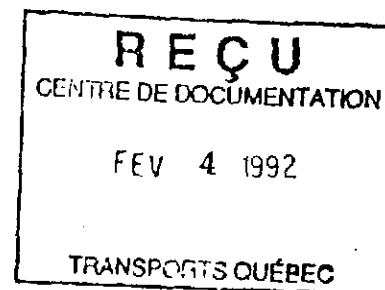


VILLE DE SAINT-HUBERT

PLAN D'URBANISME

OCTOBRE 1988

60-24760



- la mise en place du parc régional et des ouvrages nécessaires à sa mise en valeur et à la mise en valeur des zones résidentielles projetées à proximité (lac de rétention);
 - l'implantation d'un centre culturel dans le territoire du parc régional (localisation approximative au plan "Grandes Affectations du territoire");
 - la relocalisation de l'hôtel de ville en un bâtiment propre, localisé sur le boulevard Cousineau, à l'est du prolongement du boulevard Davis (parc municipal) (localisation approximative au plan "Grandes Affectations du territoire");
 - l'implantation de corridors récréatifs accueillant des activités piétonnes, cyclables et ski de randonnée selon les axes privilégiés suivants:
 - est-ouest: axe Kimber/Maricourt;
 - nord-sud: axe Westley;
- Intégration du parc régional, du pôle patrimonial et des équipements majeurs au réseau projeté.

En ce qui concerne la prévision des équipements scolaires, celle-ci doit être abordée de façon à rencontrer les besoins des populations à venir. Le rôle de planification des écoles incombe principalement aux commissions scolaires. Il faut cependant comprendre que la desserte de la clientèle scolaire reliée aux nouveaux projets devra être prise en considération, notamment lors de l'élaboration des plans d'aménagement d'ensemble.

TERRITOIRES PARTICULIERS D'AMENAGEMENT

Approche générale



Il existe maintenant de nouveaux instruments d'urbanisme permettant de répondre aux préoccupations municipales et de résoudre certains problèmes spécifiques. Les plans particuliers d'urbanisme et les plans d'aménagement d'ensembles en sont des exemples.

Ces éléments font maintenant partie intégrante d'une démarche globale de planification et de design qui vise à établir une continuité à la réglementation d'ur-

VILLE DE
LONGUEUIL

Les fonctions urbaines :

RÉCRÉATION

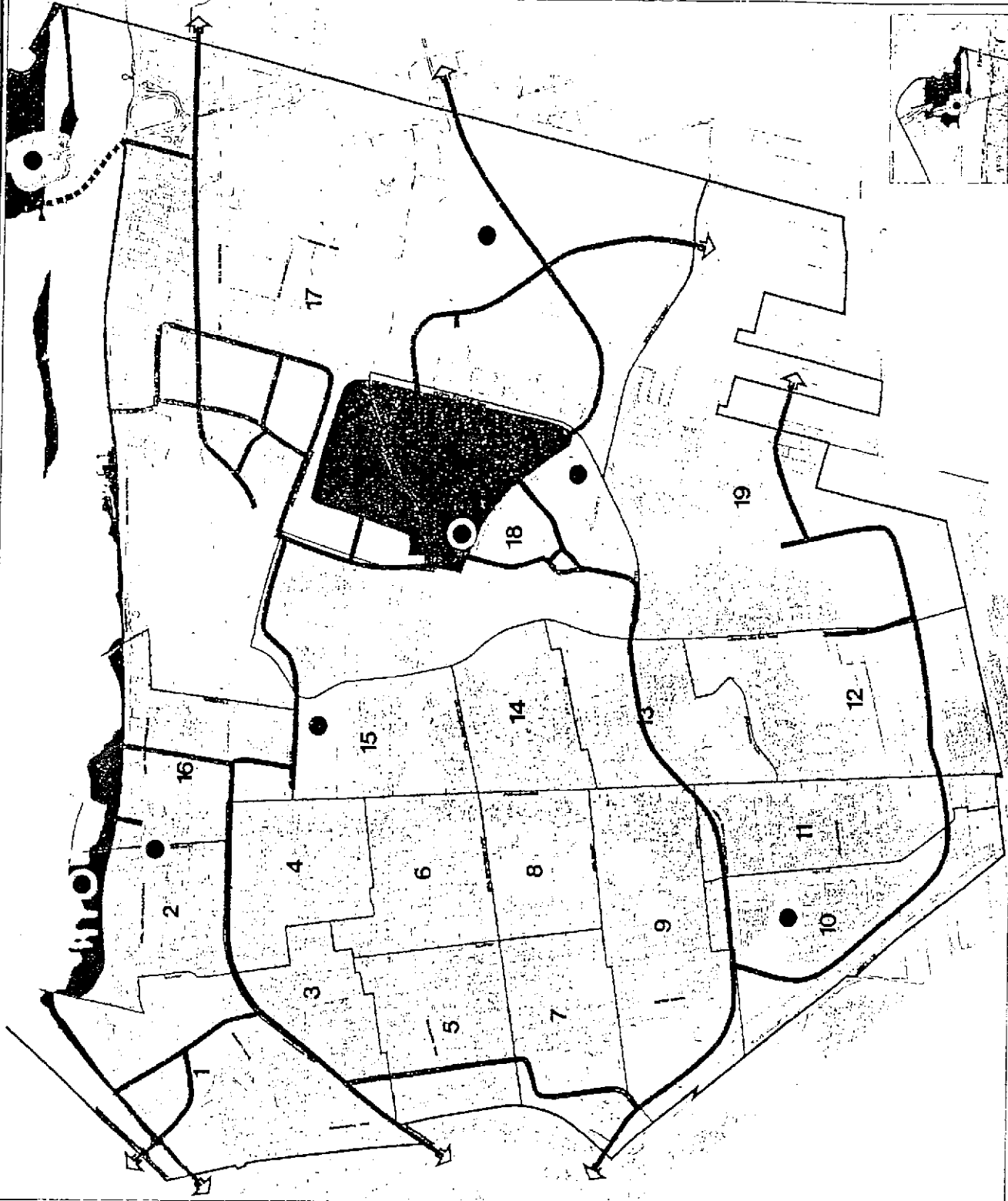
-  réseau récréatif
-  pôle récréo-touristique



Plan d'urbanisme

PROJET	
DATE	
ÉLÉMENT	
NUMÉRO	16

Daniel Arbour & Associés



Désourdy - Circulation des camions

La circulation de camions sera possible en tout temps pendant et après les travaux. Cependant, la circulation en direction ouest ne pourra plus tourner à gauche. Elle devra, durant les travaux, aller tourner à l'échangeur Charles-Lemoine pour accéder à partir de la chaussée en direction est. Une fois l'échangeur Edna-Maricourt complété, ce dernier permettra tous les mouvements de circulation pour les camions respectant les normes de dimension actuellement en vigueur.

Les camions hors dimension, que cette entreprise utilise quelques fois par année, ne pourront utiliser l'échangeur projeté. Leur parcours d'approche du secteur devra être ré-étudié en fonction de la nouvelle géométrie routière.

- **Route 112-116, entre les échangeurs Charles-Lemoyne et Saint-Hubert, incluant l'échangeur Edna-Maricourt**
-

Réponse à deux interrogations émises dans la lettre de monsieur Jean Renaud, de ville Saint-Hubert, adressée à monsieur Pierre Paradis le 5 janvier 1993.

Sujet 1 La biomasse

Le ministère des Transports du Québec entend procéder à un maximum de plantations dans les espaces libres localisés dans nos emprises, en autant que ces plantations soient viables compte tenu des conditions difficiles générées par l'usage des voies de circulation.

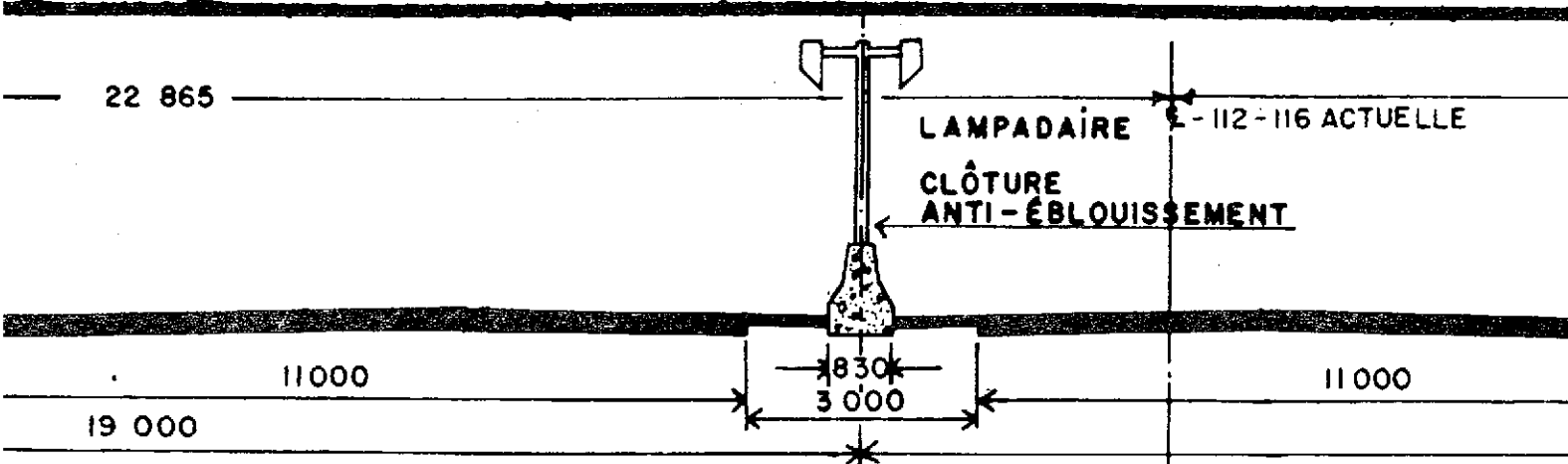
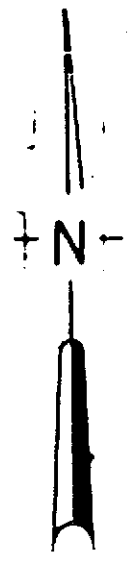
Des plantations sont d'ailleurs prévues dans l'étude d'impact comme mesure d'atténuation aux impacts visuels causés par l'aménagement des voies de circulation, des murs écrans et des talus.

Nous joignons des illustrations d'exemples de réalisation de murs écrans et d'aménagement paysager, ainsi que des esquisses préliminaires des aménagements paysagers envisagés pour le projet.

Sujet 2 Le design des luminaires

L'orientation des luminaires visera à minimiser la diffusion de lumière à l'extérieur des voies de circulation.

Le type de luminaire prévu pour le projet de l'échangeur Edna-Maricourt est illustré sur le plan profil de l'annexe 6 du recueil des réponses à la demande de renseignements complémentaires du ministère de l'Environnement du Québec. Une copie est jointe à cette réponse.



PROFIL EN TRAVERS

Du chainage 1+780 au chainage 2+850

CHOIX DE L'AXE SECONDAIRE - EDNA-MARICOURT VS KIMBER

La première raison qui a motivé le choix de l'axe Edna-Maricourt est la desserte du secteur Lafèche. En effet, les conditions actuelles de circulation de part et d'autre de ce secteur sont difficiles et occasionnent de nombreux détours et des pertes de temps autant pour la circulation locale que pour la circulation en transit. D'ailleurs cette dernière préfère normalement se rendre soit à l'échangeur Saint-Hubert ou au boulevard Taschereau pour éviter de circuler sur ces rues résidentielles. Suite à la réalisation de ce projet, la circulation provenant du quartier Lafèche accédera à des voies de plus grande capacité à partir des rues Soucy, de Gaule, Elisabeth et Edouard pour emprunter le nouvel échangeur ou pour se diriger vers les autres artères locales raccordées à ce projet.

En deuxième lieu, la géométrie de l'échangeur dans l'axe de Kimber est plus complexe et moins intéressant dû aux facteurs suivants. L'angle de la structure traversant la route 112-116 et les équipements ferroviaires est diminué de 12 degrés passant de 55° à 43°. Pour cette raison, étant plus en biais, les structures seraient plus longues, plus complexes et plus coûteuses. De plus, les virages des véhicules de grandes dimensions deviendraient très difficiles. Également, la circulation aux intersections serait moins sécuritaire.

Finalement, la prolongation du boulevard Kimber implique l'expropriation et la relocalisation au coût de plusieurs millions de dollars des installations de la Société Désourdy. Rappelons que cette dernière rapporte plus de cent mille dollars de taxes annuelles à la ville de Saint-Hubert.



Service du greffe
5900 boulevard Cousineau
Saint-Hubert (Québec)
J3Y 7K8
(514) 445-7657

Extrait du procès-verbal de la séance régulière tenue par le conseil municipal de Saint-Hubert le mardi 18 avril 1989.

890418-65 ÉCHANGEUR EDNA/MARICOURT (GRAND-TRONC/JULIEN-LORD)
- ROUTES 112, 116 - ÉTUDE IMPACT MINISTÈRE
TRANSPORTS - RÉPONSE

Afin de donner suite à la recommandation CPAT 17-89 de la Commission permanente de l'aménagement du territoire, datée le 13 avril 1989;

Il est proposé par monsieur Roger Roy
appuyé par madame Lise Martin Cesta

1. Que le conseil municipal de Saint-Hubert est d'accord avec la conclusion de l'étude d'impact favorisant l'option 1 C, pour le projet de reconstruction de la route 112-116 et l'aménagement d'un échangeur à la hauteur de la rue Edna-Maricourt, sous réserve des points ci-après énumérés:

1.1) MESURES DE MITIGATION - VARIANTES
D'AMÉNAGEMENT D'UN MUR-ÉCRAN - SECTEUR BOULEVARD
ÉDOUARD-ÉLIZABETH-CARTIER-STRATTON

La Ville recommande de retenir la variante 2 de l'option 1C, telle que montrée sur la planche numéro 4 et décrite aux pages 117 et 118 du document.

1.2) MESURES DE MITIGATION - SECTEUR DU PARC DE
MAISONS MOBILES

Considérant que deux bâtiments industriels ont été érigés récemment sur le côté Ouest du parc de maisons mobiles et que plusieurs autres sont planifiés à l'arrière des bâtiments existants, la Ville croit que ces structures agiront comme écran sonore et que le mur-écran proposé à la page 120 du document, et montré sur la planche numéro 4, n'est plus requis. De plus, la présence du mur-écran à cet endroit, constituerait une contrainte majeure au développement commercial/industriel des immeubles situés le long de la voie de service.

→ 1.3) LIENS PIÉTONNIERS ET CYCLABLES ENTRE LES
VILLES DE SAINT-HUBERT ET DE LONGUEUIL

La Ville demande au ministère des Transports d'aménager dans l'échangeur un corridor intermunicipal réservé aux piétons et aux cyclistes, ce qui permettra l'intégration des citoyens de Saint-Hubert dans le réseau récréatif de voies cyclables de la Rive-Sud. Ces liens intermunicipaux sont déjà identifiés dans le plan d'urbanisme de la ville de Saint-Hubert, conformément aux orientations d'aménagement contenues dans le schéma d'aménagement de la M.R.C. de Champlain.



Service du greffe

5900 boulevard Cousineau
Saint-Hubert (Québec)
J3Y 7K8
(514) 445-7657

Ville de
Saint-Hubert

890418-65

2.

1.4) BOULEVARD EDNA-MARICOURT - TROTTOIR - PISTE
CYCLABLE

Que, pour les raisons précitées, la Ville demande aussi que le ministère des Transports aménage et construise tout le long du boulevard Edna-Maricourt entre l'échangeur et les limites Saint-Hubert/Greenfield Park, une piste cyclable ainsi qu'un trottoir sur le côté Sud du boulevard. ¶

Que copie de la présente résolution soit envoyée à madame Christiane Pelchat, députée de Vachon, pour intervention.

RÉSOLU A L'UNANIMITÉ

CERTIFIÉ CONFORME
LE 24 AVRIL 1989

BERNARD HOULE, o.m.a.
GREFFIER

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL DE LA
SEANCE GENERALE DU CONSEIL MUNICIPAL
TENUE LE 17 MAI 1989

RESOLUTION NUMERO CM-890517-14: RESOLUTION POUR APPROUVER LA PROPOSITION GLOBALE D'AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR EDNA-MARICOURT ET POUR DEMANDER AU MINISTERE DES TRANSPORTS QUE LE PARAPET DU COTE EST DE LA ROUTE SOIT CONSTRUIT A HAUTEUR SUFFISANTE POUR DIMINUER DE FACON IMPORTANTE LE NIVEAU DE BRUIT GENERE PAR LA CIRCULATION.

ATTENDU QUE le Conseil municipal a pris connaissance du rapport de monsieur Renaud Dubé, directeur du génie et des travaux publics, daté du 28 avril 1989;

CONSIDERANT la recommandation du directeur général datée du 2 mai 1989;

CONSIDERANT la résolution numéro CEC 890502-1 du comité exécutif recommandant au Conseil municipal le projet numéro 26;

IL EST RESOLU UNANIMEMENT:

D'approuver la proposition globale d'aménagement de l'échangeur Edna-Maricourt;

De demander au Ministère des Transports que le parapet situé du côté est de la route soit construit à une hauteur suffisante pour diminuer de façon importante le niveau de bruit généré par la circulation.

ADOPTÉE

COPIE CONFORME

LE 
GREFFIER

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE
GÉNÉRALE DU CONSEIL MUNICIPAL TENUE LE
7 JUIN 1989

COPIES
TRANSMISES
LE

9 JUIN 1989

A

VILLE DE SAINT-
HUBERT **

.T.Q.**

. DOYON

RÉSOLUTION NUMÉRO CM 890607-45 - RÉSOLUTION POUR APPUYER LA
RÉSOLUTION NUMÉRO 890418-65, ITEM 1.3) DE LA VILLE DE SAINT-
HUBERT CONCERNANT L'AMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR EDNA/MARICOURT
(DG-C 12 055)

ATTENDU QUE le Conseil municipal a pris connaissance du
rapport du directeur de l'urbanisme daté du 17 mai 1989;

CONSIDÉRANT la recommandation du directeur général daté
du 26 mai 1989;

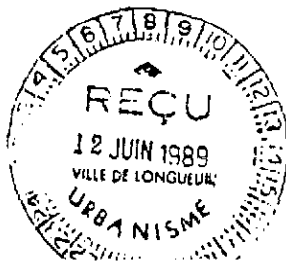
CONSIDÉRANT la résolution numéro CEC 890530-1 du Comité
exécutif recommandant au Conseil municipal le projet numéro 8;

IL EST RÉSOLU UNANIMEMENT :

D'appuyer officiellement la résolution numéro 890418-65
de la Ville de Saint-Hubert, item 1.3), et de demander au minist-
ère des Transports d'aménager dans l'échangeur Edna/Maricourt
un corridor intermunicipal réservé aux piétons et aux cyclistes,
ce qui permettra l'intégration des citoyens de Saint-Hubert et
de Longueuil dans le réseau récréatif de voies cyclables de la
Rive-Sud, ces liens intermunicipaux étant déjà identifiés dans
le plan d'urbanisme de la Ville de Saint-Hubert, conformément
aux orientations d'aménagement contenues dans le schéma d'aména-
gement de la Municipalité régionale de comté de Champlain.

CC/cb

ADOPTÉE



PROJET DE LA ROUTE 112-116

- Conséquence pour Désourdy si certains de ses bâtiments deviennent dérogatoires suite au projet.

Le ministère des Transports du Québec n'entreprend aucune démarche particulière en ce sens suite à la réalisation du projet. Les seules démarches entreprises par le Ministère sont reliées au processus d'expropriation.

L'aspect esthétique des structures

Le ministère des Transports du Québec n'investi pas de sommes importantes au niveau de l'embellissement architectural de ses structures. Il se limite dans certains cas à texturer les surfaces de celles-ci. Cependant, il arrive souvent que les abords des structures fassent l'objet d'aménagements particuliers. Ainsi, le revêtement des remblais ainsi que les espaces adjacents peuvent être paysagers tout en respectant les limites financière du Ministère.

Si toutefois, pour certaines structures, les municipalités sont disposées à contribuer financièrement en vue de l'application d'un traitement architectural particulier, le ministère des Transports est prêt à en discuter.

Lors de notre prochaine rencontre, nous vous soumettrons des esquisses des murs projeté. Ainsi, il vous sera plus facile d'apprécier l'apparence anticipée des structures et de leurs abords.

Nous joignons à la présente quelques photos de structures réalisées dans la région par le M.T.Q. et par les villes.

Annexe 5

**Les réponses du MTQ
aux requérants**

(23 avril 1993)

PROJET : ROUTE 112-116 - ÉCHANGEUR EDNA-MARICOURT
ÉTUDE COMPLÉMENTAIRE D'IMPACT SONORE

1) Justification de l'enlèvement du mur antibruit à Saint-Hubert

L'étude d'impact sonore initiale datant de 1990 a été effectuée par un consultant utilisant une méthode d'évaluation d'impact différente. En effet, alors que le Ministère utilise le niveau équivalent sur 24 heures soit Leq (24 h) en dBA comme paramètre permettant de quantifier la gêne due au bruit, le consultant a utilisé un niveau équivalent diurne (Leq (diurne)) qui tient compte de quelques heures le jour, soit le matin et l'après-midi. Ce niveau diurne est plus élevé que le Leq (24 h) puisqu'il ne comprend que des heures où la circulation est relativement importante.

De plus, les débits de circulation utilisés pour la simulation sonore ont été actualisés. Le consultant a utilisé des débits estimés en 1985 et 2000 pour représenter les situations actuelle et projetée alors que les débits utilisés pour l'étude complémentaire ont été estimés en 1991 et 2001. Le pourcentage de camions lourds utilisé dans l'étude initiale (environ 5 %) est plus élevé que celui de l'étude complémentaire qui tient compte d'une classification de véhicules effectuée lors d'un comptage de 1990 (1,5 % de camions lourds).

La modélisation de la situation sonore actuelle de l'étude initiale semble être sous-estimée par rapport à la simulation de l'actuel de l'étude complémentaire. Cette sous-estimation a pour effet d'augmenter l'impact sonore prévu. Il faut noter que la simulation de la situation sonore actuelle de l'étude complémentaire a été validée par les relevés sonores effectués en 1992 en différents points de la zone d'étude.

Finalement, des calculs effectués lors de l'étude complémentaire ont montré que la mise en place d'un écran au nord du quartier Laflèche abaisserait très peu les niveaux sonores puisque les premières résidences sont relativement éloignées de la route 116. Le coût d'un tel écran n'est pas justifié compte tenu de sa très faible efficacité.

Pistes cyclables à réaliser à même le projet

Projet : 112-116 et Edna-Maricourt

Municipalités : Saint-Hubert et Longueuil, villes


En réponse aux questions des requérants au sujet de la piste cyclable :

- à l'intersection du boulevard Jacques-Cartier, il nous est apparu important que les usagers de la piste cyclable fassent un virage à 90°, de façon à les obliger de s'arrêter avant d'entreprendre la traversée de la rue;
- vis-à-vis le chaînage 0 + 600, du côté gauche du boulevard Edna-Maricourt, l'intersection en forme «Y» de la piste est la seule option pratique étant donné la dénivellation importante (3 m) entre le boulevard et la piste actuelle;
- la responsabilité d'opération et d'entretien de la piste cyclable sera complètement prise en charge par les municipalités, et ce, dès leur mise en opération;
- toutes représentations à l'effet d'apporter des modifications, améliorations, embellissements, signalisations spéciales, etc... devront être formulées à l'attention des services compétents des municipalités concernées. Si ces dernières le jugent à propos, elles en informeront le Ministère.



Service du greffe

5900 boulevard Cousineau
Saint-Hubert (Québec)
J3Y 7K8
Tél.: (514) 445-7657
Fax: (514) 445-7847

 Urbanisme: 445-7742

Le 23 mai 1990.

M. Pierre-André Dugas, ing.
Direction régional 6-2, Montérégie
Ministère des Transports
201, place Charles-Lemoyne
5ième étage
Longueuil (Québec)
J4K 2T5

OBJET: Résolution 900515-41
Échangeur Edna/Maricourt
Aménagement

Monsieur,

Vous trouverez ci-joint la résolution 900515-41, datée le 15 mai 1990, qui s'explique par elle-même.

Veillez communiquer avec M. Jean-Claude Messier, directeur de l'Urbanisme et permis, pour de plus amples renseignements.

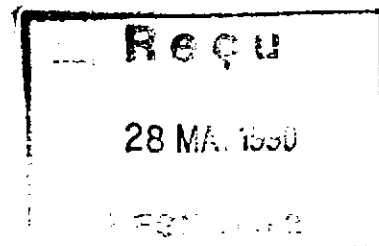
Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

MAGDALEINE FRENETTE
greffière adjointe

MF/1b

P.J.

C.C.: M. Jean-Claude Messier





Service du greffe

5900 boulevard Cousineau
Saint-Hubert (Québec)
J3Y 7K8
Tél.: (514) 445-7657
Fax: (514) 445-7847

*Extrait du procès-verbal de la séance régulière tenue par
le conseil municipal de Saint-Hubert le 15 mai 1990.*

**900515-41 ECHANGEUR EDNA/MARICOURT - AMENAGEMENT TROTTOIR, PISTE
CYCLABLE - AUTORISATION - CCU 900509-5**

Afin de donner suite à la recommandation
CCU 900509-5 du Comité consultatif d'urbanisme;

Il est proposé par M. Raymond Lampron
appuyé par M. Roger Roy

1. Que la ville de Saint-Hubert approuve
l'aménagement d'un trottoir et d'une piste cyclable selon la
proposition du ministère des Transports portant
l'identification technique TA-87-12-2028 (option 1-c) et
plus précisément montrés sur les plans 6 et 11 révisés le 16
mars 1990 et sur le plan 14 révisé le 19 mars 1990.

2. Que la ville de Saint-Hubert s'engage à
défrayer le coût soumissionné de construction du trottoir et
de la piste cyclable entre la structure de l'échangeur et la
rue de Gaulle, dont l'évaluation préliminaire est de
72 600 \$.

3. Que la ville de Saint-Hubert s'engage à
raccorder cette piste cyclable au réseau municipal.

RESOLU A L'UNANIMITE

**CERTIFIÉ CONFORME
LE 18 MAI 1990**

**BERNARD HOULE, o.m.a.
Greffier**



LONGUEUIL

Le 22 août 1990

Direction du r...
300, rue St-Charles ouest
Longueuil (Québec)
Téléphone 646-8218

Adresse postale
C.P. 5000
Longueuil (Québec) J4K 4Y7

Monsieur Pierre-André Dugas, ing.
Ministère des Transports
Direction régionale 6-2, Montérégie
201, Place Charles-Lemoyne, 5^e étage
Longueuil, Qc
J4K 2T5

OBJET : Résolution numéro CE 900821-2

Monsieur,

Vous trouverez joint à la présente le document suivant :

- [X] 1) la résolution précitée, adoptée par le Comité exécutif;
[] 2) la résolution précitée, adoptée par le Conseil
municipal.

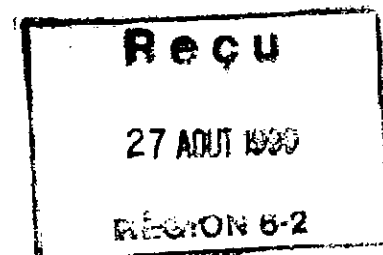
Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos
sentiments les meilleurs.

Le greffier,

Claude Comtois, avocat

CC/cb

P.J.



EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU
COMITÉ EXÉCUTIF TENUE LE 21 AOÛT 1990,
CONTENANT SES DÉCISIONS

RÉSOLUTION NUMÉRO CE 900821-2 - RÉSOLUTION POUR ACCEPTER LES
PRINCIPES ET PLANS SOUMIS PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU
QUÉBEC RELATIFS À L'AMÉNAGEMENT D'UNE PISTE CYCLABLE ET D'UN
ÉCRAN ANTIBRUIT À L'ÉCHANGEUR EDNA-MARICOURT (DG-E 12 175)

ATTENDU QUE le Comité exécutif a pris connaissance du rapport numéro 90-209 du directeur de l'urbanisme, daté du 20 juillet 1990, accompagné des rapports de Monsieur Pierre-André Dugas, directeur adjoint à la Construction, ministère des Transports - Direction régionale 6-2, Montérégie, datés des 5 avril et 19 juin 1990, concernant les principes et plans relatifs à l'aménagement d'une piste cyclable et d'un écran antibruit à l'échangeur Edna-Maricourt;

CONSIDÉRANT les recommandations du directeur général adjoint Planification et du directeur général datées du 16 août 1990;

IL EST RÉSOLU UNANIMEMENT :

D'accepter les principes et plans soumis par le ministère des Transports du Québec relatifs à l'aménagement d'une piste cyclable et d'un écran antibruit à l'échangeur Edna-Maricourt.

CC/cb

ADOPTÉE


COPIE CONFORME

.....
GREFFIER DE LA VILLE DE LONGUEUIL

Sécurité aux abords de la voie ferrée temporaire

Projet : 112-116 et Edna-Maricourt

Municipalités : Saint-Hubert et Longueuil, villes

Dans le but d'offrir un niveau plus élevé de sécurité durant la période où la voie ferrée sera déviée, le ministère des Transports implantera une clôture en bordure sud de cette voie, sur toute sa longueur, de façon à contrôler l'accès au site à partir du quartier résidentiel.

Probabilité d'abandon des rails du C.N. longeant le boulevard Edna-Maricourt à travers la ville de Saint-Hubert

**Projet : 112-116 et Edna-Maricourt
Municipalités : Saint-Hubert et Longueuil, villes**

Pour savoir si les scénarios de rationalisation des activités du C.N. pourraient résulter à l'abandon des rails indiqués en titre, nous avons obtenu les renseignements suivants.

Ce tronçon de rails fait partie de la subdivision Rouses Point qui relie tout le réseau du C.N. du Québec et des Maritimes à son réseau de l'est des États-Unis. Il s'agit donc de l'unique artère reliant ces deux grandes régions.

Ainsi, il n'est absolument pas question d'envisager l'abandon de ce lien vital pour la rentabilité de la Compagnie des chemins de fer nationaux.

Objet: Conversion de l'accotement de la route 112-116 en voie réservée

Le tronçon à l'étude comprend un accotement de trois mètres sur toute la longueur sauf dans les voies de changement de vitesse où l'accotement s'élargit pour faire place à la voie de décélération ou d'accélération.

Même dans la partie en dépression sous le boulevard Edna et sous la voie ferrée, l'accotement de 3,0 mètres a été maintenu.

L'implantation d'une voie réservée à droite nécessiterait un marquage de pavage différent. Dans les zones d'entrée et de sortie, la voie serait partagée car les véhicules devraient traverser la voie réservée.

Le traitement architectural des structures

Projet : Route 112-116 et boulevard Edna-Maricourt
Municipalités : Longueuil et Saint-Hubert, villes

Le traitement architectural des structures comporte plusieurs inconvénients notables dont:

- les coûts additionnels de conception, de réalisation et d'entretien;
- les reliefs favorisent l'accumulation de sels déplaçants, de saletés et donc d'humidité qui cause la détérioration plus rapide de la structure;
- lors de réparations, les formes particulières deviennent difficiles à recréer et le manque d'uniformité du fini ressort davantage;
- certains traitements architecturaux augmentent le poids propre des structures, donc elles doivent être plus fortes, plus massives et plus coûteuse.

Il est à noter que pour un viaduc autoroutier, une forme simple et élancée est peut-être mieux adaptée à l'exposition visuelle courte et spontanée qu'elle présente aux voyageurs.

Statut présent et futur de la route 134 (boulevard Taschereau) dans la ville de Greenfield Park

**Projet : 112-116 et Edna-Maricourt
Municipalités : Saint-Hubert et Longueuil, villes**

Depuis la reclassification du réseau routier du Québec, le 1^{er} avril 1993, la route 134 est classée route nationale. En effet, conformément aux critères utilisés, cette route rassemble et sert de lien entre divers axes routiers interrégionaux. De plus, elle sert de liaison entre des agglomérations principales. Aucun changement à son statut n'est envisagé pour les années à venir.

Cette information a d'ailleurs été transmise officiellement à la municipalité le 6 janvier 1993.

Quant au débit de circulation anticipé, le Ministère en a traité dans le cadre de la présente médiation sous la rubrique «Impacts du réaménagement de la route 112-116 pour la ville de Greenfield Park». Nous ne connaissons pas, à l'heure actuelle, d'autres projets qui auraient pour effet d'influencer de façon significative l'achalandage de la route 134 dans le secteur de Greenfield Park.



Boucherville, le 6 janvier 1993

Monsieur Miguel Escobar
Ville de Greenfield Park
156 boulevard Churchill
Greenfield Park (Québec)
J4V 2M3

classé

Objet: Transfert du réseau routier

Monsieur,

La présente fait suite à notre conversation du 15 décembre 1992 concernant la décentralisation de la voirie locale.

Actuellement dans votre municipalité, le ministère des transports entretient la Route 134 (boulevard Taschereau). Cette route est classée route nationale et fait partie du réseau supérieur qui demeurera de la responsabilité du ministère des transports après le 1er avril 1993.

Donc ce nouveau partage des responsabilités entre le Gouvernement et les municipalités pour l'entretien du réseau routier n'a pas d'impact pour la municipalité de Greenfield Park.

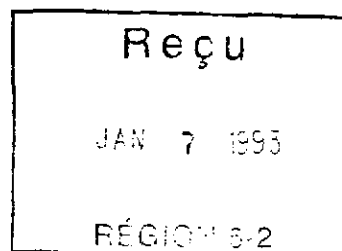
Espérant ces renseignements à votre satisfaction, veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le chef de district,

Roland Pronovost, ing.

RP/fs

c.c. M. Yvon Tourigny, ing., dir. régional, Montérégie



IMPACTS DE L'AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR
EDNA-MARICOURT (route 112-116)

Sur l'intersection Soucy/Kimber et débit prévu sur le boulevard Edna-Maricourt

Présentement, le débit journalier moyen annuel (DJMA), au niveau de la voie ferrée sur la rue Soucy, est estimé à 9100 véh/j. Nous prévoyons que ce débit passera à 10 600 véh/j. Ce qui fera une augmentation de 1500 véhicules qui passeront par le boulevard Kimber et l'intersection Kimber/Soucy. Quant au DJMA sur le boulevard Edna-Maricourt, entre la rue Soucy et la bretelle avant d'accéder sur le viaduc qui traverse la route 112-116 (bretelle C), il sera de l'ordre de 4500 à 6000 véh/j. Au-delà de cette bretelle et sur le viaduc, le DJMA sera de l'ordre de 7000 à 7500 véh/j. Il est à noter que ces débits sont ceux prévus lorsque le boulevard Edna-Maricourt sera aménagé de la rue Soucy jusqu'au boulevard Jacques-Cartier à Longueuil. Ils seront donc atteints graduellement dans le temps.

Sur le boulevard Taschereau du côté de Greenfield Park

Pour connaître l'impact du projet, sur le boulevard Taschereau dans la municipalité de Greenfield Park, il faudrait se référer aux études qui ont été déposées auprès du BAPE. En particulier, dans le document intitulé "RECUEIL DES REPONSES A LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES DU MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUEBEC RELATIVE A L'ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT", les DJMA sont présentés pour la situation actuelle (carte 3, p. 8) et pour la situation après la réalisation du projet (carte 6, p. 25). Le DJMA actuel sur le boulevard Taschereau, entre l'échangeur Charles-Lemoyne et la rue Saint-Georges, est estimé à 43 300 véh/j. Les analyses nous ont permis d'estimer qu'il passera à 41 570 véh/j, après la réalisation du projet. Cette diminution du débit va se répercuter légèrement sur les débits horaires.

Sur l'utilisation des boulevards Edouard et Churchill ainsi que l'avenue Victoria

L'utilisation de la sortie du boulevard Edna-Maricourt pour atteindre le pont Victoria, pour les usagers en provenance d'un

point situé à l'est de cet échangeur, en cas de congestion sur la route 112-116, ne nous semble pas très probable. D'abord, parce que la capacité de la route 112-116 ne sera pas atteinte avant une quinzaine d'années, minimisant ainsi les risques de congestion majeure sur la section entre les échangeurs Edna-Maricourt et Charles-Lemoyne. Aussi, parce que la plus grande partie du trafic (2/3) se dirige vers le pont Jacques-Cartier, c'est dans la bretelle qui se dirige vers le boulevard Taschereau que la congestion se fera en premier. De plus, le parcours du boulevard Edouard, du boulevard Churchill et de l'avenue Victoria jusqu'au boulevard Laurier, à la place de la route 112-116, pour atteindre le pont Victoria ne peut être intéressant, étant donné les nombreux feux de circulation qu'on y rencontre.

- Route 112-116, entre les échangeurs Charles-Lemoyne et Saint-Hubert, incluant l'échangeur Edna-Maricourt
-

- Monsieur Jean Renaud: Réponses aux interrogations sur l'aménagement paysager du projet routier.

L'aménagement paysager du projet, qui aborde également le terrassement et les matériaux inertes, ne recherche pas le reboisement massif et arbitraire des abords de route. Il remplit plutôt les fonctions de confort et de sécurité des usagers, de stabilisation de sol et de qualité visuelle du corridor routier.

Le choix, la localisation et l'organisation des plantations reposent sur deux catégories de critères, ceux liés aux conditions environnementales¹ du milieu et ceux liés aux objectifs esthétique et visuel du concept d'aménagement². Ces précisions sont apportées à la phase des plans et devis et n'ont pas encore été abordées. Les annotations de «plantations hautes et basses de moyenne densité» indiquent au concepteur une approche au plan d'aménagement paysager. Dans ce cas, les adjectifs «hautes» et «basses» font référence à des gabarits d'arbres et d'arbustes, sans exclure une combinaison des deux. La moyenne densité permettra d'obtenir un groupement de plantations plus aéré et transparent que celui d'un écran visuel.

Concernant les documents déposés par monsieur Renaud, celui rédigé en français a été produit par le Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec et est bien connu des architectes paysagistes de la Direction de la Circulation et des Aménagements. Quant au document américain, le trop grand écart des contextes géographique et climatique nous empêche d'utiliser la liste de plantations comme référence.

¹ Critères environnementaux:

- embrun salin, zone de rusticité, facilité de plantation et d'entretien, utilisation restreinte et espèce commercialisée.

² Critères ornementaux et visuels:

- concept d'aménagement (structure visuelle du milieu, mise en valeur, etc.), sécurité (normes du Ministère) et rapidité de croissance.

- Route 112-116, entre les échangeurs Charles-Lemoyne et Saint-Hubert, incluant l'échangeur Edna-Maricourt
-

- Madame Caroline Delorme: Réponse à la demande de maintien d'un écran pour atténuer les impacts visuels ou, sinon, des précisions sur l'aménagement paysager prévu à la limite d'emprise.

Concernant la possibilité de construire une barrière visuelle (clôture, palissade, remblai), Hydro-Québec accepte sous ses lignes à haute tension une hauteur maximale de 1,5 mètres, avec des dégagements près des pylônes. Comme la majeure partie de la limite d'emprise dans ce secteur se situe sous les lignes hydro-électriques, nous estimons qu'un écran de cette hauteur ne jouera pas un rôle très efficace pour les personnes situées à l'intérieur des résidences. Pour ce qui est des cours arrières, la présence de l'écran pourra diminuer en partie la présence de la bretelle «C» et de la route 112-116, mais laissera visibles le viaduc Edna-Maricourt et ses remblais d'approche.

La présence de végétation est permise par Hydro-Québec pour des hauteurs maximales de 4 à 7 mètres, selon la localisation (la hauteur de la ligne n'étant pas régulière). Cette alternative nous apparaît offrir plus d'efficacité dans le contrôle des vues vers le viaduc Edna-Maricourt. La combinaison de plusieurs variétés d'arbres et d'arbustes créera un écran visuel d'une densité variée qui évitera la fermeture abrupte d'une partie du champ visuel.

Les effets des deux options envisagées (écran construit ou végétal) sur le niveau de bruit ou l'éblouissement des lampadaires sont à peu près inexistantes. Comme déjà identifié dans l'étude d'impact, le contrôle de l'éblouissement des lumières s'effectue directement à la source.

Finalement, le détail des aménagements paysagers n'a pas encore été abordé aux plans et devis. La localisation et le choix des plantations doivent être approuvés par Hydro-Québec lorsque celles-ci sont situées en dessous ou à proximité des lignes à haute tension.

- Route 112-116, entre les échangeurs Charles-Lemoyne et Saint-Hubert, incluant l'échangeur Edna-Maricourt
-

- Comité pour l'environnement de Saint-Hubert: réponse à la demande de mesures d'atténuation des impacts visuels entre les rues Albert et Soucy.

L'étude ne prévoit pas de mesures d'atténuation visuelles pour le secteur précisé en introduction (exception faite des rues Albert et Godin, n° 22).

Étant donné l'élévation moyenne de 0,75 mètre au-dessus du sol existant du boulevard Edna-Maricourt, aucun impact significatif relié à la présence visuelle de l'infrastructure n'est relevé.

Par contre, la mise en valeur de ce boulevard urbain permet d'envisager un aménagement composé de plantations d'alignement et de massifs d'arbustes, auquel peut se joindre un travail de terrassement.

Ces interventions seront validées et planifiées à la phase des plans et devis, mais n'ont pas encore été abordées. L'aménagement paysager devra tenir compte de la proximité des lignes hydro-électriques qui limitent la hauteur permise des plantations. Hydro-Québec doit approuver les plans avant leur réalisation.

2) Nouvelles résidences situées entre les rues Albert et Soucy

Les cartes de base, mises à jour en 1990, ont été utilisées pour effectuer l'étude sonore complémentaire. Selon le positionnement des isophones projetés (étude complémentaire, carte 2), il est possible que quelques résidences se soient ajoutées entre 55 et 60 dBA. Toutefois, le principal secteur encore à développer (selon la carte 2) se situe dans une zone où les niveaux sonores sont inférieurs à 55 dBA. Dans tous les cas, l'impact sonore prévu n'est pas modifié malgré l'ajout de résidences puisque ces dernières se situent dans une zone relativement peu perturbée par le bruit de la circulation routière.

- **Route 112-116 et échangeur Edna-Maricourt**

- Les coûts supplémentaires qu'entraînerait le choix de Kimber comme axe secondaire plutôt que le boulevard Edna.

L'option de l'axe Kimber entraîne des coûts supplémentaires de l'ordre de 3 millions de dollars, en excluant les coûts liés à l'expropriation de l'entreprise Désourdy inc.

Les coûts supplémentaires sont imputables à une structure plus importante du boulevard Edna-Maricourt compte tenu de sa nouvelle orientation par rapport à l'axe de la 112-116, à une structure supplémentaire pour permettre à la bretelle «A» de passer au-dessus de la voie ferrée et des murs de soutènement supplémentaires.

Annexe 6

**Les réponses du MTQ
aux requérants
(7 mai et 12 mai 1993)**

IMPACTS DE L'AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR
EDNA-MARICOURT (route 112-116)

VILLE DE GREENFIELD PARK

1- Le risque d'augmentation d'accidents aux deux passages à niveau, à Soucy et montée St-Hubert, causé par l'augmentation du trafic.

Le risque d'accidents peut augmenter, mais si les règles de circulation sont observées, il n'y a pas de raison que le nombre d'accidents augmente. Des mesures devront être prises pour rendre ces passages à niveau le plus sécuritaire possible. La municipalité pourra, le cas échéant, faire des relevés de circulation et des passages des trains, pour déterminer si la pose de barrière est requise, selon les normes en vigueur.

2- Les débits projetés sur Edna-Maricourt tiennent-ils compte des modifications prévues à l'échangeur Chambly (Saint-Hubert)?

Non, nous n'en avons pas tenu compte. Par contre, étant donné le niveau d'engorgement de l'échangeur Saint-Hubert, les modifications proposées sont nécessaires et vont améliorer la fluidité sur le boulevard Cousineau, sans pour autant régler tous les problèmes de congestion de l'échangeur. Pour cette raison, nous estimons que l'effet de ces modifications sur le débit du boulevard Edna-Maricourt sera négligeable, car l'utilisation de ce nouvel axe demeurera intéressante.

3- Est-il possible de quantifier pour Churchill: état de la situation actuelle, et après les travaux, assorti d'un comptage pour valider les prévisions?

Lors de la cuillette de données pour le projet, un comptage a été fait à l'intersection Edouard/route 112-116. Nous avons estimé le débit journalier moyen annuel (DJMA) à près de 6800 sur la rue Edouard, entre la route 112-116 et la rue Elisabeth. Par contre, il ne nous est pas possible de quantifier de façon précise les débits sur le boulevard Churchill, avant et après la réalisation du projet. Celui-ci se trouve à l'extérieur de la zone d'étude.

Tel qu'indiqué auparavant, nous n'avons pas de raison de croire que cette artère servira de trop-plein en cas de congestion de la route 112-116, après la réalisation du projet. Nous ne prévoyons pas procéder à une étude particulière du boulevard Churchill, dans le cadre du projet actuel.

4- Sinon, le nom d'une personne ressource avec laquelle le requérant pourrait discuter du problème?

Le requérant pourrait communiquer avec M. Pierre-André Dugas, ing., Directeur à la Direction territoriale de Brossard, au MTQ.

VILLE DE SAINT-HUBERT

14-Est-ce que le trafic pourrait baisser sur le boulevard Edna-Maricourt, advenant un lien direct avec Maricourt et de combien?

Advenant la construction d'un lien direct entre le boulevard Edna-Maricourt et le boulevard Maricourt, cet axe deviendra encore plus attrayant, pour les usagers. En effet, il s'agira d'un lien direct entre la route 112-116 et le boulevard Gaétan-Boucher, situé du même côté de la voie ferrée. Logiquement, on pourrait s'attendre à une augmentation de débit sur cet axe. Par contre, étant donné que le raccordement direct avec le boulevard Maricourt ne fait pas partie du projet, il ne nous est pas possible de quantifier cette augmentation de débit, pour le moment.

Question no 5

La localisation des relevés sonores effectués à Saint-Hubert est indiquée au tableau 1 de la page 4 de l'étude complémentaire d'impact sonore datant de mars 1993. Ces relevés ont été réalisés près des rues des Émeraudes, Cartier et du boulevard du Grand-Tronc et sont localisés au plan 1 ci-joint.

Question no 6

Depuis quelques années, le ministère des Transports s'engage à réaliser un suivi acoustique pour des projets routiers où des impacts sonores étaient anticipés. Un suivi acoustique permet de valider les conclusions de l'étude d'impact sonore et de réajuster, le cas échéant, les mesures d'atténuation à mettre en place.

Après la fin des travaux, un suivi acoustique sera réalisé. Ce suivi débutera lorsque toutes les phases du projet seront réalisées (raccordement du boulevard Edna-Maricourt au boulevard Jacques-Cartier à Longueuil) puisque l'évaluation des impacts sonores ainsi que des débits de circulation a été effectuée à ce moment. En effet, seuls les impacts sonores permanents, le cas échéant, occasionnés par la réalisation complète de l'échangeur peuvent être atténués. Les impacts temporaires dus à certaines phases du projet ne sont pas pris en compte.

Donc, à la fin des travaux, un suivi acoustique sera effectué. Des relevés sonores ainsi que des comptages de véhicules seront réalisés dans les secteurs résidentiels étudiés. Ces relevés serviront à évaluer les impacts réels. Il y aura alors réévaluation des impacts et élaboration de mesures d'atténuation si nécessaire.

rée de : Etude complémentaire d'impact sonore

Carte 1

Page 8

⊙ : relevé sonore

Point 4 : rue des Emeraudes (près de la rue des Rubis)

Point 5 : 1375, rue Cartier

Point 6 : boul. du Grand-Tronc (entre les rues Albert et Georges)

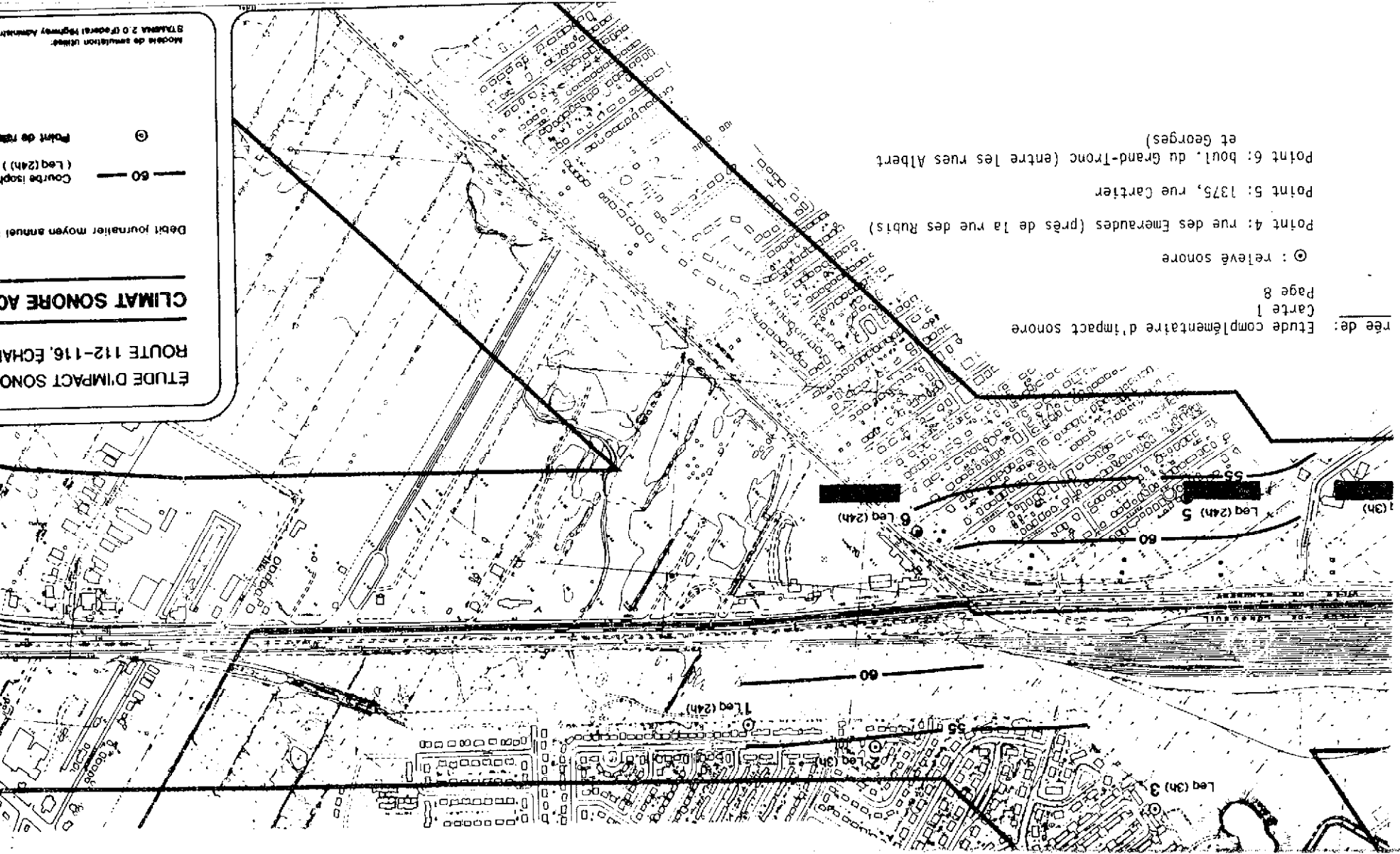
ETUDE D'IMPACT SONO
ROUTE 112-116, ÉCHAI
CLIMAT SONORE AC

Débit journalier moyen annuel :

60 ——— Courbe isoph
(Leq (24h))

⊙ Point de rsl

Modèle de simulation utilisé :
STALSA 2.0 (Federal Highway Administ



- Route 112-116, entre les échangeurs Charles-Lemoyne et Saint-Hubert, incluant l'échangeur Edna-Maricourt
-

- Madame Delorme: Réponses au complément d'information sur l'aménagement dans son secteur.

- La faisabilité d'un aménagement paysager, vis-à-vis votre résidence et la portion comprise entre les rues Albert et Cartier, sera étudiée.

De façon préliminaire, il devrait être possible de réaliser une plantation à la limite de l'emprise du Ministère (des travaux de plantation ne sont réalisés qu'à l'intérieur de l'emprise). La forme prise par ces aménagements ne peut être précisée pour l'instant puisque les plans et devis concernant cet aspect ne sont pas entamés.

La formation éventuelle d'un comité de suivi des aménagements paysagers permettra à la requérante de suivre l'évolution des propositions et de les commenter.

p.j.: plans de localisation de l'emprise



8 - Route 112-116, entre les échangeurs Charles-Lemoyne et Saint-Hubert, incluant l'échangeur Edna-Maricourt

Comité pour l'environnement de Saint-Hubert: Réponses au complément d'information sur l'aménagement paysager.

La faisabilité d'un aménagement paysager entre les rues Albert et Soucy sera étudiée. De façon préliminaire, il devrait être possible de réaliser une plantation à la limite de l'emprise du Ministère (des travaux de plantation ne sont réalisés qu'à l'intérieur de l'emprise).

On entend par travaux de terrassement des amoncellements de terre qui ont pour but d'animer un terrain plat et de renforcer la présence de la végétation.

La forme prise par ces aménagements ne peut être précisée pour l'instant puisque les plans et devis concernant cet aspect ne sont pas entamés.

La formation éventuelle d'un comité de suivi des aménagements paysagers permettra au requérant de suivre l'évolution des propositions et de les commenter.

- 8 • Route 112-116, entre les échangeurs Charles-Lemoyne et Saint-Hubert, incluant l'échangeur Edna-Maricourt
-

- Monsieur Jean Renaud: Réponses au complément d'information sur l'aménagement paysager.

Le ministère des Transports du Québec s'engage à considérer les recommandations qui pourront émaner du comité de suivi. Il ne s'engage toutefois pas à les réaliser d'office puisqu'elles devront répondre aux critères énumérés dans la réponse précédente.

Nous ne voyons pas d'objection à ce que le comité propose des mesures d'aménagement paysager plus élaborées que ce que le Ministère juge pertinent dans le cadre de ce type de projet. Toutefois, les coûts reliés à la réalisation de ces mesures supplémentaires devront être défrayés par les municipalités concernées.

Il nous apparaît essentiel que le comité, pour être en mesure de réaliser un suivi, attende une proposition de plan d'aménagement paysager produit par le Ministère. Des commentaires pourront être émis sur la base de ce plan.

Nous suggérons qu'un représentant du Ministère et un représentant d'Hydro-Québec siègent sur le comité afin d'accélérer les échanges entre ces organismes et les requérants.

9 - Sécurité aux abords de la voie ferrée temporaire (2^e réponse)

Projet : Route 112-116 et boulevard Edna-Maricourt

Municipalités : Saint-Hubert et Longueuil, villes

Une clôture sur poteaux d'acier galvanisé d'une hauteur de 1,2 m, sera installée en bordure sud de la voie ferrée déviée temporairement, sur toute sa longueur, de façon à contrôler l'accès au site à partir du quartier résidentiel (voir dessin D-3902 ci-joint).

Longueuil, le 4 mai 1993

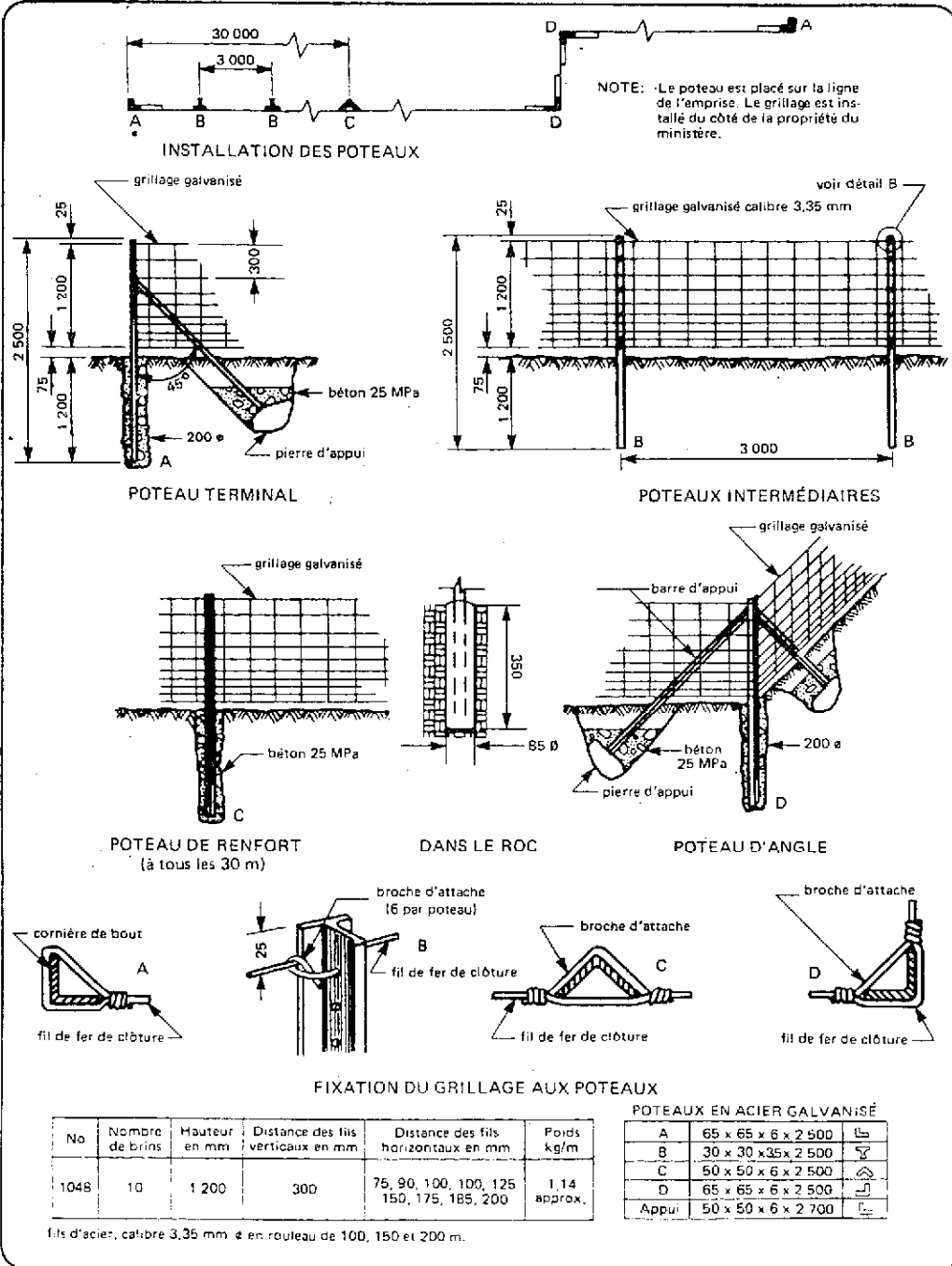
CLÔTURE SUR POTEAUX
D'ACIER GALVANISÉ (non-accès)

D-3902

3.9.3

88-10-10

NORME



Question no 10

Les débits de circulation utilisés rue Edna-Maricourt pour effectuer la simulation sonore ont été fournis par le Service des projets du Ministère. Ces débits sont présentés au tableau suivant :

DÉBITS DE CIRCULATION UTILISÉS - BOULEVARD EDNA-MARICOURT

LOCALISATION	DÉBITS (DJMA)	
	PROJETÉ À L'OUVERTURE (1991)	PROJETÉ DANS 10 ANS (2001)
Au sud du viaduc Saint-Hubert	5 500	7 400
Sur le viaduc	7 000	9 400
Au nord du viaduc- Longueuil	3 500	4 300

En supposant une vitesse affichée de 70 km/h et environ 4,5 % de camions. Il n'y a pas eu de simulation sonore de la situation actuelle rue Edna-Maricourt (ou Grand-Tronc) compte tenu des faibles débits (circulation locale). La source principale de bruit actuellement est la route 116.

11 - Pistes cyclables à réaliser à même le projet (2^e réponse)

Projet : Route 112-116 et boulevard Edna-Maricourt

Municipalités: Saint-Hubert et Longueuil, villes

En complément de réponse aux questions des requérants au sujet de la piste cyclable:

- dans l'ensemble, le ministère des transports ne peut que réitérer les réponses déjà déposées;
- à ce sujet, les deux municipalités impliquées ont signifié leurs accords à l'endroit du plan du Ministère, soit Longueuil via la résolution 900821-2 et Saint-Hubert via la résolution 900515-41;
- il est à noter que les coûts particuliers relatifs à la piste cyclable incombent aux municipalités à l'exception de la partie prévue sur les structures; il en va de même pour la gestion de l'ensemble de ces équipements. Ainsi, toute intervention relative au réseau des pistes cyclables doit passer par les services municipaux désignés.

Longueuil, le 6 mai 1993

12 - Ordonnancement et durée des travaux (2^e réponse)

Projet : Route 112-116 et boulevard Edna-Maricourt

Municipalités : Saint-Hubert et Longueuil, villes

La programmation des travaux est un outil qui permet de planifier les montants d'argent requis pour réaliser des projets ou des parties de projets au cours d'exercices financiers spécifiques, le tout en tenant compte du cadre budgétaire global du ministère des Transports, lui-même sujet aux contraintes financières imposées annuellement par le Conseil du trésor.

Ainsi, nous avons planifié un budget de deux (2) millions de dollars, à l'exercice financier 1994-95, en fonction d'une première phase de travaux relatifs au collecteur pluvial et aux aménagements en vue de la déviation ultérieure de la voie ferrée.

Il en va de même pour les autres travaux décrits à la première réponse. Le cadre budgétaire est donc établi et approuvé tout en étant assujéti à la possible influence de l'ensemble des contraintes financières du Ministère, voir de gouvernement.

Longueuil, le 4 mai 1993

13 - Démarcation entre le trottoir et la piste cyclable sur le boulevard Edna-Maricourt

Projet : Route 112-116 et boulevard Edna-Maricourt

Municipalités : Saint-Hubert et Longueuil, villes

Pour le tronçon de la piste cyclable situé sur la structure, la démarcation prévue consiste en du marquage au sol.

À l'extérieur de la structure, où les deux sont contigües, le trottoir sera construit en béton de ciment alors que la surface de roulement de la piste cyclable sera faite de béton bitumineux (asphalte). Ainsi, sans barrière physique, on pourra facilement distinguer les zones réservées à chacune des catégories d'utilisateurs.

Longueuil, le 6 mai 1993

15 - Problèmes de circulation à Saint-Lambert

Projet : Route 112-116 et boulevard Edna-Maricourt

Municipalités: Saint-Hubert et Longueuil, villes

Bien que le ministère des Transports soit sensibilisé aux problèmes de circulation soulignés par la municipalité, il nous apparaît que ces sujets sont hors-contexte par rapport à la présente médiation.

En effet, la situation propre à l'échangeur A20/Route 132/Route 112 doit être traitée dans son contexte particulier.

Finalement, nous considérons que notre texte déposé récemment et intitulé "Impacts du réaménagement de la route 112-116 pour la ville de Saint-Lambert" répond aux questions pertinentes à la ville de Saint-Lambert.

Longueuil, le 4 mai 1993

Fax: 442-1317

Le 5 mai 1993

Immobiliers Désourdy 1949 inc.

3350 boulevard Sir Wilfrid-Laurier

Saint-Hubert (Québec)

Canada J3Y 6T2

Téléphone: (514) 676-7721

Télécopieur: (514) 656-1015

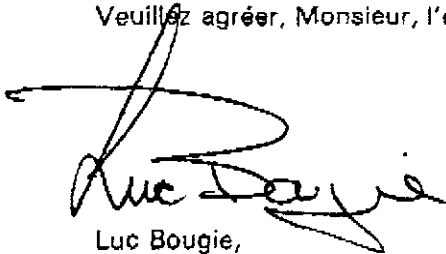
Monsieur Gildard Lanteigne, ing.
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
Direction régionale 6-2, Montérégie
201, Place Charles Lemoyne
5e étage
LONGUEUIL (Québec)
J4K 2T5

OBJET: Route 112-116

Monsieur,

La présente confirme notre présence à vos bureaux de Montréal au 35, rue Port-Royal est, lundi le 10 mai à 13h30. L'objet de la réunion sera d'analyser les possibilités de circulation de notre flotte de véhicules lourds par rapport à la géométrie de l'échangeur Edna-Maricourt projeté.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations les plus distinguées.



Luc Bougie,
Urbaniste

LB/dr

c.c. Mme Johanne Gélinas,
 Commissaire BAPE



Trottoir et piste cyclable sur la structure

Projet : Route 112-116 et boulevard Edna-Maricourt

Municipalités: Saint-Hubert et Longueuil, villes

C'est sur une surface en béton de ciment que vont circuler les piétons et cyclistes sur la structure du boulevard Edna-Maricourt au-dessus de la route 112-116 et de la cour de triage.

Longueuil, le 12 mai 1993

Plate cyclable existante entre De Gaule et Edouard

Projet : Route 112-116 et boulevard Edna-Maricourt

Municipalité : Saint-Hubert

Après vérification sur les lieux et au constat de l'espace disponible, en tenant compte de la réalisation des travaux, le ministère des Transports (M.T.Q.) relocalisera la piste cyclable à proximité de son site actuel.

Cependant, étant donné que cette piste occupera, en certains endroits, des superficies prévues en espaces verts, il serait opportun de discuter de sa localisation précise par le biais du comité qui doit traiter des aménagements paysagers.

Également, durant la période temporaire de déviation de la voie ferrée le M.T.Q. assurera le maintien de la piste cyclable le plus près possible de sa localisation actuelle.

Longueuil, le 12 mai 1993

Accès des piétons et cyclistes

Projet : Route 112-116 et boulevard Edna-Maricourt

Municipalité : Saint-Hubert

Entre la rue Soucy et le centre commerciale situé près de l'intersection Edouard/Elisabeth, certains accès pour piétons et cyclistes seront permis. On peut considérer que ces accès devraient être situés à l'extrémité des rues existantes.

Cependant, la faisabilité de cette hypothèse devra être évaluée. À cette fin, des propositions en regard du nombre et la localisation de ces accès seront intégrées aux travaux du comité sur l'aménagement paysager.

Longueuil, le 12 mai 1993

Annexe 7

**La proposition de
M. Jean Renaud pour un
comité de suivi des
aménagement**

MANDAT :

Dans le but d'optimiser la valeur environnementale du projet (plantations, architecture, design), examiner et faire des recommandations concernant les plans et devis d'aménagement sur la route 112-116 et le boulevard Edna-Maricourt dans les municipalités de Saint-Hubert et de Longueuil.

COMPOSITION :

- Le ministère des Transports du Québec en tant que promoteur.
- Les municipalités de Saint-Hubert et de Longueuil;
- Les requérants eux-mêmes ou représentés par toute personne de leur choix.
- Hydro-Québec et Canadien National.

RÔLE DES MEMBRES

1. Le promoteur :

Présenter au comité les plans et devis aux principales étapes de leur production pour chaque type d'ouvrage, recueillir et analyser les recommandations et faire rapport au comité.

2. La ville de Saint-Hubert :

Convoquer, présider, rédiger les procès-verbaux et assurer le soutien administratif et logistique des travaux du comité. Donner des avis sur les propositions et soumettre des solutions de compromis afin d'atteindre l'objectif du comité. Agir comme dépositaire de tous les documents.

3. La ville de Longueuil

Donner des avis sur les propositions et soumettre des solutions de compromis afin d'atteindre l'objectif du comité.

4. Les requérants

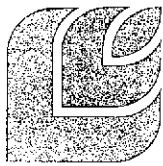
Analysé les plans et devis du promoteur et formuler des propositions.

5. L'Hydro-Québec et le Canadien National

En tant qu'organismes publics et propriétaires de terrains dans l'emprise des travaux projetés, examiner les propositions du promoteur et des requérants et y contribuer dans le cadre de leur politique respective de l'environnement.

Annexe 8

**Les réponses des
organismes sollicités pour
participer au comité de
suivi des aménagements**



LONGUEUIL

Bureau du Directeur général

300, rue St-Charles ouest
Longueuil (Québec)
Téléphone 646-8210
Télécopieur 646-8255

Adresse postale
C.P. 5000
Longueuil (Québec) J4K 4Y7

UNE GESTION DE QUALITÉ
POUR VOUS

Le 13 mai 1993.

Mme Johanne Gélinas
Commissaire
Gouvernement du Québec
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
5199, Sherbrooke Est, Suite 3660
Montréal (Québec)
H1T 3X9

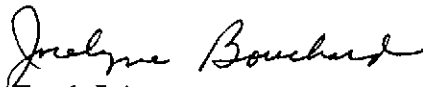
**OBJET: Médiation: réaménagement route 112-116
entre l'échangeur Charles-Lemoyne et
St-Hubert incluant le boul. Edna-Maricourt.**

Madame,

Tel que demandé dans votre lettre du 11 mai dernier, relativement à l'objet précité, c'est monsieur Renaud Dubé, ing., directeur du Génie et des travaux publics (646-8311) qui représentera la Ville de Longueuil sur le comité de suivi proposé.

Veillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur général,


Roch Létourneau.

pour :

c.c.: M. Pierre Pouliot, ing., DGA - Services techniques.
M. Renaud Dubé, ing., directeur du Génie et des travaux publics.



Canadian National

Canadien National

District Laurentien
Assistance technique
Casier postal 8107
Montréal (Québec)
H3C 3N3

Reference

N/réf.

Le 13 mai 1993

Madame Johanne Gélinas
Commissaire
Gouvernement du Québec
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
5199, Sherbrooke Est
Suite 3860
Montréal (Québec)
H1T 3X9

Madame,

Suite à votre lettre du 11 mai 1993, veuillez prendre note que la personne désignée pour participer aux travaux de comité de suivi sur les aménagements est M. Hubert Bastien, Agent à l'environnement. M. Bastien peut être rejoint au (514) 399-6519.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de nos salutations les meilleures.

L'ingénieur - Assistance technique,

Luc Déry

LD/fs235

c.c. M. Hubert Bastien, Agent à l'environnement

Madame Johanne Gélinas
Commissaire
Bureau d'Audiences Publiques Env.
5199, Sherbrooke Est
Bureau 3860
Montréal, Québec
H1T 3X9

Objet: Aménagement de la nouvelle route 112-116

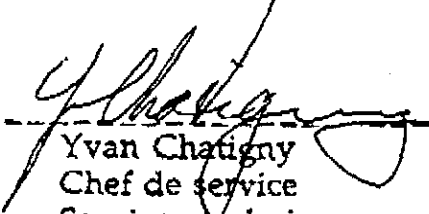
Madame,


Pour répondre à votre demande du 28 avril dernier, Hydro-Québec désire exprimer son intérêt à participer à votre comité sur l'aménagement paysager de la route 112-116 et ainsi se joindre à la ville de St-Hubert et aux autres participants siégeant sur ce comité.

En effet, l'emprise d'Hydro-Québec est contigüe à celle du Ministère des Transports. Tout projet d'aménagement paysager pouvant affecter celle-ci doit être entériné par l'entreprise. De plus, nous sommes à l'étude d'une intégration environnementale du poste St-Maxime, situé aux abords de la route 116.

Nous délèguons Madame Raymonde Lavoie, conseillère en environnement, pour représenter notre secteur au sein de ce comité.

Nous vous remercions de l'attention envers Hydro-Québec et espérons de fructueux échanges futurs.


Yvan Chatigny
Chef de service
Services techniques
Hydro-Québec


Gilles Bellemare
Gérant
Secteur Rive-Sud
Hydro-Québec

RL/cp

c.c.	J. Milliard	H.-Q.
	Y. Langevin	H.-Q.
	D. Desautniers	H.-Q.
	R. Lavoie	H.-Q.



Service du greffe
5900 boulevard Cousineau
Saint-Hubert (Québec)
J3Y 7K8
Tél. : (514) 445-7857
Téloc. : (514) 445-7847

Extrait du procès-verbal de la séance régulière tenue par le conseil municipal de Saint-Hubert le 18 mai 1993.

**930518-28 COMITE SUIVI AMENAGEMENTS PROJET EDNA/MARICOURT
- AMENAGEMENT ROUTES 112-116 - PARTICIPATION -
DELEGATION**

Il est proposé par M. Jean-Guy Fortin
appuyé par Mme Lorraine Guay Boivin

1. Que la ville de Saint-Hubert participe au Comité de suivi des aménagements du projet Edna/Maricourt, ayant pour but d'optimiser la valeur environnementale du projet Edna/Maricourt (plantation, architecture, design), d'examiner et faire des recommandations concernant les plans et devis d'aménagement sur les routes 112-116 et sur le boulevard Edna/Maricourt dans les municipalités de Saint-Hubert et de Longueuil;

2. de nommer les personnes suivantes pour représenter la ville de Saint-Hubert à ce comité:

2.1 le directeur par intérim de l'urbanisme et des permis, M. Luc Lahaie, qui assumera la présidence et le secrétariat du comité;

2.2 le chef de la division espaces verts aux travaux publics, M. Michel Sarrazin;

2.3 M. le conseiller Raymond Lampron comme représentant du conseil, ainsi que Mme la conseillère Diane Gareau comme substitut de M. Raymond Lampron.

3. Que copie de la présente résolution soit envoyée à la M.R.C. de Champlain, au BAPE, aux villes de Saint-Lambert, Greenfield Park, Lemoyne, et à madame la députée de Vachon.

RESOLU A L'UNANIMITE

Vidimé le 19 mai 1993

Annexe 9

**Lettre d'engagement du
MTQ à respecter les
ententes de la médiation**



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction régionale 6-2
Montréal

Longueuil, le 19 mai 1993

Madame Johanne Gélinas
Commissaire
Gouvernement du Québec
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
5199, rue Sherbrooke est, suite 3660
Montréal (Québec)
H1T 3X9

OBJET: Réaménagement route 112-116
Échangeur Edna-Maricourt
Médiation

Madame,

Nous donnons suite au dépôt des lettres de désistement des requérants d'audiences dans le cadre du processus de médiation environnementale pour le projet cité en rubrique.

En premier lieu, le ministère des Transports réitère son engagement à l'égard des propositions qu'il a déposées durant la période de médiation.

En second lieu, nous vous présentons en annexe certaines précisions quant aux dernières demandes qui ont été formulées par le Comité pour l'environnement de Saint-Hubert inc. et madame Caroline Delorme.

Enfin, nous vous informons que l'ingénieur Gildard Lanteigne, coordonnateur régional, nous représentera comme membre du comité de suivi sur l'aménagement paysager de ce projet.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Pierre-André Dugas, ing.
Directeur du territoire de Brossard

PAD/mg

p.j.

Réponse à la lettre de madame Carole Delorme adressée à Monsieur Pierre Paradis,
ministre de l'Environnement, en date du 12 mai 1993

Projet : Route 112-116 et boulevard Edna-Maricourt

Municipalités: Longueuil et Saint-Hubert, villes

Point n° 1 : Nous sommes d'accord.

Point n° 2 : Les résultats du suivi acoustique, ultérieur à la réalisation du projet, seront fournis aux municipalités qui les fourniront aux citoyens concernés.

Point n° 3 : Tel que le Ministère l'a déjà soumis, une ré-évaluation des impacts sonores sera effectuée après construction, et si nécessaire des mesures seront élaborées.

Point n° 4 : Le Ministère a déjà déposé le calendrier de réalisation anticipées de sa programmation. Les étapes de réalisation seront diffusées dans les médias à mesure qu'elles seront rendues officielles.

Les calendriers de réalisation des différents contrats seront soumis par les entrepreneurs et cette information sera fournie aux municipalités pour diffusion aux citoyens.

Point n° 5 : Sera traité par le Comité du suivi sur l'aménagement, tel qu'entendu.

Point n° 6 : Nous n'avons pas d'objection, c'est au comité de décider.

Point n° 7 : Nous sommes d'accord.

Point n° 8 : Nous sommes d'accord.

Point n° 9 : Nous sommes d'accord puisqu'il s'agit de la procédure régulière du ministère des Transports.

Longueuil, le 19 mai 1993

Réponse à la lettre du Comité pour l'environnement de Saint-Hubert inc. adressée à monsieur Pierre Paradis, ministre de l'Environnement en date du 11 mai 1993

Projet : Route 112-116 et boulevard Edna-Maricourt

Municipalités: Longueuil et Saint-Hubert, villes

En réponse aux deux points qui forment la condition du retrait de la demande d'audiences publiques:

Atténuation du niveau sonore - Grand-Tronc

Tel que le Ministère l'a déjà soumis, les impacts sonores seront évalués suite à la réalisation du projet et, si nécessaire, des mesures d'atténuation seront appliquées.

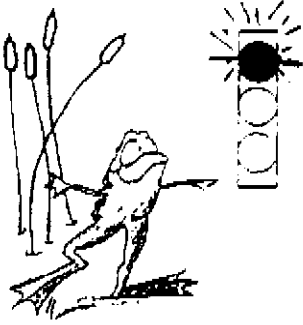
Amélioration visuelle - Grand-Tronc

Selon l'engagement déjà pris, le ministère des Transports participera aux travaux du comité sur l'aménagement paysager en vue d'améliorer la qualité visuelle de cette partie du projet.

Longueuil, le 19 mai 1993

Annexe 10

**Lettres de retrait de
demande d'audience
publique et d'approbation
des propositions du MTQ**



COMITÉ pour l'ENVIRONNEMENT de SAINT-HUBERT inc
1125, rue Montgomery, Saint-Hubert (Québec), J4T 3N5

Monsieur Pierre Paradis,
ministre de l'Environnement,
3900, rue Marly, 6ème étage,
Sainte-Foy (Québec).
GLX 4E4

Réf: Réaménagement route 112-116.

Saint-Hubert, le 11 mai 1993.

Monsieur le ministre,

Suite aux diverses rencontres tenues avec le Comité de médiation du BAPE, nous vous présentons nos conclusions sur les réponses que nous avons reçues.

1- DEVIATION DE LA VOIE FERREE.

MIQ: On nous dit que pour diverses raisons (les économies réalisables par la suppression d'un étage de l'échangeur -5 M\$- ne justifient pas le coût de l'éloignement de cette voie; planification hors-cadre etc), cette demande ne peut être considérée.

CESH: Nous sommes convaincus qu'au point de vue sécurité, avec l'augmentation de la fréquence aux traverses de notre ville, spécialement à Soucy -10,600 véh/j- et l'accroissement constant du volume des matières dangereuses transportées par train, ce refus risque d'être néfaste. De plus, un seul accident peut à lui seul être aussi onéreux que les coûts de déviation, car les vies humaines n'ont pas de prix. Les citoyens se font promettre depuis trop longtemps ce déplacement qui leur rendrait sécurité et tranquillité. Nous constatons que, malgré nos démarches récentes pour renouveler la mémoire de divers élus, aucun d'entre eux n'a jugé bon de joindre le geste à la parole. Considérant que la fréquence mentionnée, déjà très élevée, le sera encore plus advenant un lien direct Edna-Maricourt, nous remettons le sort de cette question entre vos mains.

2- BOISE PILON.

MIQ: Le promoteur se dit non concerné, ce boisé se trouvant en dehors de la zone du projet.

CESH: Nous relevons, dans votre directive du 14 juin 1985 (dossier 102-8504-61), en page 2, une recommandation concernant les équipements récréatifs existants et projetés. Hors, ce boisé, comme vous le savez, fait l'objet de démarches intensives de notre Comité, pour sa protection et sa restauration à des fins de projets éducatifs et récréatifs. À cause du haut degré de

contamination décelée sur ce terrain, nous croyons inévitable qu'il soit restauré et réservé à des activités de plein air. Votre adjointe parlementaire, madame Christiane Pelchat, suit de près ce dossier. Nous nous en remettons à votre bon jugement pour qu'un accès piétonnier soit étudié en faveur des résidents du secteur Laflèche.

3- OPTION DE L'AXE KIMBER.

MIQ: Les coûts supplémentaires qu'entraînerait ce choix, imputables à une structure plus importante, seraient disproportionnés à l'amélioration.

CESH: Nous convenons de cette remarque.

4- REQUETES DE LA CIE DESOURDY.

MIQ: Il n'entre pas dans les objets de la présente médiation de considérer les impacts de réenforcement d'une situation d'irrégularité de zonage, causés par l'acceptation du MIQ de demandes de cette compagnie au regard des voies d'accès à ses terrains; d'autres demandes sont étudiées en Chambre d'expropriation.

CESH: Nous traiterons ce dossier en parallèle avec les services concernés.

5- ATTENUATION DU NIVEAU SONORE - GRAND'TRONC.

MIQ: Il n'y a pas eu de simulation sonore de la situation actuelle au boul. Edna, compte tenu des faibles débits (nul de mars à décembre environ). La source principale de bruit près du futur échangeur est la route 116; plus loin, vers Soucy, elle s'éteint. Le promoteur ne suggère pas de mesure d'atténuation dans cette zone.

CESH: Reprenant le texte de votre recommandation plus haut mentionnée (dossier 102-8504-61, 14 juin 1985), en page 3, vous demandiez d'inclure à l'étude une évaluation d'impact de l'augmentation de la circulation sur la rue Edna, et une évaluation des niveaux sonores. Une augmentation de 0 à 6,000 véh/j est déjà confirmée par le MIQ, plus élevée encore si un lien direct Edna-Maricourt à Greenfield Park est réalisé. Il est clair que la qualité de vie des riverains de ce tronçon (entre De Gaulle & Soucy) en sera d'autant diminuée. Nous demandons que le promoteur soit tenu d'évaluer le niveau sonore après la réalisation des travaux, et d'apporter des mesures d'atténuation s'il s'avérait que l'augmentation du niveau sonore était supérieur aux normes acceptables.

Le point suivant est en lien avec cette demande.

6- AMELIORATION VISUELLE - GRAND'TRONC.

MIQ: L'étude ne prévoit pas de mesures d'atténuation visuelles entre Albert et Soucy, reliées à la présence visuelle de l'infrastructure. Par contre, on peut envisager un aménagement paysager de ce boulevard urbain.


CESH: Notre demande d'amélioration visuelle se situe dans le contexte global des perturbations ajoutées à un espace environnemental déjà fortement détérioré. C'est donc avec la collaboration des pollueurs visuels (involontaires ou pas) que nous souhaitons la mise en valeur de ce secteur. L'écran de végétation suggéré devrait être de la meilleure facture possible, tenant compte des limites budgétaires du MIQ, mais aussi de l'apport

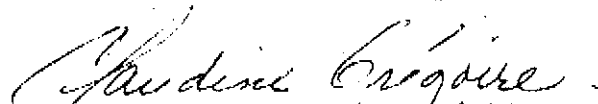
*éventuel

financier* du CN, de l'Hydro-Québec, de la Ville de Saint-Hubert et même de la cie Désourdy. Nous souhaitons que les plantations d'arbres soient de nature à favoriser une réalisation rapide de l'amélioration sonore et visuelle, par leur hauteur, leur densité et leur variété, et par le travail de terrassement évoqué, constitué de buttes gazonnées de 4-5 pieds de hauteur sur toute la longueur concernée.

Notre retrait de demande d'audiences est conditionnel à l'acceptation des termes de la médiation concernant ces deux derniers points, et à l'engagement du MIQ de tenir compte des résultats et recommandations du Comité de suivi sur les aménagements, proposé par monsieur Jean Renaud, et auquel nous devons participer à titre de requérants.

Pour terminer, nous désirons souligner les qualités d'écoute et de conseil de l'équipe du Comité de médiation. Nous la remercions pour sa grande disponibilité. Et nous vous prions de recevoir, Monsieur Paradis, nos respectueuses salutations.


ROBERT ROMANO, président.


CLAUDINE GREGOIRE, vice-présidente.


CLODET COCHARD, secrétaire.

c.c. Mme Christiane Pelchat, députée de Vachon et adjointe parlementaire au ministre de l'Environnement,

Mme Johanne Gélinas, présidente du Comité de médiation.

St-Hubert, le 12 mai 1993.

Monsieur Pierre Paradis
Ministère de l'environnement
3900, rue de Harly
6^{ème} étage,
St-Foy (Québec)
G1X 4E4

Objet: Demande d'audience publique sur le projet Route 112-116

Monsieur le Ministre,

Suite à la médiation du projet "Route 112-116 entre l'échangeur Charles-Lemayne et St-Hubert et rue Edouard-Morin" je, sans signer, Caroline Delorme, retire ma demande d'audience publique à condition que le ministère s'engage à maintenir tel que convenu lors de la dite médiation, les arrangements suivants:

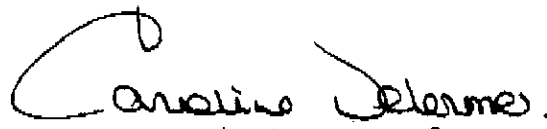
- 1^o Qu'une personne ressource soit disponible pour discuter des problèmes éventuels découlant du dit projet pendant et/ou après les travaux,
- 2^o Qu'un suivi acoustique soit réalisé lorsque toutes les phases du projet seront terminées et que copie de cette étude sonore me soit postée au 1287 Langevin, St-Hubert, Québec, J4T 1X4,
- 3^o Que des mesures d'atténuation soient entreprises si les résultats de l'étude sonore se révélaient au-dessus des normes jugées acceptables par votre Ministère (soit 5 décibels de plus de 60),
- 4^o Que le promoteur envoie copie du calendrier des réalisations des travaux pour me permettre de mieux suivre le dossier,
- 5^o Que le H.T.O. s'engage à réaliser une plantation (écran de végétation) à la limite de l'emprise du Ministère à l'arrière du 1287 Langevin à St-Hubert,
- 6^o Que mon mari et/ou moi-même puissions siéger sur le comité de suivi stipulé par la proposition de Monsieur Renaud (requérant lors de cette médiation) ce comité de suivi ayant pour mandat d'optimiser la valeur environnementale du projet (plan-

tation, architecture, design), d'examiner et faire des recommandations concernant les plans et devis d'aménagement aux abords de la route 112-116 et la boulevard Edouard-Herriot dans les municipalités de St-Hubert et de Longueuil,

- 7^e Que le type de luminaire installé aux abords de l'autoroute et des voies d'accès engendre une répartition lumineuse orientée et soit de type "CYL de CRASSE-HINOS",
- 8^e Qu'une clôture sur poteaux d'acier galvanisé d'une hauteur de 1,2m. soit installée en bordure sud de la voie fermée déviée temporairement et ce, sur toute sa longueur, de façon à contrôler l'accès au site à partir du quartier résidentiel,
- 9^e Que tout dommage causé à mon terrain, à ma maison ou à ses fondations, par les travaux du projet directement ou indirectement, de quelle que façon que ce soit, soit dédommagé à sa juste valeur,

A ces conditions convenues lors de la médiation Monsieur le Ministre, je m'engage à retirer ma demande d'audience publique.

Bien à vous,


CAROLINE DELORME
1287 LANGUEUIL,
ST-HUBERT, QUÉBEC
J4T 1X4
(514) 676-4146 (maison)
(514) 288-7251 (bureau)

P. S. Veuillez avoir l'obligeance d'accuser réception.

c.c. Johanne Gélinas
commissaire
Responsable de la médiation.

Saint-Hubert, le 13 mai 1993

Monsieur Pierre Paradis, ministre
Ministère de l'environnement
3900, rue de Marly, 6e étage
Sainte-Foy (Québec)
G1X 4Z4

OBJET : Médiation du B.A.P.E. : route 112-116 entre les échangeurs Charles-Lemoyne et Saint-Hubert incluant l'échangeur Edna-Maricourt

Monsieur,

J'ai participé activement à la médiation que vous avez demandée au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir sur le projet précité.


Concernant les quatre préoccupations que je vous ai soumisees, celles concernant la biomasse et l'architecture des structures feront l'objet d'un comité multipartite sous la responsabilité de la ville de Saint-Hubert. Ce comité de suivi sur les aménagements a déjà reçu l'assentiment des requérants, du promoteur et de la ville de Saint-Hubert. Le promoteur s'est engagé à considérer les recommandations qui pourront émaner du comité de suivi.

Pour ce qui est de la voie réservée pour autobus, taxis et co-voiturage, je retiens qu'un accotement de trois mètres, sur toute la longueur de la route 112-116, y compris dans la partie en dépression sous la voie ferrée, pourra éventuellement servir à cette fin.

Enfin, je retiens que la piste cyclable existante, entre les rues Soucy et Elisabeth, sera maintenue et que les raccordements avec les réseaux de Saint-Hubert et de Longueuil seront faits en fonction des pistes existantes. De plus, ce sujet et celui des accès pour piétons et cyclistes feront partie du mandat du comité de suivi sur les aménagements précité.

Pour toutes ces raisons, j'accepte que ne soient pas tenues des audiences publiques sur ce projet. Enfin, permettes-moi de vous souligner l'excellence de la médiation exercée par madame Johanne Gélinas et monsieur John Haemmerli dans ce dossier de même que mon appréciation pour le rôle joué par le B.A.P.E. dans l'évaluation publique des projets à impacts environnementaux.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.


Jean Renaud
7188, Arthur-Halley
Saint-Hubert
J3Y 8P9

c.c. Mme Johanne Gélinas, B.A.P.E.
Ville de Saint-Hubert, M. Luc Lahaie



Ville de Greenfield Park

156 BOULEVARD CHURCHILL, GREENFIELD PARK, QUÉBEC J4V 2M3

Hôtel de ville, 671-5955

Police 671-1931 — Incendies 671-7920 — Garage 443-9079 — Centre René Veillet 678-8950 — Arènes 672-0422 — Bibliothèque 672-7500

Le 13 mai 1993

Gouvernement du Québec
Ministère de l'Environnement
3900 rue Marley, 6ème étage
Ste-Foy, Québec
G1X 4E4

Fax (418) 643-4143

A l'attention de M. Pierre Paradis, ministre

Objet: Réaménagement de la route 112-116 entre les
échangeurs Charles-Lemoyne et St-Hubert
Audiences publiques
LT93-224

Monsieur,

Le 11 janvier 1993, la Ville de Greenfield Park a déposé une demande d'audiences publiques en rapport avec le réaménagement de la route 112-116 entre les échangeurs Charles-Lemoyne et St-Hubert. Dans notre lettre nous avons exprimé notre inquiétude par rapport à l'effet que le territoire de Greenfield Park ne faisait pas partie de la zone d'étude.

En effet la Ville s'inquiétait sur l'impact de la circulation véhiculaire sur son territoire plus en particulier la rue Edna-Maricout, le boulevard Taschereau et le boulevard Churchill.

Le ministère des Transports nous a informé qu'il y aurait une légère augmentation de la circulation véhiculaire sur Edna-Maricourt, de l'ordre de 1500 véh./jour. Sur le boulevard Taschereau ils estiment une diminution de 1730 véh./jour. Finalement une rencontre aux bureaux du ministère nous a permis de clarifier le sujet du boulevard Churchill. Selon les informations reçues de monsieur Lanteigne, il devrait avoir une diminution de circulation provenant de la route 112/116 et la rue Churchill en direction du pont Victoria.

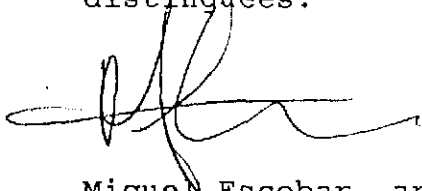
...2

2...

Par conséquent, considérant les informations positives reçues du ministère des Transports en rapport avec le réaménagement de la route 112-116 nous vous informons que la Ville de Greenfield Park retire sa demande de tenir des audiences publiques.

Nous vous remercions de l'opportunité qui nous a été donnée dans le cadre de la médiation. Nous prenons aussi cette opportunité de remercier les membres de la commission du BAPE qui ont mené les rencontres de médiation avec professionnalisme et rigueur.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations les plus distinguées.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Miguel Escobar', written in a cursive style.

Miguel Escobar, arch.
Dir. Urb. & Serv. Techn.

ME/mn

cc. Madame Johanne Gélinas, commissaire responsable de la médiation



Ville de Saint-Lambert

55 ARGYLE - TEL. 672-4444

JAP 2143

Bureau
Directeur général

Le 18 mai 1993

Monsieur Pierre Paradis
Ministre de l'Environnement
3900, rue de Marly, 6e étage
Sainte-Foy (Québec)
G1X 4E4

Objet : Réaménagement des routes 112 et 116

Monsieur le Ministre,

Suite à la réponse émise par le ministère des Transports quant aux suggestions faites par la ville de Saint-Lambert dans le projet d'aménagement de la route 112-116, je désire, par la présente, vous fournir mes commentaires concernant ce dossier.

Je ne suis pas convaincu que le ministère ait examiné, de façon exhaustive, toutes les options qui lui sont offertes pour contrôler la circulation à l'heure de pointe, le matin, sur la route 112, à la hauteur de la rue Saint-Georges. Un tel contrôle est essentiel, à mon avis, afin d'assurer une circulation modérée sur la rue Saint-Louis, à Ville Lemoyne, et d'éviter que plusieurs rues résidentielles de Saint-Lambert ne deviennent des artères de circulation dense.

En ce qui concerne l'échangeur entre les routes 132 et 112, je suis d'accord avec le ministère que ce point devrait faire l'objet d'un dossier distinct.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le Directeur général,

Richard J. Shuttleworth, ing.
RJS/hg

ltr11

Le 20 mai 1993

Monsieur Pierre Paradis
**MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT
DU QUÉBEC**
3900, rue Marly - 6e étage
Saint-Foy (Québec)
G1X 4E4

**OBJET: Route 112-116 et boulevard Edna-Maricourt
 Circulation des camions de
 Société Désourdy 1949 inc.**

Monsieur le Ministre,

Suite à la lettre du 19 mai 1993 du Ministère des Transports du Québec relativement à la circulation de notre flotte de camions dans le nouvel échangeur Edna-Maricourt, nous vous informons que les réponses obtenues sont satisfaisantes en ce qui a trait à la géométrie dudit échangeur.

La proposition de tracé alternatif pour les véhicules à permis spécifique de déplacement est également acceptable pour nous dans la mesure où les modifications mineures requises à la géométrie de l'échangeur Saint-Hubert seront réalisées et permettront la circulation de cette catégorie de véhicules. Nous apprécierions pouvoir collaborer avec le Ministère des Transports du Québec lors de la conception des modifications de géométrie à cet échangeur.

Durant la période de construction, le tracé proposé via l'échangeur Charles-Lemoyne (pièce B-2), pour accéder à notre site en direction ouest, permettra la circulation de nos différentes catégories de véhicules.



Monsieur le Ministre Pierre Paradis
1993.05.20
page 2 ...

Pour ce qui est des autres impacts indentifiés dans notre lettre du 13 janvier 1993 ainsi que des dommages de rapprochement, nous comprenons que la Commission ne statue pas sur ceux-ci et qu'ils seront traités par le tribunal d'expropriation.

Espérant le tout conforme, veuillez agréer, monsieur le Ministre, nos salutations les plus respectueuses.

IMMOBILIERS DÉSOURDY 1949 INC.

Robert Désourdy
Vice-président

c.c.: Mme Johanne Gélinas, commissaire
**BUREAU DES AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

M. Pierre-André Dugas
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

M. Luc Bougie, urbaniste
IMMOBILIERS DÉSOURDY 1949 INC.

Annexe 11

Liste des documents déposés

Liste des documents déposés

par les participants et organismes :

- A1 Ville de Saint-Lambert. Analyse de la circulation, 4 février 1993, 5 pages.
- A2 Ville de Saint-Lambert. Carte de la ville.
- A3 Comité pour l'environnement de Saint-Hubert. Lettre à la députée de Vachon, M^{me} Christiane Pelchat, 11 janvier 1993, 1 annexe.
- A4 Comité pour l'environnement de Saint-Hubert. Plan avec lots.
- A5 Comité pour l'environnement de Saint-Hubert. Photo aérienne
- A6 Comité pour l'environnement de Saint-Hubert. Carte routière
- A7 Société de transport de la Rive-Sud de Montréal. Résolution du conseil d'administration. 1er mars 1993. 1 p.
- A8 Comité pour l'environnement de Saint-Hubert. Projet de conservation du boisé du parc industriel Pilon. 16 avril 1991. 4 p.
- A9 Comité pour l'environnement de Saint-Hubert. Lettre au ministre de l'Environnement. 29 mars 1993. 1 p.
- A10 M. Jean Renaud. Patrick Kelsey et Richard Hootman, *Deicing Salt Dispersion and Effects on Vegetation along Highways*. 17 juillet 1991. 11 p.
- A11 M. Jean Renaud. *Guide de tolérance aux sels de déglacage*. 7 p.
- A12 M. Jean Renaud. 2 photos aériennes de Montréal. (Disponibles au BAPE seulement)
- A13 M. Jean Renaud. Extrait de procès-verbal - Résolutions sur la modification du schéma d'aménagement de la MRC de Champlain. 22 mars 1993. 5 p.

- A14 M. Jean Renaud. Proposition relative aux raccordements des voies cyclables. 13 avril 1993. 8 p.
- A15 Comité pour l'Environnement de Saint-Hubert. Proposition sur des mesures d'atténuation. 13 avril 1993. 2p
- A16 Jean Renaud. Projet de comité de suivi sur les aménagements. 2 mai 1993. 2 p.
- A17 Lettre de la ville de Greenfield Park informant la commission du retrait de sa demande d'audience. 13 mai 1993. 2p
- A18 M. Jean Renaud. Lettre informant la commission de son approbation des propositions du MTQ. 13 mai 1993. 2p
- A19 Ville de Longueuil. Lettre relative à sa participation à un comité de suivi. 13 mai 1993. 1p
- A20 Ville de Saint-Hubert. Compte rendu sommaire du comité plénier relatif à la mise sur pied d'un comité de suivi sur les aménagement paysagers aux abords du réaménagement de la route 112-116. 11 mai 1993. 2 p.
- A21 Ville de Saint-Lambert. Lettre informant la commission de sa position sur le projet. 14 mai 1993. 1p
- A22 Hydro-Québec. Lettre relative à sa participation à un comité de suivi. 17 mai 1993. 1 p
- A23 Ville de Saint-Hubert. Comptes rendus des rencontres des 24 mars, 8 avril et 10 mai tenues entre la commission et les requérants sur le projet de réaménagement de la route 112-116. 8 p.
- A24 M^{me} Caroline Delorme. Lettre de retrait de sa demande d'audience. 12 mai 1993. 2 p.
- A25 Comité pour l'environnement de Saint-Hubert. Lettre de retrait de sa demande d'audience. 11 mai 1993. 3 p.

- A26 Canadien National. Lettre relative à sa participation à un comité de suivi. 13 mai 1993.
- A27 Ville de Saint-Hubert. Extrait de procès-verbal de la séance du conseil du 18 mai 1993.
- A28 Immobiliers Désourdy inc. Lettre informant le ministre de l'Environnement de son approbation des propositions du MTQ. 20 mai 1993. 2 p.

par le promoteur :

- B1 MTQ. Évaluation préliminaire de la faisabilité d'un déplacement de la voie ferrée à proximité de l'autoroute 112-116. 24 mars 1993. 2 p.
- B2 MTQ. Réponses aux questions des requérants. 2 avril 1993. 16 p. 1 carte en annexe.
- B3 MTQ. Plan de l'aménagement de la route 112-116 et des aménagements paysagers prévus. (disponible au BAPE seulement)
- B4 MTQ. Plan cadastral des abords du boul. Edna-Maricourt (disponible au BAPE seulement).
- B5 MTQ. Itinéraire prévu pour le transport lourd entrant et sortant de chez Immobiliers Désourdy inc. (disponible au BAPE seulement)
- B6 MTQ. Photos de différents types d'écrans acoustiques. 5 p.
- B7 MTQ. Réponses aux questions des requérants. 8 avril 1993. 5 p. (carte en annexe disponible au BAPE seulement)
- B8 MTQ. Photos de différents designs d'échangeurs (disponibles au BAPE seulement)
- B9 MTQ. Étude complémentaire d'impact sonore route 112-116. Mars 1993.

- B10 MTQ. Réponses aux questions des requérants. 23 avril 1993. 19 p.
- B11 MTQ. Plans et schémas de l'éclairage prévu.
- B12 MTQ. Extraits de procès-verbaux des municipalités de Saint-Hubert (18 avril 1989) et de Longueuil (17 mai 1989). 5 p.
- B13 MTQ. Fond de carte à jour utilisé pour l'étude complémentaire d'impact sonore. 27 avril 1993.
- B14 MTQ. Réponses aux questions des requérants. 7 mai 1993. 15 p.
- B15 MTQ. Réponses aux questions des requérants. 12 mai 1993. 3 p.
- B16 MTQ. Lettre d'engagement du MTQ à respecter les conditions de retrait de demandes d'audience des requérants. 19 mai 1993. 3 p.
- B17 MTQ. Lettre stipulant l'entente intervenue avec Immobiliers Désourdy inc. 19 mai 1993. 1p

par la commission :

- C1 BAPE. Compte rendu de la réunion du 2 avril 1993 entre la commission et le MTQ. 1 p.
- C2 BAPE. Compte rendu de la réunion du 8 avril 1993 entre la commission et les requérants. 4 p.
- C3 BAPE. Lettre à M. Raymond Lampron, conseiller de la ville de Saint-Hubert, relative à la proposition d'un comité de suivi. 27 avril 1993. 1p
- C4 BAPE. Lettre à M. Jean-Pierre Gravel, d'Hydro-Québec, relative à la proposition d'un comité de suivi. 28 avril 1993. 1p

- C5 BAPE. Lettre à M. Roch Létourneau, directeur général de la ville de Longueuil, relative à la proposition d'un comité de suivi. 11 mai 1993. 1p
- C6 BAPE. Lettre à M. Luc Déry, ingénieur au Canadien National, relative à la proposition d'un comité de suivi. 11 mai 1993. 1p