

# **RAPPORT D'ENQUÊTE ET DE MÉDIATION**

## **91 Réaménagement de la route 337, de l'autoroute 640 au chemin Martin-Newton**

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

Téléphone : (418) 643-7447  
(sans frais) : 1 800 463-4732

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

Téléphone : (514) 873-7790

Tous les documents recueillis au cours du mandat d'enquête et de médiation peuvent être consultés au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Les textes de toutes les interventions sont également disponibles.

La médiatrice remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à la médiation ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien technique nécessaire à la réalisation de ce rapport.

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 1995  
ISBN 2-550-28358-9



Québec, le 26 mai 1995

Monsieur Jacques Brassard  
Ministre de l'Environnement et de la Faune  
3900, rue de Marly, 6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous présenter le rapport d'enquête et de médiation du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le réaménagement de la route 337 de l'autoroute 640 au chemin Martin-Newton. Ce mandat d'enquête et de médiation s'est tenu du 27 mars au 26 mai 1995.

Le rapport de la commission présidée par M<sup>me</sup> Johanne Gélinas, membre du Bureau, fait état des préoccupations des requérants ayant participé à la médiation environnementale et confirme les termes d'une entente entre les parties, entente basée sur les informations supplémentaires et les engagements donnés par le promoteur.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Ministre, mes très respectueuses salutations.

La présidente par intérim,

Claudette Journault

Pièce jointe







Montréal, le 25 mai 1995

Madame Claudette Journault  
Présidente par intérim  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable  
2<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 2G5

Madame,

Je vous transmets le rapport de la commission chargée de faire enquête et de procéder à une médiation dans le cadre du projet de réaménagement de la route 337 de l'autoroute 640 au chemin Martin-Newton.

Dans ce dossier les parties se sont entendues sur les quelques aspects litigieux soulevés dans leur requête. L'exercice s'avère donc un succès.

Je voudrais souligner l'excellent travail de l'équipe. À cet égard, je remercie mes collègues, M<sup>mes</sup> Johanne Desjardins et Martine Tousignant qui ont agi à titre de secrétaire et de secrétaire de commission, ainsi que MM. René Beaudet et Jacques Talbot, analystes et M. André Poirier, agent d'information.

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

Johanne Gélinas  
Commissaire-médiatrice





---

## Table des matières

	<b>Page</b>
Liste des figures .....	IX
Liste des annexes .....	IX
<b>Chapitre 1 Le projet et son contexte</b> .....	<b>1</b>
La justification du projet .....	1
La description du projet .....	3
Les impacts et les mesures d'atténuation .....	5
<b>Chapitre 2 Les préoccupations des participants</b> .....	<b>7</b>
Les requérants du chemin Gauvreau .....	7
Le propriétaire de la station-service .....	8
<b>Chapitre 3 La médiation</b> .....	<b>11</b>
Le concept de médiation .....	11

Le déroulement de la médiation .....	12
Les discussions avec les requérants du chemin Gauvreau .....	12
Les discussions avec le requérant de la station-service .....	15
Les résultats de la médiation .....	17
<b>Conclusion</b> .....	<b>21</b>
<b>Bibliographie</b> .....	<b>23</b>



---

## Liste des figures

Figure 1	La localisation du projet . . . . .	2
Figure 2	Le projet de réaménagement de la route 337 . . . . .	4

## Liste des annexes

<b>Annexe 1</b>	Les demandes d'audience publique . . . . .	25
<b>Annexe 2</b>	Le mandat et la constitution de la commission . . . . .	33
<b>Annexe 3</b>	Les participants à la médiation . . . . .	41
<b>Annexe 4</b>	La chronologie du dossier . . . . .	45
<b>Annexe 5</b>	Les comptes rendus des réunions . . . . .	51
<b>Annexe 6</b>	L'entente . . . . .	65
<b>Annexe 7</b>	Les lettres de retrait des demandes d'audience publique et d'approbation de l'entente . . . . .	69
<b>Annexe 8</b>	La lettre d'engagement du MTQ . . . . .	77
<b>Annexe 9</b>	La liste des documents déposés . . . . .	83



---

## Chapitre 1 **Le projet et son contexte**

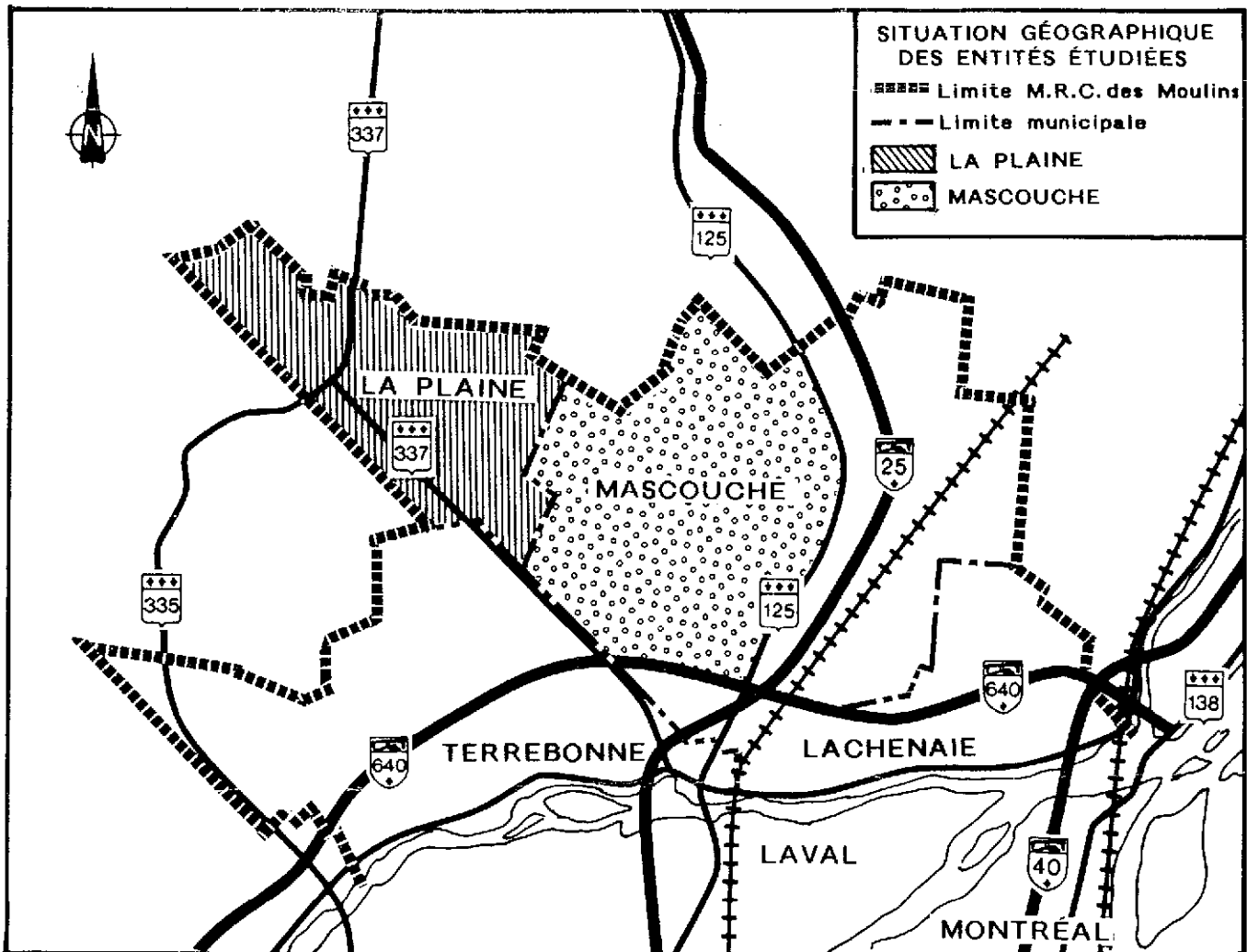
Les éléments contenus dans ce chapitre sont ceux exposés par le ministère des Transports du Québec (MTQ) au cours des séances de médiation, dans son étude d'impact ainsi que dans les documents rendus publics pendant la période d'information et de consultation publiques et durant le mandat de la commission. Ce chapitre aborde tout d'abord la justification du projet pour ensuite décrire succinctement le projet, ses impacts sur l'environnement et les mesures d'atténuation proposées par le promoteur.

### **La justification du projet**

La route 337 traverse plus d'une dizaine de municipalités et constitue, avec l'autoroute 25 et les routes 125 et 335, l'un des axes nord-sud desservant la municipalité régionale de comté (MRC) Les Moulins (figure 1). Sous la pression d'une forte croissance démographique, l'achalandage du réseau routier parcourant le territoire de cette MRC a connu une hausse accélérée. Dans ce contexte, le Ministère portait à quatre voies de circulation un tronçon de la route 337 situé au sud de l'autoroute 640 à la fin des années soixante-dix.

Pour ce qui est du tronçon situé entre l'autoroute 640 et le chemin Martin-Newton, l'augmentation de l'achalandage causée par l'urbanisation croissante ainsi que le développement commercial et industriel de ce secteur au cours des vingt dernières années ont fait en sorte que les caractéristiques actuelles de ce tronçon ne répondent plus au niveau de service requis. Ainsi, le MTQ dresse le portrait suivant :

Figure 1 : La localisation du projet



Source : adaptée de l'Étude d'impact, p. 10.

---

*Les débits quotidiens varient maintenant de 25 000 à 30 000 véhicules sur la route 337, entre l'autoroute 640 et le chemin Martin-Newton, aux limites des municipalités de Mascouche et de Terrebonne. Il s'agit d'un débit exceptionnellement élevé pour une route à deux voies. En période de pointe, la congestion s'y fait sentir pendant plusieurs heures, alors qu'en période creuse, les débits atteignent la pleine capacité de la route. Les chaussées sont par ailleurs dans un état de dégradation avancée.*

(MTQ, 1995, p. 75)

Pour ces raisons, le MTQ projette de réaménager cette portion de la route 337 aussi appelée chemin Gascon. D'une longueur totale de 2,25 kilomètres, ce tronçon borne les municipalités de Terrebonne, à l'ouest, et de Mascouche, à l'est.

## La description du projet

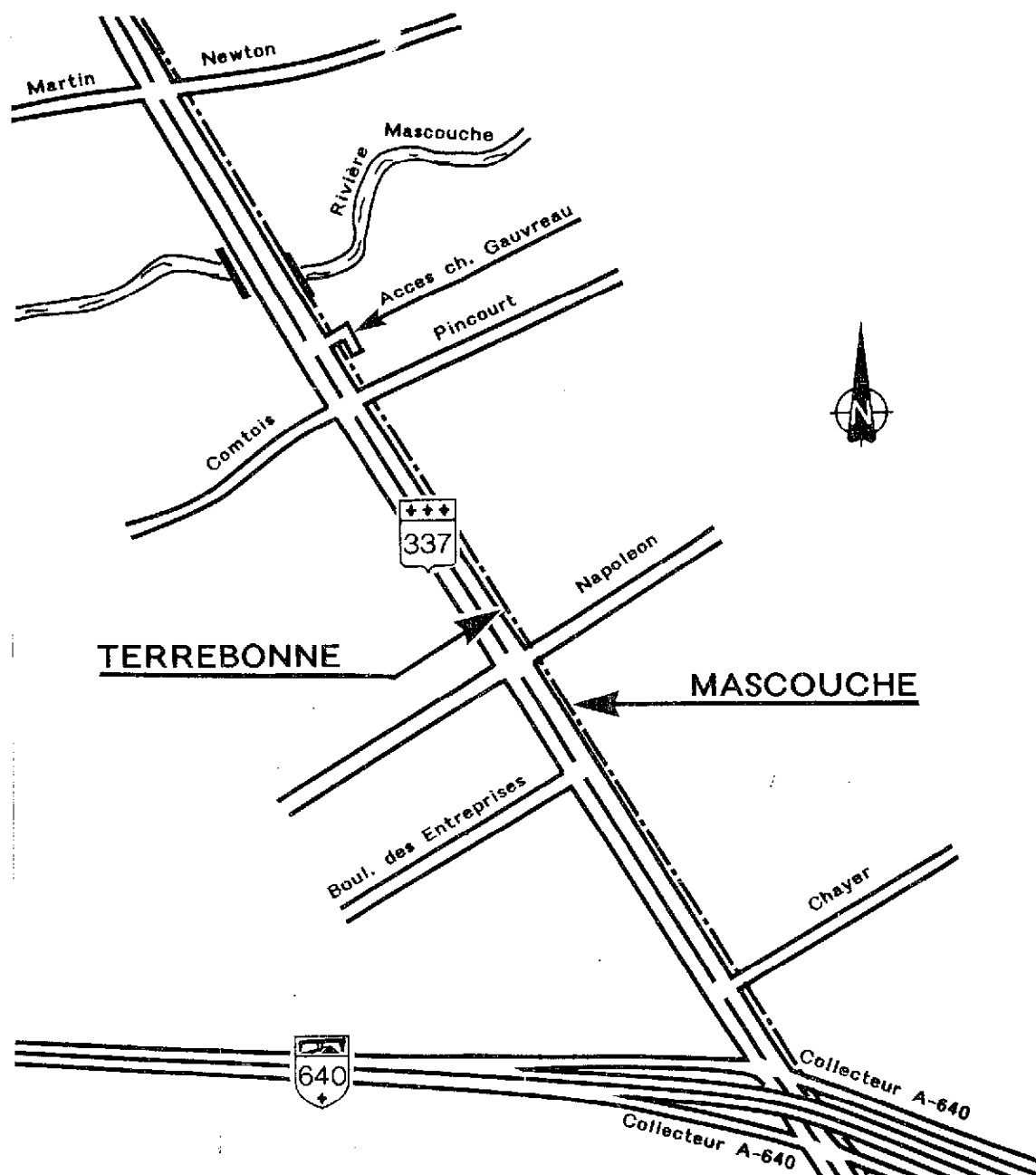
Le réaménagement proposé par le MTQ consiste à élargir à quatre voies la route actuelle. Chacune des voies aurait, pour des raisons de sécurité, une largeur de 4 mètres avec l'implantation d'un terre-plein central de 4,2 mètres. Une voie de virage à gauche serait aménagée aux principales intersections (figure 2). De plus, le projet nécessiterait, au-dessus de la rivière Mascouche, la construction d'un nouveau pont à quatre voies avec un terre-plein central. Entre les chemins Comtois-Pincourt et Martin-Newton, le promoteur entend corriger le profil actuel de la route en réduisant les pentes aux abords de la rivière afin de rendre cette section plus sécuritaire.

En tenant compte des impacts sur le milieu, l'évaluation de différents scénarios d'élargissement a conduit le promoteur à retenir le tracé suivant :

- de l'autoroute 640 jusqu'à 320 mètres du chemin Comtois-Pincourt, un élargissement moyen de 4,8 mètres du côté de Terrebonne ;
- ensuite, un passage graduel, sur 160 mètres de longueur, à un élargissement similaire du côté de Mascouche ;
- puis, sur une autre portion de 160 mètres, c'est-à-dire jusqu'au chemin Comtois-Pincourt, un élargissement de 4,8 à 8,8 mètres du côté de Mascouche ;
- enfin, du chemin Comtois-Pincourt au chemin Martin-Newton, un élargissement progressif jusqu'à une moyenne de 10 à 12 mètres de part et d'autre de l'axe actuel de la route.

Les travaux de construction devraient s'étendre sur une période de six à huit mois et le coût total de ce réaménagement est estimé à plus de 6 millions de dollars.

Figure 2 : Le projet de réaménagement de la route 337



Source : Ministère des Transports, Direction de Laval-Mille-Iles, mai 1995 (Échelle: 1:10 000).

## Les impacts et les mesures d'atténuation

Dans son étude d'impact, le MTQ analyse les répercussions du projet sur les milieux naturel, agricole, urbain et visuel ainsi que sur le climat sonore. Le promoteur propose à cet égard diverses mesures d'atténuation pour amoindrir les contrecoups de son projet. Les principales sont :

- le réaménagement de propriétés, le paiement de certains dommages ou toute autre solution acceptable par les propriétaires ;
- l'aménagement paysager, l'ensemencement et la plantation d'arbustes ;
- la limitation du déboisement ;
- la construction d'un mur de soutènement pour réduire l'empiètement de la future route ;
- le réaménagement de certains accès à la route 337 ;
- la mise en place d'un drainage souterrain ;
- l'expropriation ou la relocalisation sur le même lot de certaines propriétés.

Par ailleurs, le MTQ convient que des effets résiduels subsisteraient à la suite du réaménagement. Pour le milieu naturel, ces effets seraient négligeables, à l'exception des risques de glissements de terrain, durant les travaux, aux abords de la rivière Mascouche. Sur le milieu agricole, ils seraient faibles sauf pour une grange dont l'expropriation deviendrait nécessaire pour réaménager l'intersection du chemin Martin-Newton, soutient le promoteur.

Les principaux impacts sur le milieu urbain seraient la perte de superficie de terrains, la diminution de l'espace entre la route et certains bâtiments et la réduction des espaces de stationnement pour quelques commerces. À cela, le promoteur estime que quatre bâtiments situés à Mascouche, à proximité du chemin Comtois-Pincourt, devraient être relocalisés ou expropriés, dont une station-service.

Quant aux principales perturbations du milieu visuel, elles résulteraient du reprofilage de la route aux abords de la rivière Mascouche. Ces modifications entraîneraient la construction de talus de 4 à 6 mètres de hauteur aux abords du nouveau pont et d'un mur de soutènement en face d'un groupe de six habitations situées sur le chemin Gauvreau (figure 2). La hauteur hors terrain de ce mur varierait de 2,4 mètres à l'extrémité sud du chemin Gauvreau à 0,3 mètre à l'extrémité nord. Enfin, le MTQ estime que seulement quelques habitations subiraient une augmentation du bruit à la suite des travaux d'élargissement.





---

## Chapitre 2 **Les préoccupations des participants**

Dans ce chapitre, la commission présente les motifs des citoyens qui ont demandé la tenue d'une audience publique relative au projet de réaménagement de la route 337. La commission discute d'abord des préoccupations de propriétaires dont les résidences sont localisées sur le chemin Gauvreau pour ensuite exposer les craintes d'un commerçant de la route 337.

Ainsi, trois propriétaires d'habitations et le propriétaire d'une station-service ont fait parvenir au ministre de l'Environnement et de la Faune leurs commentaires et préoccupations quant au réaménagement de la route 337 de l'autoroute 640 au chemin Martin-Newton (annexe 1). À titre de requérants d'audience, ces personnes ne remettent pas en question la justification du projet, car ils reconnaissent l'importance et la nécessité de réaménager cette route. Ils désiraient toutefois exprimer au Ministre leurs appréhensions et souhaitent discuter avec le ministère des Transports des mesures d'atténuation des impacts du projet, notamment la possibilité d'être expropriés.

### **Les requérants du chemin Gauvreau**

Trois des signataires des requêtes sont des propriétaires d'habitations situées en bordure d'un chemin secondaire, appelé chemin Gauvreau, lequel est parallèle à la route 337 à proximité de la rivière Mascouche (figure 2). Ces citoyens considèrent que l'élargissement de la route aurait des effets néfastes sur leur qualité de vie et estiment que leur milieu serait considérablement perturbé durant et après les travaux.

Les arguments qu'ils invoquent sont liés aux inconvénients, causés d'une part, par le rapprochement de la route de leur résidence et, d'autre part, par l'aménagement d'un mur de soutènement en face de leur propriété.

Ces personnes s'inquiètent également d'une augmentation substantielle du niveau sonore actuel, de la quantité de poussière dans l'air et de la saleté inhérente aux travaux de déneigement durant l'hiver, impacts pour lesquels le Ministère ne propose pas de mesures d'atténuation particulières dans son étude d'impact sur l'environnement. Selon eux, tous ces facteurs auraient un effet négatif sur la valeur marchande de leur propriété. De plus, un de ces requérants possède un immeuble à logements. Dans sa requête, il soutient que ses locataires lui ont fait savoir qu'ils quitteraient leur logement pour ne pas avoir à subir les conséquences du réaménagement.

Les propriétaires du chemin Gauvreau considèrent, enfin, que l'aménagement d'un mur de soutènement de deux mètres devant leur propriété entraînerait une perturbation visuelle majeure d'autant plus, précisent-ils, que l'Étude d'impact ne spécifie pas le type de matériau prévu. Pour toutes ces raisons, ces requérants demandent leur expropriation.

Dans les requêtes, ils soulignent également leur inquiétude face aux inconvénients engendrés par les travaux de construction :

*On parle, en théorie, d'une période de deux ans pour l'aménagement de la route 337. Dans la pratique, nous savons fort bien que la majeure partie de ces travaux s'effectuera à proximité de notre demeure, soit la construction d'un nouveau pont à quatre voies avec terre-plein central, la correction du profil de la route pour réduire les pentes aux abords de la rivière Mascouche, etc. Nous considérons donc que l'arrivée de toute cette machinerie lourde entraînera un bruit d'enfer et rendra notre milieu de vie intolérable.*

(annexe 1, p. 28)

## **Le propriétaire de la station-service**

Un citoyen de Mascouche exploite depuis plus de vingt ans une station-service localisée sur la route 337 près de l'intersection du chemin Comtois-Pincourt, où il vend de l'essence et effectue des réparations d'automobiles. Ce commerçant exprime son

désaccord face à l'aménagement d'un terre-plein central devant son commerce qui, selon lui, aura pour effet de détourner une partie de sa clientèle circulant du nord vers le sud, soit de la municipalité de La Plaine vers l'autoroute 640. Il insiste aussi sur la perte d'achalandage que lui causeraient les travaux de réaménagement. En terminant, ce requérant a exprimé le souhait de rencontrer le Ministère et un représentant du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) afin de discuter de ses appréhensions.



---

## Chapitre 3 **La médiation**

Ce chapitre explique d'abord brièvement le processus de médiation au BAPE. Par la suite, il expose le déroulement de la médiation concernant le projet de réaménagement de la route 337 de l'autoroute 640 au chemin Martin-Newton pour finalement présenter les résultats de la médiation.

### **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 régler leurs différends. L'objectif de la médiation environnementale est donc d'amener les parties à conclure une entente.

Généralement, le Ministre n'a recours à la médiation que si les requérants ne remettent pas en cause la raison d'être du projet et sa réalisation éventuelle. La médiation environnementale est une démarche souple de règlement des conflits. Ce sont les requérants et le promoteur qui en sont les véritables maîtres d'œuvre. 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 un rapport. Si une entente est obtenue, les séances de médiation prennent fin et un rapport consignait les termes de l'entente est produit.

## **Le déroulement de la médiation**

Au cours de la première rencontre tenue d'abord avec les requérants et ensuite avec le promoteur, la médiatrice a expliqué aux parties en quoi consistait le processus de médiation. En plus d'apporter ces explications, la rencontre avec les requérants visait à leur faire préciser les motifs invoqués dans leur requête afin de présenter au MTQ une vision la plus juste possible de leurs préoccupations. Au terme de ces rencontres, la médiatrice a conclu qu'il y avait une réelle possibilité d'arriver à une entente compte tenu de l'intérêt des parties à établir les modalités d'une solution acceptable pour tous.

Au total, cinq rencontres ont eu lieu, dont une seule à fait l'objet d'une séance conjointe entre la médiatrice, les requérants et le promoteur. Pour les autres séances, la médiatrice a choisi d'agir à titre d'intermédiaire et, par conséquent, elle les a rencontrés séparément. La première rencontre avec chacune des parties a été prise en sténotypie (documents déposés D-5.1 et D-5.2). Pour d'autres, il y a eu des comptes rendus (annexe 5). Lors de la séance conjointe, les parties impliquées ont profité de l'occasion pour faire une visite du tronçon de route à réaménager, ce qui a permis à la médiatrice de voir dans quel contexte s'inséraient, à la fois, les préoccupations des requérants et les contraintes techniques du promoteur.

À la suite de la première rencontre, les requérants ont soulevé une série de questions qui ont été soumises au promoteur. Une partie des réponses ont été obtenues lors de la première rencontre avec le MTQ alors que, pour les autres, le Ministère a déposé des documents en cours de médiation (documents déposés DA-1 à DA-4). Les précisions obtenues ont répondu à plusieurs préoccupations des requérants. La médiatrice reprend dans ce qui suit les différents aspects traités au cours de la médiation.

## **Les discussions avec les requérants du chemin Gauvreau**

Le Ministère a d'abord précisé que les travaux de construction devraient se réaliser en 1997 et s'échelonner sur une période de six à huit mois en fonction de la date de libération complète de l'emprise. Le réaménagement pourrait chevaucher deux années

---

financières, soit 1997 et 1998, selon la date du début des travaux. Par ailleurs, le promoteur a souligné que «l'entrepreneur doit maintenir les accès aux propriétés privées et aux commerces par la réalisation d'entrées auxiliaires ou tout autre moyen. Le maintien des accès, de façon sécuritaire, sera clairement indiqué au devis, et devient par le fait même contractuel» (document déposé DA-1). Une fois les travaux complétés, l'accès aux maisons du chemin Gauvreau se ferait à 100 mètres plus au nord que l'entrée actuelle. En direction sud, une voie de refuge serait aménagée sur la route 337 pour effectuer un virage à gauche.

Dans leur demande d'audience, les requérants du chemin Gauvreau ont évoqué l'opportunité d'être expropriés. Sur la possibilité d'exproprier ou de compenser ces citoyens, le promoteur a clairement établi le cadre de la réglementation en matière d'expropriation. Il appert que le Ministère n'acquiert des terrains et/ou des bâtiments que s'ils sont situés dans les emprises de ses projets et qu'il ne verse des compensations que dans la mesure où il a porté atteinte à l'intégrité physique d'une propriété. Or, dans son projet de réaménagement, le MTQ est d'avis que de telles dispositions ne s'appliquent pas pour ces propriétaires. Quant à la crainte des requérants face à une perte éventuelle de valeur marchande de leur habitation, le promoteur est plutôt d'avis contraire :

*C'est un investissement qui est utile, non seulement pour la sécurité, mais aussi pour les conditions de vie et l'environnement. [...] ça a comme effet de réduire les impacts négatifs et aussi, en même temps, de donner une plus-value à tous les résidents qui sont sur le bord de ce projet-là.*

(M. Louis-Aimé Blouin, séance du 31 mars 1995, p. 104)

Les requérants du chemin Gauvreau sont également soucieux face à une augmentation considérable du niveau sonore due au rapprochement de la route et à l'absence de mesures de mitigation à cet égard dans l'Étude d'impact. À ceci, le Ministère a répondu que ces citoyens vivent déjà dans un milieu où les niveaux sonores sont élevés et que l'augmentation prévue se concrétiserait seulement si la circulation devait augmenter dans une dizaine d'années. L'absence de mesures spécifiques d'intervention pour réduire le bruit s'explique par l'impossibilité de l'atténuer par des écrans, car la route comporte plusieurs accès :

*Dans le présent cas, on interviendrait s'il y avait une variation significative du bruit, si on était en présence de route sans accès. Comme ici, on est en présence d'une route avec accès, il est très difficile et pratiquement impossible d'atténuer le bruit par des mesures d'atténuation comme des écrans.*

(M. Robert Montplaisir, séance du 31 mars 1995, p. 89)

Pour ce qui est de l'augmentation possible de la quantité de poussière dans l'air durant les travaux de construction et à la suite du rapprochement de la route par rapport à leur résidence, le Ministère a précisé qu'il prévoit habituellement dans ses documents de soumissions un abat-poussière. Toutefois, le promoteur a mentionné qu'il ne pouvait entreprendre une évaluation de la quantité de poussière déposée dans les maisons avant et après les travaux. En ce qui a trait aux éclaboussures liées au déneigement, le MTQ pourrait exiger de l'entrepreneur choisi qu'il installe une clôture pour éviter que la neige souillée soit projetée au-delà du mur de soutènement sur le chemin Gauvreau.

Pour compléter l'information contenue dans l'Étude d'impact, le MTQ a déposé une carte indiquant la distance entre l'emplacement de la future emprise de la route et du mur de soutènement projeté par rapport aux limites de leur propriété (document déposé DA-1). Ainsi, la largeur du chemin Gauvreau demeurerait la même dans sa partie nord alors que, pour sa portion sud, elle serait rétrécie comparativement à la situation actuelle. Pour pallier la perte potentielle d'espace de stationnement pour les locataires habitant dans cette dernière portion, le Ministère propose d'utiliser l'espace public situé entre le mur projeté et leur propriété.

Au cours de la médiation, il a été constaté que le MTQ et la municipalité de Mascouche n'étaient pas en mesure de préciser le statut du chemin Gauvreau, à savoir s'il a un caractère public, municipal ou privé bien que le coût de déneigement soit assumé actuellement par la municipalité. Cette dernière a toutefois signifié au MTQ qu'elle effectuerait la recherche de titres afin de préciser le statut de ce chemin.

La médiatrice rappelle que le refoulement de la neige à l'extrémité sud du chemin Gauvreau nuirait au stationnement. À cet égard, le MTQ s'est montré favorable à l'utilisation de ses terrains situés dans l'emprise future de la route pour disposer de la neige. Le Ministère a aussi signalé que les travaux de réaménagement n'entraîneraient aucune accumulation d'eau de fonte et de ruissellement car le drainage s'effectuerait à partir d'infrastructures construites à cet effet.

En réponse à une question sur la pertinence de rehausser le profil de la route aux abords de la rivière Mascouche, le promoteur a spécifié que ces travaux visent à améliorer la visibilité et la sécurité des usagers à l'intersection du chemin Comtois-Pincourt.

Un requérant s'inquiète aussi des difficultés qu'il aurait à louer ses logements à la suite du réaménagement de la route. À ce propos, le MTQ a répondu qu'il est très difficile de



faire la preuve qu'un réaménagement de route induise de tels effets et qu'en conséquence, une compensation est très peu probable.

## Les discussions avec le requérant de la station-service

L'un des points soulevés par le propriétaire de la station-service concerne la durée des travaux de réaménagement de la route 337. Selon lui, les inconvénients qu'il aurait à subir pendant cette période lui imposeraient une perte de revenus non négligeable pour laquelle le Ministère n'a prévu aucune compensation. Le MTQ a tenu à souligner qu'en ce qui a trait à la perte de commerce pendant et après la construction, il était lié par l'article 28 de la *Loi sur la voirie* (L.R.Q., c. V-8) qui, au chapitre de l'exonération de responsabilité, stipule que le Ministre n'est pas responsable :

*[...] d'une perte ou d'une diminution de commerce, d'une dépréciation à la valeur d'une propriété, ni d'autres dommages ou inconvénients causés par [...] la construction ou la réfection d'une route ou par un détournement, sauf si ce détournement est nécessaire pendant la durée des travaux.*

Compte tenu de l'empiètement de la future emprise sur son terrain, la commission a obtenu la confirmation du MTQ que le propriétaire de la station-service bénéficierait de mesures d'atténuation alors que l'Étude d'impact n'en faisait aucunement mention. Pour les responsables en expropriation du promoteur, les options suivantes seraient analysées dans le cas de la station-service :

- 1) *Le réaménagement de l'îlot des pompes, le déplacement des réservoirs et des enseignes et l'asphaltage des entrées et du stationnement. La perte de commerce pendant les travaux de réaménagement.*
- 2) *L'achat total du commerce «garage» incluant le fonds de commerce, les améliorations et l'équipement.*

*La décision finale sera négociée en fonction des coûts engendrés par l'une et l'autre des options et de la possibilité de remettre l'exproprié dans les mêmes conditions qu'avant dans la mesure du possible. Dans les deux cas, il faudra faire des sondages pour déterminer s'il y a contamination du sol et si les analyses révèlent une contamination, le coût de la décontamination sera la responsabilité du propriétaire.*

(document déposé DA-1, annexe E, p. 3)

Le Ministère a précisé que la solution qu'il retient relativement à un dossier d'expropriation est toujours la solution la moins dommageable pour l'exproprié. En regard de la première option, l'exploitant de la station-service considère que le réaménagement de son commerce ne peut se réaliser sur le terrain actuel car, selon lui, l'espace entre ses pompes à essence et le garage ne saurait être suffisant pour assurer aux camions un accès sécuritaire. De plus, le temps requis pour effectuer un tel réaménagement entraînerait une perte de revenus importante. De l'avis du requérant, celle-ci s'ajouterait à la perte d'achalandage encourue par l'aménagement d'un terre-plein central.

Dans l'éventualité où un réaménagement serait possible, le commerçant propose au promoteur de créer une ouverture dans le terre-plein pour permettre aux usagers circulant du nord vers le sud d'accéder à son commerce. À cette suggestion, le Ministère a précisé que déjà huit voies de virage à gauche seraient aménagées le long de ce tronçon de la route 337 (figure 2). À propos de la pertinence d'aménager un terre-plein central avec un nombre limité de virages à gauche, le MTQ a souligné que :

*[...] pour assurer la fonctionnalité de la route en ce qui concerne la mobilité et la sécurité, le nombre d'ouvertures dans le terre-plein doit être réduit au minimum et leurs localisations doivent répondre à l'ensemble de la collectivité et non à un propriétaire riverain, qu'il soit privé ou commercial. Toutefois, dans le cas où de petits développements résidentiels sont trop pénalisés par l'aménagement d'une bande centrale, le Ministère peut, dans le respect de ces normes, permettre une ouverture (ex. : accès aux 6 maisons [résidences du chemin Gauvreau]).*  
(Document déposé DA-1, annexe B)

En réponse aux arguments du requérant, le MTQ affirme que le réaménagement du commerce serait réalisable. Le Ministère reconnaît que la construction d'un terre-plein central pourrait causer une certaine perte de clientèle, mais considère qu'elle serait compensée par l'apport de nouveaux clients circulant du sud vers le nord.

Dans le cas d'un réaménagement de la station-service, le Ministère a expliqué qu'il demanderait à trois soumissionnaires une évaluation du coût des travaux. Une fois le montant d'indemnité déterminé, le MTQ remettrait cet argent au commerçant. Celui-ci serait le maître d'œuvre et choisirait l'entrepreneur. Le propriétaire de la station-service aurait toutefois l'obligation d'effectuer les travaux dans les délais convenus et dans le respect de la réglementation en vigueur. Le Ministère a également souligné qu'une compensation serait établie pour combler la perte d'achalandage pendant la durée des travaux.

Le requérant a suggéré au MTQ, au cours de la médiation, de lui construire une nouvelle station-service sur un autre terrain situé en bordure de la route 337 ou d'y transférer ses infrastructures actuelles. Le Ministère a toutefois mentionné qu'il n'envisageait pas cette possibilité (document déposé DA-3, annexe 1). Dans les circonstances, le requérant considère que la solution la moins dommageable pour lui serait une expropriation complète, soit la seconde option envisagée par le Ministère. À cet égard, le MTQ et la médiatrice ont fourni au propriétaire de la station-service diverses informations relatives aux procédures d'expropriation.

Par ailleurs, le MTQ a souligné qu'il procéderait par appel d'offres pour la réalisation des travaux de réaménagement de la route 337. Par conséquent, ce sont les soumissionnaires qui estiment le temps requis pour réaliser les travaux. Tout retard de l'entrepreneur choisi dans l'échéancier des travaux est passible d'amendes substantielles.

## Les résultats de la médiation

Après avoir discuté des différents points soulevés dans les demandes d'audience et à la suite des réponses fournies par les représentants du ministère des Transports du Québec, les requérants et le promoteur ont convenu de faire porter l'entente sur les six points suivants (annexe 6) :

- 1° Le MTQ s'engage à évaluer et à discuter de l'option la moins dommageable pour le propriétaire de la station-service. Le Ministère lui confiera la maîtrise d'œuvre de l'enlèvement des réservoirs et lui permettra d'en disposer à sa guise dans le respect des exigences gouvernementales en la matière.

En réponse à une préoccupation des requérants du chemin Gauvreau quant aux dommages potentiels (fissures dans la fondation et dommage au revêtement extérieur) causés lors des travaux de construction, le Ministère a mentionné qu'il dédommagerait tout préjudice causé par les travaux selon une procédure bien établie. Ainsi :

- 2° Le MTQ s'engage à procéder, avant les travaux, à l'évaluation structurale de la fondation des maisons des requérants du chemin Gauvreau. Un rapport d'évaluation sera fourni aux propriétaires avant les travaux. Également, les dommages structuraux directement liés aux travaux seront

évalués et analysés par le Ministère. Les réparations seront éventuellement assumées par lui.

Quant aux matériaux utilisés pour la construction du mur de soutènement, le MTQ a répondu en mentionnant que le type de mur dépend de sa hauteur maximale qui, à l'extrémité sud du chemin Gauvreau, devrait atteindre 2,4 mètres pour s'atténuer progressivement en direction nord. À la demande des requérants :

- 3° Le MTQ s'engage à rehausser de un mètre le mur de soutènement prévu devant les résidences du chemin Gauvreau. Le Ministère tient à souligner cependant que ce rehaussement n'atténuera pas le bruit de façon significative. Il précise toutefois qu'un tel mur aura comme effets positifs la sécurité des résidents du chemin Gauvreau en plus d'atténuer les problèmes lors des déneigements. Dans l'éventualité où les caractéristiques esthétiques de ce mur seraient remises en question, le MTQ s'engage à implanter un type de végétation apte à le recouvrir.
- 4° De plus, le MTQ s'engage à niveler et à poser de l'enrobé bitumineux sur tout le chemin Gauvreau, du mur de soutènement jusqu'à la limite des propriétés des résidents. Cette particularité fera partie des documents de soumissions des travaux de la route 337 même si elle est en dehors de la limite des travaux.

Un entrepreneur entrepose actuellement des blocs de pierre sur un terrain situé à l'extrémité sud du chemin Gauvreau. À la suite du réaménagement du chemin, cet entrepreneur perdrait l'accès actuel à sa propriété, ce qui l'obligerait à circuler devant les résidences du chemin Gauvreau. Au cours de la médiation, les requérants ont souligné le caractère inacceptable d'une telle circulation lourde pour des raisons de sécurité et de qualité de vie. À cela, le Ministère a évoqué la possibilité d'aménager, pour cet entrepreneur, un accès particulier à partir de la route 337. Dans le cas où une solution sécuritaire ne pourrait être trouvée ou bien que l'entrepreneur ne puisse exploiter pleinement son commerce, le MTQ pourrait acheter intégralement ce terrain par expropriation. Dans ce contexte :

- 5° Le MTQ s'engage à trouver une solution pour éliminer une éventuelle circulation de camions sur le chemin Gauvreau.

6° Après expropriation de la portion de terrain située à l'extrémité sud du chemin Gauvreau, le MTQ s'engage à la libérer des blocs de pierre.

Le 8 mai 1995, les requérants ont entériné les conditions de l'entente et ont signifié par lettre au ministre de l'Environnement et de la Faune leur intention de retirer leur demande d'audience publique (annexe 7). Dans sa lettre du 9 mai 1995, le ministère des Transports du Québec s'engageait pour sa part à respecter les conditions énumérées dans l'entente (annexe 8).



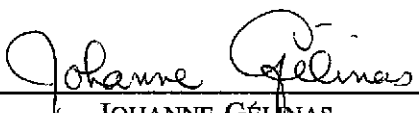
---

# Conclusion

La médiation menée à l'occasion du réaménagement de la route 337 a permis d'arriver à une entente entre le ministère des Transports du Québec et les requérants d'audience. L'exercice s'est donc avéré un succès.

L'entente établit certaines mesures d'atténuation pour les requérants du chemin Gauvreau. Contrairement à ce qui était indiqué dans l'Étude d'impact, l'entente stipule que le propriétaire de la station-service bénéficierait de mesures d'atténuation. À cet égard, des négociations entre le ministère des Transports du Québec et ce requérant seront entreprises afin de discuter de l'option la moins dommageable pour lui.

FAIT À MONTRÉAL,

  
\_\_\_\_\_  
JOHANNE GÉLINAS  
commissaire-médiatrice

Avec la collaboration de :

RENÉ BEAUDET, analyste  
JOHANNE DESJARDINS, agente de secrétariat  
ANDRÉ POIRIER, agent d'information  
JACQUES TALBOT, analyste  
MARTINE TOUSIGNANT, secrétaire de commission





---

## Bibliographie

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Vers un plan de transport pour la région de Montréal, Phase 1 : Choisir diagnostic et orientations*, document de consultation, 1995, 86 p.



---

**Annexe 1**

**Les demandes  
d'audience publique**



ENVIRONNEMENT ET FAUNE  
REÇU LE  
20 JAN 1995  
CABINET DU MINISTRE

MÉD. 6211-06-E2

Mascouche, le 16 janvier 1995

RECOMMANDÉ

Monsieur Jacques Brassard  
Ministre de l'Environnement  
et de la Faune  
Gouvernement du Québec  
3900, rue de Marly  
6e étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4

Objet : Demande d'audience publique concernant le projet du  
ministère des Transports du Québec de réaménager la route  
337 entre l'autoroute 640 et le chemin Martin-Newton à la  
frontière des villes de Mascouche et de Terrebonne

Monsieur le Ministre,

Après avoir consulté l'étude d'impact sur le projet de réaménagement  
cité en titre et assisté à la rencontre d'information tenue le  
10 janvier 1995 à Mascouche animée par le Bureau d'audiences  
publiques sur l'environnement (BAPE), nous tenons à vous informer de  
notre intention de demander une audience publique.

Tout en reconnaissant l'importance de ce projet et la nécessité  
d'agrandissement de cette route, nous devons considérer plusieurs  
points importants qui affecteront considérablement notre milieu de  
vie, à savoir les principaux facteurs énumérés ci-après :

- Dans son étude d'impact, le ministère des Transport du Québec  
évalue un impact sonore fort, c'est-à-dire 65 décibels alors que  
la norme tolérée devrait être de 55 décibels. Le niveau de bruit  
actuel est déjà très élevé et l'étude d'impact sur le projet ne  
propose aucune solution pour améliorer cette situation;
- L'aménagement d'un talus de deux (2) mètres devant un groupe de  
six habitations, dont la nôtre, entraînerait une perturbation de  
notre milieu visual, d'autant plus que nous n'avons pu connaître  
les matériaux devant être utilisés pour la construction de ce  
talus. Gazon, béton? Quelle vue aurons-nous de notre salon?
- L'espace restreint entre la route 337 et notre domicile nous  
amène une foule d'autres inquiétudes en ce qui concerne la  
poussière qui sera d'autant plus importante, le bruit dont nous  
avons parlé précédemment, la saleté de l'hiver : la neige et le  
sel qui sclabousseront surtout si la route est encore plus élevée  
qu'actuellement par rapport à notre domicile;
- Autre point important, nous considérons que tous ces facteurs  
apporteront un effet négatif à la valeur marchande de notre  
propriété;

- Et maintenant, qu'advient-il des répercussions de ces travaux? On parle, en théorie, d'une période de deux ans pour l'aménagement de la route 337. Dans la pratique, nous savons fort bien que la majeure partie de ces travaux s'effectuera à proximité de notre demeure soit la construction d'un nouveau pont à quatre voies avec terre-plein central, la correction du profil de la route pour réduire les pentes aux abords de la rivière Mascouche etc. Nous considérons donc que l'arrivée de toute cette machinerie lourde entraînera un bruit d'enfer et rendra notre milieu de vie intolérable.


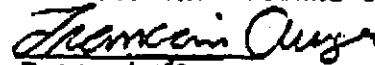
Nous avons déjà vécu l'expérience lorsque des voies d'évitement ont été faites à l'intersection Comtois-Pincourt et chemin Gascon (route 337). Notre maison vibrat à longueur de journée, à un point tel que le revêtement extérieur de notre maison (lequel est en agrégat) a été endommagé. De l'avis d'un expert, les violents tremblements d'alors en ont été la cause. Tout ceci, sans compter les nombreuses fois où notre service d'eau a été interrompu.

Vous comprendrez sans doute que nous ne craignons que davantage les répercussions de ces futurs travaux.

Compte tenu de ce qui précède, l'expropriation ne serait-elle pas la meilleure solution?

Considérant tous ces faits, nous demandons une audience publique afin d'avoir l'occasion d'exprimer notre opinion sur le projet d'aménagement de la route 337 et espérons que ces motifs justifient notre requête.

Dans l'attente d'une réponse affirmative, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

  
Martine Chamberland et  
  
François Auger  
Propriétaires

chemin Gascon  
Mascouche (Québec)  
J7L 3X5

c.c. : M. Bertrand Téthreault  
Président  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement



Maurice Charlier  
Chemin Bascon  
Mascouche J7L 3X5

No-LOT- 798-2 ST-FACON  
RECULE  
23 JAN 1995  
CABINET DU MINISTRE  
Demande d'audience  
publique

Ministère de l'Énergie, de l'Électricité  
et de la Faune  
Mr. Jacques Brassard  
3900, rue de Marly Gâtage  
Sainte-Foy Québec  
G1X 4E4

Sujet = Réaménagement de la route 337  
entre l'autoroute 640 et le Chemin Martin-Newton  
ville de Mascouche et de Terrebonne.

Objet = Impact sonore, visuel, qualité  
de vie réduit sur tout ses angles.

Impact sonore élevé à 65 décibel  
dont la norme maximal étant de 55 décibel  
à pour effet de toujours laisser les fenêtres  
fermé ceci étant pas normal.

Impact Visuel = La conséquence du reprofilage  
de la route aux abords de la rivière Mascouche  
qui entraînerait l'aménagement d'un Talus  
de 2 mètres de Hauteur devant mon

immeuble situé sur le lot 798-2  
aux adresses 3725-3727-3729  
Chemin Gascon Mascouche.

Duiter à l'annonce du projet mes deux  
locataires mon laissez savoir si tel  
était le cas il vont dénoncer car  
le bruit sonore et et l'impact visuel  
et l'espace de stationnement dont il ont  
présentement sera réduit presque à rien  
et l'immeuble déjà assez dur à louer  
me cause beaucoup de problèmes.

Solution: je serais prêt à accepter  
une expropriation totale du lot 798-2  
espérant que vous compenser mon  
point de vue sur la qualité de vie  
que va entraîner ce projet.

Esperant avoir une réponse sous peu  
que j'avise mes locataires de votre réponse.

merci bien à vous.

Maurice Chevalier

G.C. Passier



Ottawa, le 28/01/95

Ministère Environnement  
Et de la Faune  
3900, Rue de Parly  
St. Laurent, Qué.  
C1X 4K4

ENVIRONNEMENT ET FAUNE  
REÇU LE  
16 FEV 1995  
CABINET DU MINISTRE

CR-3.3

Réaménagement de la route 337 entre  
l'autoroute 640 et le chemin Martin-Newton

MÉD. 6211-06-E2

M. Jacques Pessard,

Je suis au projet de  
la route 337, je tiens à vous  
souhaiter mon désaccord concernant  
l'aménagement des terre-plein central  
de 4.2 mètres entre la 640 et  
le chemin Pessard.

Mon commerce  
est situé au Chemin Gagnon  
du côté de Ottawa comme les  
clients venant du nord en allant au  
sud pourront s'arrêter à mon com-  
merce si et si y a un terre-plein  
Ce commerce est établi depuis 20  
ans et j'ai des clients réguliers.

depuis ce temps.

Quant au travail,  
 les jours pas finies qui assument la  
 diminution de ventes à moi comme.

Par les pièces, je sais que lorsque les  
 clients sont ailleurs, il est très dif-  
 ficile de les ramener au même  
 endroit surtout si le lieu plein est  
 installé sans une intersection qui...

J'espère que nous aurons  
 d'autres rencontres avec les DATQ ainsi  
 que un représentant du Bape.

Bien @ nous  
 Curci  
 Jacques Curci  
 Ch. Gagnon  
 Jacques Curci

Curci & Lacroix

---

## **Annexe 2**

# **Le mandat et la constitution de la commission**



Le ministre  
de l'Environnement et de la Faune

Le 16 mars 1995

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

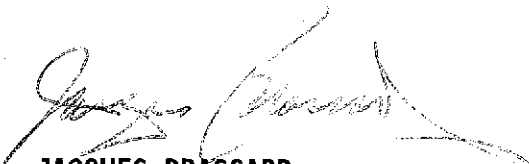
Monsieur le Président,

En ma qualité de ministre de l'Environnement et de la Faune et en vertu des pouvoirs que me confère l'article 6.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), je confie au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) un mandat d'enquête et de médiation environnementale dans le cadre du projet de réaménagement de la Route 337 de l'Autoroute 640 au chemin Martin-Newton à Mascouche et Terrebonne, et ce, à compter du 27 mars 1995.

Je demande que le BAPE me fasse parvenir son rapport au plus tard le 27 mai 1995.

Je joins à la présente, les demandes d'audiences publiques qui m'ont été adressées concernant ce projet.

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

  
**JACQUES BRASSARD**

c.c. **Madame Jocelyne Caron, députée de Terrebonne**  
**Monsieur Yves Blais, député de Masson**

3900, rue de Marly, 6<sup>e</sup> 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







Québec, le 17 mars 1995

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

Madame,

Le ministre de l'Environnement et de la Faune, monsieur Jacques Brassard, a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat d'enquêter et de procéder à une médiation environnementale dans le cadre du projet de réaménagement de la Route 337 de l'Autoroute 640 au chemin Martin-Newton à Mascouche et Terrebonne et ce, à compter du 27 mars 1995.

Je vous confie, par la présente, la responsabilité de ce mandat. Je précise que le BAPE doit faire parvenir son rapport au Ministre au plus tard le 27 mai 1995.

Je vous prie de recevoir, Madame, mes salutations les plus distinguées.

Le président,

Bertrand Tétreault

c.c. M. Alain Pépin







## La commission et son équipe

---

### La commission

---

JOHANNE GÉLINAS, commissaire-médiatrice

### Son équipe

---

RENÉ BEAUDET, analyste  
JOHANNE DESJARDINS, agente de secrétariat  
ANDRÉ POIRIER, agent d'information  
JACQUES TALBOT, analyste  
MARTINE TOUSIGNANT, secrétaire de commission

## Le soutien technique

---

### Sténotypie

---

M. BERNARD J. RAVEAU  
Mackay, Morin, Maynard & ass.

### Révision linguistique

---

ÉDITIA

### Impression

---

JET COPIE



---

**Annexe 3**

**Les participants à la  
médiation**



## Ministère des Transports du Québec

M. LOUIS-AIMÉ BLOUIN  
Directeur

M. MAMADOU K. DIARRA  
Ingénieur, chargé de projet

M. GÉRALD LAVOIE  
Ingénieur, aménagement géométrique

M. ROBERT MONTPLAISIR  
M.Sc. environnement, agent de recherche

M. DANIEL PAUL  
Évaluateur agréé

M. ANDRÉ PELLETIER  
Agent d'évaluation foncière

## Requérants

M<sup>ME</sup> MARTINE CHAMBERLAND  
M. FRANÇOIS AUGER

M. MAURICE CHEVALIER

M. ANGELO CRISCI



---

## **Annexe 4**

# **La chronologie du dossier**





## La chronologie du dossier

1987	11 juin	Avis de projet du ministère des Transports du Québec à la Direction des évaluations environnementales du ministère de l'Environnement (PR-1).
	29 juin	Consultation interministérielle sur une directive préliminaire.
	3 septembre	Émission de la directive finale (PR-2).
1993	1 <sup>er</sup> septembre	Dépôt de l'Étude d'impact sur l'environnement (PR-3.1 et PR-3.2).
	13 septembre	Consultation interministérielle sur la recevabilité de l'Étude d'impact (PR-5).
	15 novembre	Envoi au promoteur des questions et commentaires du ministère de l'Environnement à l'occasion de l'analyse de recevabilité.
1994	4 octobre	Dépôt par le MTQ des réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement et de la Faune (PR-6).
	Novembre	Avis de la Direction de l'évaluation environnementale des projets en milieu terrestre sur la recevabilité de l'Étude d'impact (PR-7).
	24 novembre	Lettre du ministre de l'Environnement et de la Faune confiant au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) un mandat pour la période d'information et de consultation publiques commençant le 15 décembre 1994.
	15 décembre	Communiqué du BAPE annonçant le début de la période d'information et de consultation publiques de 45 jours et l'ouverture de deux centres locaux de consultation aux bibliothèques municipales de Mascouche et de Terrebonne.

1995	Janvier	Lettre de M. Maurice Chevalier au ministre de l'Environnement et de la Faune ayant pour objet les impacts sonore et visuel du projet sur la qualité de vie (annexe 1).
	16 janvier	Lettre de demande d'audience de M <sup>me</sup> Martine Chamberland et de M. François Auger au ministre de l'Environnement et de la Faune (annexe 1).
	28 janvier	Lettre de M. Angelo Crisci au ministre de l'Environnement et de la Faune ayant pour objet de signifier son désaccord concernant l'aménagement d'un terre-plein en face de son commerce (annexe 1).
	29 janvier	Fin de la période d'information et de consultation publiques sur le projet.
	2 février	Transmission par le BAPE du compte rendu de la période d'information et de consultation publiques.
	16 mars	Lettre du ministre de l'Environnement et de la Faune confiant au BAPE un mandat d'enquête et de médiation environnementale dans le projet de réaménagement de la route 337 de l'autoroute 640 au chemin Martin-Newton (annexe 2).
	17 mars	Lettre du président du BAPE mandatant M <sup>me</sup> Johanne Gélinas à titre de responsable de l'enquête et de la médiation (annexe 2).
	27 mars	Début du mandat d'enquête et de médiation.  Communiqué du BAPE annonçant la tenue de l'enquête et de la médiation (CM-2).
	30 mars	Première rencontre de la commission avec les requérants, M <sup>me</sup> Martine Chamberland, MM. François Auger, Maurice Chevalier et Angelo Crisci (prise en sténotypie, document déposé D-5.1).
	31 mars	Première rencontre de la commission avec les représentants du MTQ (prise en sténotypie, document déposé D-5.2).
	20 avril	Visite du site et rencontre conjointe de la commission avec le promoteur et les requérants (annexe 5).

- 4 mai            Rencontre de la commission avec les représentants du MTQ (annexe 5).
- 5 mai            Dépôt de l'entente entre les requérants et le MTQ (annexe 6).
- 8 mai            Rencontre de la commission avec les requérants (annexe 5).
- Lettres des requérants au ministre de l'Environnement et de la Faune signifiant leur désistement à l'audience publique ainsi que leur approbation relative à l'entente avec le ministère des Transports du Québec (annexe 7).
- 9 mai            Lettre du directeur de la Direction de Laval—Mille-Îles du ministère des Transports ratifiant l'entente intervenue avec les requérants d'audience (annexe 8).

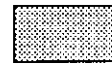


---

**Annexe 5**

**Les comptes rendus  
des réunions**



**COMPTE RENDU**

Projet de réaménagement de la route 337  
entre l'autoroute 640 et le chemin Martin-Newton

*Rencontre du 20 avril 1995  
Restaurant Lanza Carelli, Mascouche*

Étaient présent(e)s :

<b>BAPE</b>	M <sup>me</sup> Johanne Gélinas, commissaire M. René Beaudet, analyste M <sup>me</sup> Martine Tousignant, secrétaire M <sup>me</sup> Johanne Desjardins, agente de secrétariat
<b>REQUÉRANTS</b>	M. Angelo Crisci M. François Auger M. Maurice Chevalier
<b>PROMOTEUR</b>	M. Louis-Aimé Blouin, directeur régional M. Mamadou K. Diarra, chargé de projet M. Gérald Lavoie, ingénieur M. Daniel Paul, évaluateur

## 1. Station-service de M. Crisci

D'entrée de jeu, le ministère des Transports (MTQ) insiste pour rappeler que la solution retenue par le ministère relativement à un dossier d'expropriation est toujours la solution la moins dommageable pour l'exproprié.

Toutefois, peu importe l'option choisie, le directeur régional, M. Blouin tient à souligner que si des études révèlent que le sol de la propriété de M. Crisci est contaminé, les frais de décontamination seront à sa charge ou déduits de sa compensation.

### *Réaménagement de la station-service*

Une des options envisagées pour le terrain de M. Crisci serait de le réaménager en relocalisant sa propriété et son garage. Face à cette option, M. Crisci a toutefois plusieurs interrogations voir même certaines appréhensions notamment en regard de :

- l'espace qui subsisterait entre le garage et les pompes à essence. Il estime qu'après un réaménagement un espace équivalent devrait être conservé car des camions s'y arrêtent fréquemment pour faire le plein d'essence;
- la construction d'un terre-plein central empêcherait des clients potentiels d'accéder à son commerce (ceux provenant de La Plaine se dirigeant vers l'autoroute 640);
- le temps requis pour réaménager son terrain et ses infrastructures;
- les modalités de compensation pour pallier la perte d'achalandage (diminution de commerce) durant les travaux de réaménagement et après.

Dans le cas d'un réaménagement de la propriété de M. Crisci, le ministère demande à trois soumissionnaires une évaluation des coûts des travaux. Une fois le montant d'indemnité déterminé, le MTQ remettrait cet argent à l'exproprié (50 % au début et 50 % à la fin). Celui-ci serait le maître-d'oeuvre et il choisirait l'entrepreneur. L'exproprié a l'obligation d'effectuer les travaux.

Pour ce qui est du temps requis pour le réaménagement de la station-service, le MTQ mentionne que plusieurs facteurs peuvent entrer en jeu. Le ministre doit faire des appels d'offres et ce sont les entrepreneurs qui estiment le temps requis pour le réaménagement. Tous les frais afférents à un tel réaménagement seraient remboursés et une compensation serait établie pour combler la perte d'achalandage pendant la durée des travaux.

Le ministère est conscient que le terre-plein central pourrait causer une certaine perte d'achalandage pour M. Crisci. Il estime toutefois que cette perte devrait être compensée par d'autres clients qui circulent du sud vers le nord (de l'autoroute 640 vers La Plaine). En ce qui concerne l'espace entre les pompes et la station-service, le MTQ considère qu'il serait possible de reculer la station-service de façon à maintenir un espace équivalent à la situation actuelle.



Selon le promoteur, le temps prévu pour la construction de la route serait d'environ quatre à six mois. Dans le cas où l'entrepreneur ne se conformerait pas au calendrier de réalisation prévu par contrat, le ministère pourrait faire valoir une clause de pénalité au contrat en retenant une partie des sommes dues.

Pour le MTQ, la valeur du commerce ne pourrait qu'augmenter à la suite du réaménagement de la route 337.

#### *Relocalisation de la station-service*

Une des options suggérées par M. Crisci serait de construire une nouvelle station-service sur un autre terrain ou d'acquérir un nouveau terrain sur la route 337 et de transférer ses infrastructures sur ce nouveau site.

Il s'agit là de possibilités qui pourraient être étudiées par le MTQ. En effet, il est possible pour le MTQ d'acheter un terrain adjacent sur la route 337, de construire une nouvelle station-service et de déménager M. Crisci dans les nouveaux établissements après la construction.

Il peut également être envisagé d'opérer un autre type de commerce, par exemple, M. Crisci pourrait décider d'abandonner l'essence et d'offrir seulement des services de mécanique et une compensation pourrait être établie pour la partie ayant trait au service de l'essence. Il mentionne qu'il existe à cet égard de nombreuses possibilités.

#### *Expropriation*

Les représentants du MTQ nous informent qu'une des options serait d'exproprier le commerce et la résidence de M. Crisci. Ce dernier demande de préciser les éléments qui seraient pris en considération dans l'évaluation des coûts lors d'une expropriation. Le MTQ explique que ce qui est payé est la valeur à l'exproprié dont les coûts se répartissent en deux catégories, les coûts directs et indirects. Les coûts directs comprennent tous les dommages reliés directement à l'expropriation à savoir la valeur marchande de la résidence, de la station-service, du terrain, du fonds de commerce. Pour ce faire, M. Crisci devrait fournir notamment un bilan financier de son entreprise. En ce qui a trait aux coûts indirects, le MTQ mentionne qu'il y a place à négociation car plusieurs aspects peuvent être pris en considération comme la perte d'achalandage et les revenus personnels prévus.

Dans l'évaluation de l'indemnité, le MTQ précise que l'exproprié peu s'adjoindre un spécialiste pour faire cette évaluation en parallèle avec celle du ministère. Dans ce cas, tous les frais reliés à une telle démarche seraient payés en totalité par le ministère.

S'il existe un différend entre l'exproprié et le ministère des Transports concernant la compensation, ce sera au Tribunal de l'expropriation de régler le dossier. M. Crisci pourra se faire accompagner d'un expert indépendant payé par le MTQ.

## **2. Propriétés de M. Chevalier et de M. Auger et M<sup>me</sup> Chamberland**

Puisque les propriétés de M. Chevalier et de M. Auger et M<sup>me</sup> Chamberland ne sont pas requises en partie ou en totalité par le projet de réaménagement, ces propriétaires ne sont pas éligibles à une expropriation.

M. Chevalier mentionne qu'à la suite du réaménagement de la route, il ne disposera plus du même espace pour stationner les voitures de ses locataires. À cet égard, le MTQ lui souligne qu'actuellement les voitures sont stationnées sur une voie publique, le chemin Gauvreau et l'emprise de la route actuelle, qui appartiendrait respectivement à la municipalité et au MTQ. M. Chevalier peut utiliser actuellement cet espace dans la mesure où les propriétaires actuels en permettent l'usage.

M. Chevalier s'inquiète également qu'à la suite du réaménagement de la route ses logements soient difficiles à louer et qu'au surplus les locataires actuels quittent. À ce propos, le MTQ répond qu'il est très difficile de faire la preuve que le réaménagement induise de tels impacts à un propriétaire.

M. Auger questionne le bien-fondé de rehausser le profil de la route. Pour le MTQ, il s'agit d'une question de sécurité. Actuellement, le profil ne permettrait pas une bonne visibilité à partir des feux de circulation situés au chemin Comptois-Pincourt. Avec le rehaussement prévu, le ministère est d'avis que ce problème serait grandement atténué.

Les trois propriétaires du chemin Gauvreau s'inquiètent de l'impact visuel qu'aurait le mur de soutènement prévu devant leur résidence. À cet effet, le ministère mentionne que diverses options s'offrent à eux quant à la nature des matériaux utilisés. Le MTQ précise que la hauteur du mur correspondrait au niveau de la future route et qu'un garde-fou métallique devrait y être installé. Pour remplacer le garde-fou tout en maintenant un souci de sécurité, le ministère pourrait rehausser le mur (d'environ 1 m) ce qui aurait également pour effet de dissimuler la route. Le MTQ souligne que l'espace entre le mur et la limite des propriétés attenantes au chemin Gauvreau devra être réaménagé à la suite des travaux de construction du mur. À cet égard, un des aménagements possibles pourraient être d'asphalter cet espace.

En ce qui a trait à l'enlèvement de la neige, le MTQ estime que plusieurs mesures peuvent être prises comme, par exemple, installer une clôture pour empêcher la neige d'être poussée au-delà du mur sur le chemin Gauvreau. De telles conditions pourraient être indiquées dans le contrat de déneigement de la route 337. Pour le déneigement du chemin Gauvreau, le MTQ pourrait faire des propositions à la municipalité pour la disposition de la neige.

Un des requérants a soulevé la présence de blocs de pierre adjacents à sa propriété. Dans l'éventualité où le promoteur acquerrait cette propriété, les requérants souhaiteraient que les blocs de pierre soient déplacés. Par ailleurs, l'actuel propriétaire de ce terrain utilise le chemin Gauvreau pour accéder à sa propriété. Les requérants s'inquiètent par conséquent qu'à la suite du réaménagement de la route 337, les camions soient contraints de circuler devant leur propriété.

Le MTQ mentionne qu'il pourrait éventuellement aménager, pour cet entrepreneur, un accès à partir de la route 337. De plus, la municipalité aurait le pouvoir interdire aux camions l'accès au chemin Gauvreau pour une question de sécurité et d'incompatibilité d'usage.

Dans l'éventualité d'une entente avec les requérants d'audience, M<sup>me</sup> Gélinas demande au MTQ leur disponibilité à rencontrer la municipalité de Mascouche afin de discuter de certaines modalités quant à l'accès au chemin Gauvreau et à son déneigement. M. Blouin se dit très ouvert à une telle rencontre.

À faire

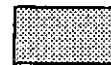
Le MTQ vérifiera auprès de la municipalité la propriété de la servitude adjacente au terrain de M. Chevalier.

Le MTQ fournira pour le 25 avril 1995 un calendrier des principales étapes d'expropriation.



Martine Tousignant,  
secrétaire de la commission



**COMPTE RENDU**

Projet de réaménagement de la route 337  
entre l'autoroute 640 et le chemin Martin-Newton

*Rencontre du 4 mai 1995*  
*Bureau d'audiences publiques sur l'environnement*

Étaient présent(e)s :

**BAPE**

M<sup>me</sup> Johanne Gélinas, commissaire  
M. René Beaudet, analyste  
M<sup>me</sup> Martine Tousignant, secrétaire

**PROMOTEUR**

M. Louis-Aimé Blouin, directeur régional  
M. Mamadou K. Diarra, chargé de projet  
M. Gérald Lavoie, ingénieur  
M. Robert Montplaisir, biologiste  
M. André Pelletier, évaluateur

Sujets abordés :

Rencontre avec la ville de Mascouche  
Retour sur la proposition d'entente  
Suite des travaux

## **Rencontre avec la ville de Mascouche**

M. Diarra informe la commission de sa rencontre avec M<sup>me</sup> Isabella Cellini, directrice des travaux publics à la ville de Mascouche concernant l'accès des camions lourds à la rue Gauvreau et la question du déneigement de cette rue. Pour le moment, la ville n'est pas certaine d'être propriétaire de la rue, elle ne peut donc pas se prononcer sur la possibilité d'interdire l'accès aux camions lourds. Des recherches seront cependant effectuées afin d'identifier le propriétaire.

Des discussions ont lieu concernant une façon d'interdire la circulation lourde sur la rue Gauvreau. Il existe différentes possibilités notamment de donner un accès direct à la route 337 au propriétaire du commerce de pierre. Le MTQ s'engage à étudier différentes options techniques qui permettrait d'éliminer la circulation de camions sur le chemin Gauvreau.

## **Retour sur la proposition d'entente**

M<sup>me</sup> Gélinas mentionne que la proposition d'entente a été envoyée aux requérants le 26 avril dernier. Il n'y a que deux points à être discutés puisque les requérants ont accepté la proposition.

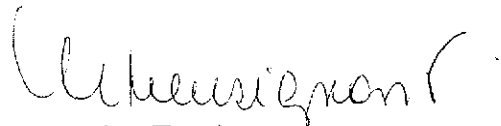
En premier lieu, M. Crisci aimerait réaliser lui-même les travaux de récupération des réservoirs sur son terrain avant que ce dernier soit remis au gouvernement. Pour le MTQ il n'y a pas de problème étant donné que le chèque couvrant la réalisation des travaux est émis à l'exproprié qui doit faire exécuter les travaux lui-même. Cependant, il doit se conformer aux normes en vigueur et faire affaire avec des spécialistes accrédités.

En deuxième lieu, M. Chevalier désire que l'espace situé à l'est de sa résidence soit libéré des blocs de pierre avant le début de travaux afin qu'il puisse utiliser cet espace pour stationner les voitures. Le MTQ souligne que le terrain sera libéré avant le début des travaux et après l'expropriation, M. Chevalier pourra donc utiliser l'espace tel que demandé pour le stationnement de véhicules.

## **Suite des travaux**

M<sup>me</sup> Gélinas mentionne qu'elle doit rencontrer les requérants dans les prochains jours afin d'obtenir leurs lettres de désistement d'une demande d'audience publique. Elle demande à M. Blouin de lui faire parvenir une lettre par laquelle le MTQ s'engage à respecter les termes de l'entente conclue entre les parties. Par la suite, la commission remettra son rapport au ministre de l'Environnement et de la Faune le 27 mai prochain.

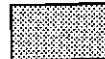
M<sup>me</sup> Gélinas profite de l'occasion pour remercier les représentants du ministère des Transports pour l'efficacité et la diligence dont ils ont fait preuve au cours de ce mandat.



Martine Tousignant,  
secrétaire de la commission







## **COMPTE RENDU**

Projet de réaménagement de la route 337  
entre l'autoroute 640 et le chemin Martin-Newton

*Rencontre du 8 mai 1995  
Restaurant Lanza Carelli, Mascouche*

Étaient présent(e)s :

**BAPE**

M<sup>me</sup> Johanne Gélinas, commissaire  
M. René Beaudet, analyste  
M<sup>me</sup> Martine Tousignant, secrétaire

**REQUÉRANTS**

M<sup>me</sup> Martine Chamberland  
M. François Auger  
M. Maurice Chevalier  
M. Angelo Crisci

Sujets abordés :

Retour sur la proposition d'entente  
Lettres de désistement

## Retour sur la proposition d'entente

Les requérants ont reçu le 5 mai dernier, copie de la proposition finale. Le but de la réunion est de revoir la proposition, de donner les informations supplémentaires reçues du MTQ lors de la rencontre du 4 mai dernier et d'obtenir les lettres de désistement des requérants.

M<sup>me</sup> Gélinas revoit avec M. Crisci les modalités de la procédure d'expropriation. Elle mentionne que le MTQ n'a pas d'objection à ce qu'il retire lui-même les réservoirs d'essence sur le terrain à la condition de s'assurer que le travail est fait par des spécialistes qui connaissent les normes du ministère concernant la disposition des réservoirs.

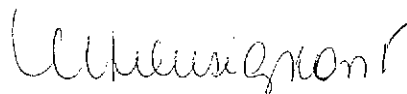
M. Chevalier mentionne qu'il n'est pas d'accord avec la condition 6 et qu'il désire que le terrain soit dégagé des blocs de pierre avant la construction. On l'informe que la condition 6 reflète bien sa demande car le MTQ libérera le terrain après l'expropriation et avant le début des travaux.

Des précisions sont également apportées concernant le recouvrement du mur, le déneigement ainsi que l'évaluation structurale des fondations des propriétés.

## Lettres de désistement

M<sup>me</sup> Gélinas remet à chaque requérant les projets de lettre de désistement de leur demande d'audience publique. Elle leur demande d'en prendre connaissance et de les signer. Elle signale que le MTQ doit lui faire parvenir dans les prochains jours une lettre par laquelle il s'engage à respecter tous les termes de l'entente conclue entre les parties. Le rapport de la médiation sera remis au ministre de l'Environnement et de la Faune le 27 mai prochain et les requérants recevront une copie du rapport aussitôt que le ministre le rendra public.

M<sup>me</sup> Gélinas profite de l'occasion pour remercier les requérants pour leur collaboration dans ce dossier.



Martine Tousignant,  
secrétaire de la commission

---

## **Annexe 6**

# **L'entente**





**Entente entre les requérants d'audience  
et le ministère des Transports du Québec  
dans le cadre du *Réaménagement de la route 337  
de l'autoroute 640 au chemin Martin-Newton***

La présente entente est déposée dans le cadre du mandat de médiation confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le 27 mars 1995 par le ministre de l'Environnement et de la Faune concernant le réaménagement de la route 337 de l'autoroute 640 au chemin Martin-Newton.

Après avoir discuté des différents points soulevés dans les demandes d'audience et à la suite des réponses fournies par les représentants du ministère des Transports du Québec (MTQ), les requérants et le promoteur conviennent d'une entente qui respecte les conditions suivantes :

**Condition 1**

Le MTQ s'engage à évaluer et à discuter de l'option la moins dommageable pour M. Crisci (3535 chemin Gascon). Le ministère lui confiera la maîtrise d'oeuvre de l'enlèvement des réservoirs et lui permettra d'en disposer à sa guise dans le respect des exigences gouvernementales en la matière;

**Condition 2**

Le MTQ s'engage à procéder, avant les travaux, à l'évaluation structurale de la fondation des bâtiments situés au 3725 et 3735 du chemin Gascon à Mascouche. Un rapport d'évaluation sera fourni aux propriétaires avant les travaux. Également, les dommages structuraux directement reliés aux travaux seront évalués et analysés par le Ministère. Les réparations seront éventuellement assumées par le MTQ;

**Condition 3**

Le MTQ s'engage à rehausser de un mètre le mur de soutènement prévu devant les résidences du chemin Gauvreau;

Dans l'éventualité où les caractéristiques esthétiques de ce mur seraient remises en question, le MTQ s'engage à implanter un type de végétation apte à le recouvrir;

**Condition 4**

Le MTQ s'engage à niveler et à poser de l'enrobé bitumineux sur tout le chemin Gauvreau, du mur de soutènement jusqu'à la limite des propriétés des résidents;

**Condition 5**

Le MTQ s'engage à trouver une solution pour éliminer une éventuelle circulation de camions sur le chemin Gauvreau.

**Condition 6**

Après expropriation de la portion de terrain situé à l'est de la propriété sise au 3725 du chemin Gauvreau, le MTQ s'engage à libérer ce terrain des blocs de pierre.

---

**Annexe 7**

**Les lettres de retrait des  
demandes d'audience publique et  
d'approbation de l'entente**







Montréal, le 8 mai 1995

Monsieur Jacques Brassard, Ministre  
Ministère de l'Environnement et de la Faune  
3900, rue de Marly  
6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4

Monsieur,

Suite à la médiation entre le ministère des Transports du Québec (MTQ) et moi-même, je vous informe que je retire ma requête d'audience publique relativement au projet de *Réaménagement de la route 337 entre l'autoroute 640 et le chemin Martin-Newton*.

La médiation, menée par une commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, en est arrivée à un règlement satisfaisant. En l'occurrence, j'accepte la proposition du MTQ, laquelle a fait l'objet d'un engagement clair de la part du ministère.

Ce retrait est cependant conditionnel au respect intégral, par le ministère des Transports du Québec, des termes de l'entente intervenue entre les parties.

Je vous prie de recevoir, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Maurice Chevalier





Montréal, le 8 mai 1995

Monsieur Jacques Brassard, Ministre  
Ministère de l'Environnement et de la Faune  
3900, rue de Marly  
6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4

Monsieur,

Suite à la médiation entre le ministère des Transports du Québec (MTQ) et moi-même, je vous informe que je retire ma requête d'audience publique relativement au projet de *Réaménagement de la route 337 entre l'autoroute 640 et le chemin Martin-Newton*.

La médiation, menée par une commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, en est arrivée à un règlement satisfaisant. En l'occurrence, j'accepte la proposition du MTQ, laquelle a fait l'objet d'un engagement clair de la part du ministère.

Ce retrait est cependant conditionnel au respect intégral, par le ministère des Transports du Québec, des termes de l'entente intervenue entre les parties.

Je vous prie de recevoir, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Angelo Crisci





Montréal, le 8 mai 1995

Monsieur Jacques Brassard, Ministre  
Ministère de l'Environnement et de la Faune  
3900, rue de Marly  
6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4

Monsieur,

Suite à la médiation entre le ministère des Transports du Québec (MTQ) et nous-mêmes, nous vous informons que nous retirons notre requête d'audience publique relativement au projet de *Réaménagement de la route 337 entre l'autoroute 640 et le chemin Martin-Newton*.

La médiation, menée par une commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, en est arrivée à un règlement satisfaisant. En l'occurrence, nous acceptons la proposition du MTQ, laquelle a fait l'objet d'un engagement clair de la part du ministère.

Ce retrait est cependant conditionnel au respect intégral, par le ministère des Transports du Québec, des termes de l'entente intervenue entre les parties.

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

Martine Chamberland

François Auger



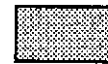
---

**Annexe 8**

**La lettre d'engagement du MTQ**







Laval, le 9 mai 1995

Madame Johanne Gélinas, commissaire  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
5199A, rue Sherbrooke Est, bureau 3860  
Montréal (Québec)  
HIT 3X9

Objet :       Projet de réaménagement de la route 337  
              entre l'autoroute 640 et le chemin Martin-Newton  
              N/D : 20-5172-8904

---

Madame,

Nous avons bien reçu le document d'entente entre les requérants d'audience et le ministère des Transports dans le cadre du réaménagement de la route 337, de l'autoroute 640 au chemin Martin-Newton. À cet effet, nous vous informons que le Ministère s'engage à respecter les six (6) conditions énumérées dans le document dont vous trouverez copie ci-jointe.

Nous vous remercions de votre collaboration et vous prions d'accepter, Madame, l'expression de nos sentiments distingués.

Le directeur,

Louis-Aimé Blouin

LAB/MKD/dm

p.j.

c.c. M. Mamadou K. Diarra, ingénieur  
Dossier



**Entente entre les requérants d'audience  
et le ministère des Transports du Québec  
dans le cadre du Réaménagement de la route 337  
de l'autoroute 640 au chemin Martin-Newton**

La présente entente est déposée dans le cadre du mandat de médiation confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le 27 mars 1995 par le ministre de l'Environnement concernant le réaménagement de la route 337 de l'autoroute 640 au chemin Martin-Newton.

Après avoir discuté des différents points soulevés dans les demandes d'audience et à la suite des réponses fournies par les représentants du ministère des Transports du Québec (MTQ), les requérants et le promoteur conviennent d'une entente qui respecte les conditions suivantes :

**Condition 1**

Le MTQ s'engage à évaluer et à discuter de l'option la moins dommageable pour M. Crisci (3535 chemin Gascon). Le ministère lui confiera la maîtrise d'oeuvre de l'enlèvement des réservoirs et lui permettra d'en disposer à sa guise dans le respect des exigences gouvernementales en la matière;

**Condition 2**

Le MTQ s'engage à procéder, avant les travaux, à l'évaluation structurale de la fondation des bâtiments situés au 3725 et 3735 du chemin Gascon à Mascouche. Un rapport d'évaluation sera fourni aux propriétaires avant les travaux. Également, les dommages structuraux directement reliés aux travaux seront évalués et analysés par le Ministère. Les réparations seront éventuellement assumées par le MTQ;

**Condition 3**

Le MTQ s'engage à rehausser de un mètre le mur de soutènement prévu devant les résidences du chemin Gauvreau;

Dans l'éventualité où les caractéristiques esthétiques de ce mur seraient remises en question, le MTQ s'engage à implanter un type de végétation apte à le recouvrir;

**Condition 4**

Le MTQ s'engage à niveler et à poser de l'enrobé bitumineux sur tout le chemin Gauvreau, du mur de soutènement jusqu'à la limite des propriétés des résidents;

**Condition 5**

Le MTQ s'engage à trouver une solution pour éliminer une éventuelle circulation de camions sur le chemin Gauvreau.

**Condition 6**

Après expropriation de la portion de terrain situé à l'est de la propriété sise au 3725 du chemin Gauvreau, le MTQ s'engage à libérer ce terrain des blocs de pierre.

---

**Annexe 9**

**La liste des documents  
déposés**



## Dossier initial

### Procédures

- PR-1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Avis de projet*, 11 juin 1987, 6 p.
- PR-2 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC. *Directive du Ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, août 1987, 7 p.
- PR-3.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Réaménagement de la route 337 de l'autoroute 640 au chemin Martin-Newton. Étude d'impact sur l'environnement*, juillet 1993.
- PR-3.2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Réaménagement de la route 337 de l'autoroute 640 au chemin Martin-Newton. Étude d'impact sur l'environnement. Résumé*, juillet 1993.
- PR-5 *Avis des ministères et organismes consultés par le ministère de l'Environnement du Québec :*
- PR-5.1 ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, 28 octobre 1993, 2 p.
  - PR-5.2 ministère des Affaires municipales, 25 octobre 1993, 1 p.
  - PR-5.3 ministère des Affaires culturelles, 27 octobre 1993, 1 p.
  - PR-5.4 ministère du Conseil exécutif, Secrétariat aux affaires régionales, 9 novembre 1993, 3 p.
  - PR-5.5 ministère du Tourisme, 21 octobre 1993, 1 p.
  - PR-5.6 ministère de l'Environnement, direction régionale de Montréal et de Lanaudière, 20 octobre 1993, 4 p.
  - PR-5.7 ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, direction générale des opérations régionales, 25 octobre 1993, 2 p.
- PR-6 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec*, septembre 1994, 56 p. et annexes.
- PR-7 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE DU QUÉBEC. *Avis sur la recevabilité de l'Étude d'impact*, novembre 1994, 4 p.

### Communications

CM-2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Communiqué de presse*, 27 mars 1995.

### Correspondance

CR-1 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE DU QUÉBEC. *Lettre-mandat du ministre de l'Environnement et de la Faune au président du BAPE*, 16 mars 1995, 1 p.

CR-3.1 CHAMBERLAND, MARTINE ET FRANÇOIS AUGER. *Demande d'audience publique*, 16 janvier 1995, 2 p.

CR-3.2 CHEVALIER, MAURICE. *Demande d'audience publique*, sans date, 2 p.

CR-3.3 CRISCI, ANGELO. *Demande d'audience publique*, 28 janvier 1995, 2 p.

### Documents déposés

#### Par le promoteur

DA-1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Réponse à certaines questions et précisions relatives aux préoccupations exprimées par les requérants*, 6 avril 1995.

DA-2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Simulation visuelle du mur de soutènement prévu*, 12 avril 1995.

DA-3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Réponse à certaines questions et précisions relatives aux préoccupations exprimées par les requérants d'audience ainsi que l'échéancier de la démarche d'expropriation*, 1<sup>er</sup> mai 1995, 7 p.

DA-4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Résultat du comptage des véhicules qui se sont arrêtés au garage Pétrole*, 27 avril 1995, 1 p.

DA-5 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Lettre adressée à la commission ratifiant l'entente avec les requérants d'audience*, 9 mai 1995, 3 p.



### Par le public

- DC-1 CHEVALIER, MAURICE. *Lettre de retrait de sa requête d'audience publique*, 8 mai 1995, 1 p.
- DC-2 CRISCI, ANGELO. *Lettre de retrait de sa requête d'audience publique*, 8 mai 1995, 1 p.
- DC-3 CHAMBERLAND, MARTINE ET FRANÇOIS AUGER. *Lettre de retrait de leur requête d'audience publique*, 8 mai 1995, 1 p.

### Autres documents

- DD-1 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Loi sur l'expropriation*, 27 p.
- DD-2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la rencontre avec les requérants et le promoteur*, 20 avril 1995, 5 p.
- DD-3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la rencontre avec le promoteur*, 4 mai 1995, 3 p.
- DD-4 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la rencontre avec les requérants*, 8 mai 1995, 2 p.
- DD-5 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Entente entre les requérants d'audience et le ministère des Transports du Québec dans le cadre du réaménagement de la route 337 de l'autoroute 640 au chemin Martin-Newton à Deux-Montagnes*, 2 p.

### Transcriptions

- D-5.1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Séance tenue le 30 mars 1995 à 19 heures avec les requérants*, 65 p.
- D-5.2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Séance tenue le 31 mars 1995 à 13 h 30 avec le promoteur*, 116 p.

