

---

---

**RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE PUBLIQUE**

**Projet de construction de  
l'échangeur Brière sur l'autoroute 15  
et d'une voie de desserte  
(Saint-Jérôme – Bellefeuille)**

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT**

---

---

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 et mémoires déposés durant le mandat d'enquête et d'audience publique ainsi que les textes de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

La commission remercie les personnes, les groupes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien professionnel, technique et administratif nécessaire à la réalisation de ce rapport.

## **La notion d'environnement**

Au cours des dernières décennies, la notion d'environnement s'est considérablement élargie. Il est maintenant accepté que l'environnement ne se restreint pas au seul cadre biophysique, mais englobe aussi les aspects sociaux, économiques et culturels. La commission adhère à cette conception large de l'environnement qu'elle a appliquée à ce dossier. Cette conception trouve d'ailleurs appui devant les tribunaux supérieurs. L'arrêt de la Cour suprême du Canada, *Friends of the Oldman River Society*, nous a clairement indiqué, en 1992, que le concept de la qualité de l'environnement devait s'interpréter suivant son acceptation générale élargie. De même, la Cour d'appel du Québec confirmait en 1993, dans la décision *Bellefleur*, l'importance de tenir compte, en matière de décision environnementale, des répercussions d'un projet sur les personnes et leur vie culturelle et sociale.



Montréal, le 12 février 1996

Monsieur David Cliche, Ministre  
Ministre de l'Environnement et de la Faune  
Édifice Marie-Guyart  
675, boul. René-Lévesque Est  
30<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous transmettre le centième rapport d'enquête du Bureau d'audiences publique sur l'environnement. Il s'agit du rapport de la commission ayant tenu une enquête et une audience publique dans le cadre du projet de construction de l'échangeur Brière sur l'autoroute 15 et d'une voie de desserte (Saint-Jérôme — Bellefeuille).

Le mandat de la commission s'est déroulé du 12 octobre 1995 au 12 février 1996, et a été réalisé sous la présidence de M<sup>me</sup> Johanne Gélinas, membre du Bureau, et par M. Camille Genest également membre du bureau et M. Qussaï Samak membre additionnel.

Le Bureau est confiant que ce rapport d'enquête et d'audience publique éclairera tous les intéressés sur les éléments en cause et vous sera utile lors de la préparation de votre recommandation au Conseil des ministres.

Veillez recevoir, Monsieur le Ministre, mes très respectueuses salutations.

La présidente par intérim,

  
Claudette Journault

p.j.







Montréal, le 12 février 1996

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,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport d'enquête et d'audience publique portant sur le projet de construction de l'échangeur Brière sur l'autoroute 15 et d'une voie de desserte.

Au terme de ses travaux, la commission estime que le projet est justifié parce qu'il serait utile à la circulation routière et au développement résidentiel, industriel, et commercial de l'agglomération. Toutefois, à défaut de donner suite aux diverses mesures proposées pour atténuer les impacts du projet sur l'environnement et la communauté, la commission considère qu'il deviendrait alors inacceptable.

Je tiens à souligner la contribution de toute l'équipe qui a appuyé la commission dans la réalisation de son mandat. Je désire par ailleurs signaler la précieuse collaboration de M<sup>mes</sup> Sylvie Desjardins et Gisèle Rhéaume qui ont largement contribué à l'élaboration et à la rédaction du rapport ainsi que celle de M<sup>me</sup> Martine Tousignant qui a assuré la gestion du mandat et la production du rapport.

Je vous remercie de votre confiance et vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente de la commission,

Johanne Gélinas,  
commissaire

p.j.





---

## Table des matières

	Page
Liste des figures .....	XI
Liste des photos .....	XI
Liste des tableaux .....	XI
Liste des sigles .....	XIII
<b>Introduction</b> .....	<b>1</b>
<b>Chapitre 1            Le projet</b> .....	<b>3</b>
L'historique .....	3
Les objectifs .....	5
Les caractéristiques .....	5
L'échangeur Brière .....	5
La voie de desserte .....	7
Le pont .....	11
Les accès et les raccordements à la voie de desserte .....	12
Le coût, le calendrier de réalisation et le financement .....	14
L'évaluation des impacts .....	16
L'assujettissement à l'évaluation environnementale .....	17

<b>Chapitre 2</b>	<b>Les préoccupations des participants</b>	19
	Les demandes d'audience des requérants	19
	Les organismes régionaux et nationaux	19
	Les résidants de la rue Rolland	20
	L'audience	20
	La justification	21
	Le financement	22
	La circulation	22
	Le tracé	23
	L'aménagement du territoire et l'étalement urbain	24
	Le bruit	26
	L'intégrité du paysage et le patrimoine	28
	L'accès aux berges	29
	La flore et la faune	29
	L'eau potable	30
	La qualité de l'air	30
	La valeur marchande des propriétés	30
<b>Chapitre 3</b>	<b>La justification du projet</b>	31
	La circulation routière	31
	La fluidité de la circulation	32
	La configuration du réseau routier	40
	Les véhicules lourds	44
	Un projet utile, mais non essentiel	46
	Le développement	47
	Saint-Jérôme au coeur d'un région	47
	Le portrait sociodémographique	49
	Les projets de développement	51

---

L'étalement urbain .....	61
La revitalisation du centre-ville .....	64
<b>Chapitre 4 Les impacts</b> .....	<b>69</b>
Le bruit .....	69
Ses caractéristiques .....	70
La méthodologie utilisée par le promoteur .....	72
Les résultats de l'analyse et les mesures d'atténuation .....	78
Les boisés à l'ouest de la rivière du Nord .....	82
La construction du pont .....	83
L'emplacement du pont .....	84
Le milieu naturel .....	85
La valeur d'usage de la rivière du Nord et des boisés environnants .....	91
Un projet qui tient compte de la valeur du milieu .....	95
Les autres impacts .....	97
Les expropriations et la valeur marchande des propriétés .....	97
Les eaux souterraines .....	99
Les impacts visuels .....	100
<b>Conclusion</b> .....	<b>103</b>
<b>Bibliographie</b> .....	<b>109</b>

<b>Annexe 1</b>	Le mandat . . . . .	111
<b>Annexe 2</b>	Les demandes d'audience publique . . . . .	117
<b>Annexe 3</b>	La chronologie du dossier . . . . .	131
<b>Annexe 4</b>	Les informations relatives au déroulement de l'enquête et de l'audience publique . . . . .	135
<b>Annexe 5</b>	La documentation . . . . .	145

---

## Liste des figures

<b>Figure 1</b>	La localisation du projet . . . . .	4
<b>Figure 2</b>	La description du projet . . . . .	9
<b>Figure 3</b>	Les zones de développement résidentiel, industriel et commercial . . . . .	52
<b>Figure 4</b>	La perception humaine du bruit . . . . .	71
<b>Figure 5</b>	Le climat sonore et les mesures d'atténuation du bruit . . . . .	75

## Liste des photos

<b>Photo 1</b>	Les berges de la rivière du Nord dans le secteur de la rue Rolland . . . . .	86
<b>Photo 2</b>	La baie abritant la zone marécageuse . . . . .	87
<b>Photo 3</b>	La zone marécageuse . . . . .	88

## Liste des tableaux

<b>Tableau 1</b>	Les objectifs du projet . . . . .	6
<b>Tableau 2</b>	Les coûts et le calendrier de réalisation des travaux . . . . .	15
<b>Tableau 3</b>	L'évolution de la circulation entre 1985 et 1993 et les prévisions pour 2004 . . . . .	34
<b>Tableau 4</b>	La MRC de La Rivière-du-Nord . . . . .	48



## Liste des sigles

<b>BAPE</b>	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
<b>MTQ</b>	Ministère des Transports du Québec
<b>CN</b>	Canadien national
<b>MAM</b>	Ministère des Affaires municipales
<b>MEF</b>	Ministère de l'Environnement et de la Faune
<b>CP</b>	Canadien pacifique
<b>APIGQ</b>	Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec
<b>CRELA</b>	Conseil régional de l'environnement des Laurentides
<b>MRC</b>	Municipalité régionale de comté
<b>CDL</b>	Corporation de développement des Laurentides
<b>SODESJ</b>	Société de développement économique de Saint-Jérôme



---

# Introduction

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a reçu le mandat du ministre de l'Environnement et de la Faune de tenir une audience publique concernant le projet de construction de l'échangeur Brière sur l'autoroute 15 et d'une voie de desserte qui passerait sur le territoire de la ville de Saint-Jérôme et de la municipalité de Bellefeuille.

Donné en vertu de l'article 31.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2), le mandat s'est déroulé du 12 octobre 1995 au 12 février 1996. La commission était composée de M<sup>me</sup> Johanne Gélinas, présidente et membre du BAPE, et de MM. Camille Genest et Qussai Samak, également membres du BAPE.

La première partie de l'audience publique, consacrée à l'information, s'est déroulée les 25 et 26 octobre, 1<sup>er</sup>, 2 et 3 novembre 1995 à Saint-Jérôme. La deuxième partie, réservée à l'expression des opinions du public, a eu lieu les 5, 6 et 7 décembre 1995, toujours à Saint-Jérôme.

Dans son rapport, la commission présente au Ministre son analyse et ses constatations.

Le premier chapitre résume le projet du promoteur à partir de l'Étude d'impact sur l'environnement et des informations obtenues au cours de l'audience publique. Les motifs exprimés dans les demandes d'audience publique adressées au Ministre ainsi que les préoccupations recueillies auprès de l'ensemble des participants à l'audience publique sont présentés dans le deuxième chapitre. La commission a reçu 28 mémoires, auxquels s'ajoute une présentation verbale.

Dans le troisième chapitre, la commission analyse la justification du projet en ce qui a trait à la circulation routière et au développement. Les impacts du projet sont abordés au chapitre suivant qui traite notamment du bruit, de la modification du couvert végétal ainsi que des effets de la construction d'un nouveau pont sur la rivière du Nord.

Enfin, dans sa conclusion, la commission résume les éléments essentiels qu'elle a retenus et qu'elle transmet au Ministre relativement au projet examiné en audience publique.

---

## Chapitre 1 **Le projet**

La Ville de Saint-Jérôme et la Municipalité de Bellefeuille se sont associées en tant que promoteur d'un projet de construction d'un nouvel échangeur sur l'autoroute 15, à la hauteur de la rue Brière. Ce projet prévoit également l'aménagement d'une voie de desserte permettant de relier l'échangeur Brière aux rues De Montigny et Melançon, lesquelles traversent Saint-Jérôme du nord au sud (figure 1).

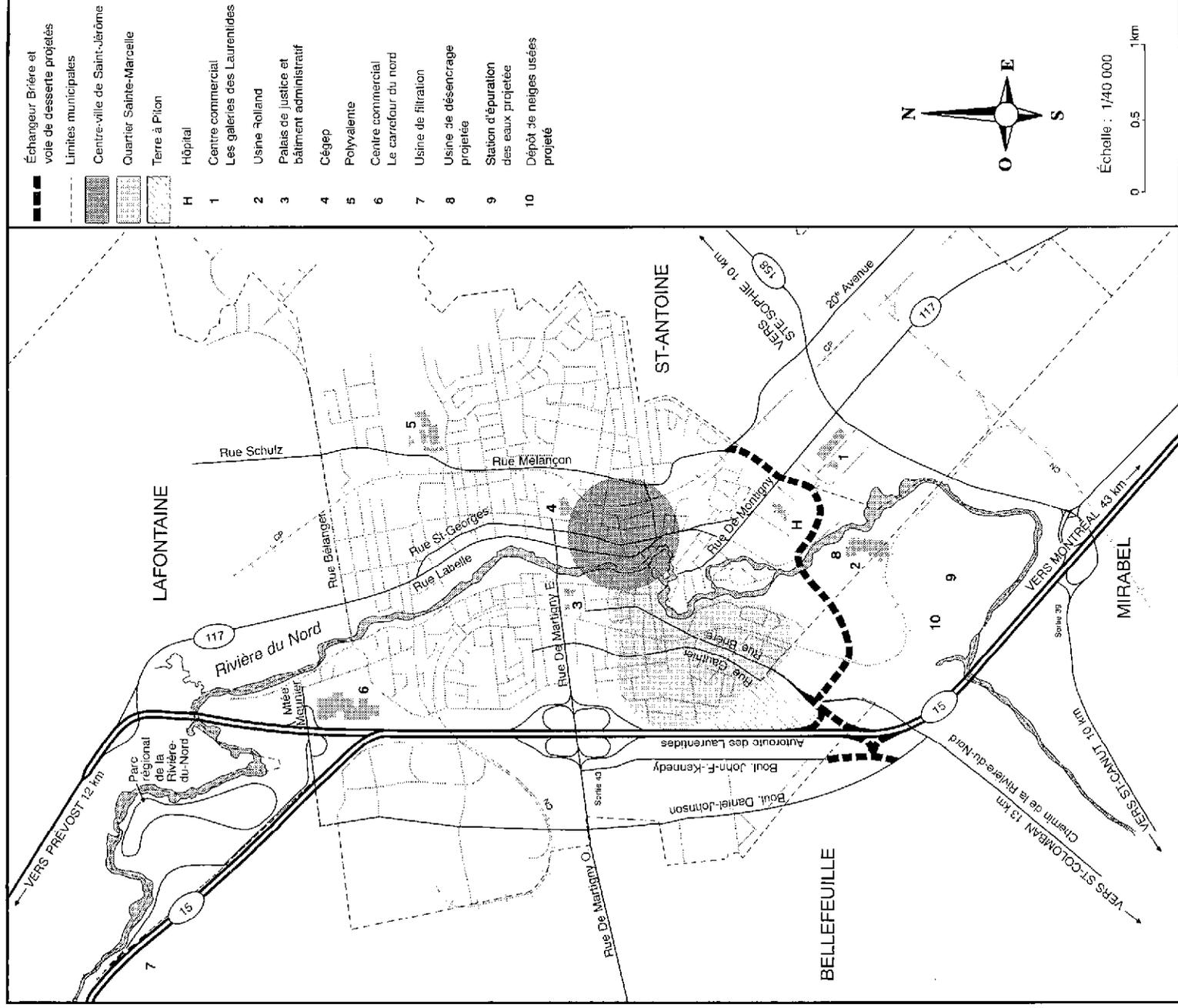
Ce chapitre présente le projet tel que le décrit le promoteur. Les informations ont été tirées de l'Étude d'impact ou recueillies au cours de l'audience publique.

### **L'historique**

Dès 1961, soit quatre années après la construction de l'autoroute 15, appelée aussi autoroute des Laurentides, la Ville de Saint-Jérôme présentait à l'Office des autoroutes du Québec une première demande pour la construction d'un échangeur dans l'axe de la rue Brière. Cette demande, ainsi que plusieurs autres formulées par la Ville jusqu'en 1980 étaient successivement refusées par l'organisme.

En 1984, la Ville de Saint-Jérôme adressait une nouvelle requête, fondée cette fois sur «un projet bonifié par des objectifs de mise en valeur des terrains situés en bordure de l'autoroute, dans l'aire connue sous l'appellation de la terre à Pilon» (mémoire de la Ville de Saint-Jérôme, p. 6). En 1987, le ministère des Transports du Québec (MTQ) – l'Office des autoroutes du Québec n'existant plus – réalisait une étude sur l'opportunité du projet et mandatait une firme spécialisée en environnement pour évaluer les contraintes environnementales du territoire (documents déposés DA4 et DA5). Le MTQ proposait alors le prolongement du boulevard Daniel-Johnson jusqu'au chemin de la Rivière-du-Nord ainsi que la construction d'un lien entre la rue Brière et la route 158, plutôt que la construction d'un nouvel échangeur.

Figure 1 La localisation du projet



Source : adaptée de l'Étude d'impact, figure 1.2 et des documents déposés DA34 et DA43.

Pour sa part, la Ville de Saint-Jérôme commandait à son tour une étude pour trouver des propositions correspondant mieux, selon elle, aux besoins du milieu (documents déposés DA6, DA7 et DA8). Par la suite, le MTQ et les deux municipalités se sont mis d'accord sur le projet soumis à l'examen public. Si ce dernier devait se réaliser, une entente serait négociée pour concrétiser cet accord et préciser le partage des responsabilités et des coûts (document déposé DB49).

## Les objectifs

Certains des objectifs visés par le projet sont énumérés dans l'Étude d'impact alors que d'autres ont été ajoutés par le promoteur au cours de l'audience publique. Ces ajouts, comme l'indique le tableau 1, consistent principalement en des précisions au sujet de l'objectif d'encourager le développement des secteurs résidentiels, industriels et commerciaux.

## Les caractéristiques

### L'échangeur Brière

Le projet soumis par la Ville de Saint-Jérôme et la Municipalité de Bellefeuille comprend l'aménagement d'un échangeur à la hauteur de la rue Brière. Ce dernier se situerait au kilomètre 41, à mi-chemin entre la sortie 39 permettant d'accéder à la route 158 vers Saint-Antoine ou Lachute et la sortie 43 donnant sur le boulevard De Martigny vers Saint-Jérôme ou Bellefeuille. L'aménagement prévu serait conforme aux normes élaborées par le MTQ (M. Jean-Pierre Barabé, séance du 26 octobre 1995, p. 107). Il s'agirait d'un échangeur complet, c'est-à-dire qu'en l'empruntant, les utilisateurs gagneraient l'autoroute 15 dans les deux directions ou quitteraient l'autoroute pour atteindre le réseau routier de Saint-Jérôme ou de Bellefeuille.

Du côté ouest de l'autoroute 15, sur le territoire de la municipalité de Bellefeuille, les bretelles d'accès seraient raccordées au boulevard John-F.-Kennedy que la Municipalité prévoit prolonger jusqu'au boulevard Daniel-Johnson.

**Tableau 1 Les objectifs du projet**

OBJECTIFS MENTIONNÉS DANS L'ÉTUDE D'IMPACT	OBJECTIFS MENTIONNÉS AU COURS DE LA PRÉSENTATION DU PROMOTEUR EN AUDIENCE PUBLIQUE
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Donner un accès direct à l'autoroute aux résidents des secteurs résidentiels de Bellefeuille et de Saint-Colomban situés à l'ouest de l'autoroute.</li> <li>• Favoriser l'intégration et l'interaction entre les secteurs est et ouest des parcs industriels de Saint-Jérôme et de Bellefeuille.</li> <li>• Faciliter l'accès à la compagnie Papier Rolland, à la future station d'épuration des eaux, à l'hôpital Hôtel-Dieu de Saint-Jérôme, au centre commercial Les galeries des Laurentides, au cégep ainsi qu'au quartier de la Seigneurie Dumont et aux autres pôles d'attraction du centre-ville.</li> <li>• Désengorger les rues De Martigny, Labelle et Saint-Georges, congestionnées aux heures de pointe du matin, du midi et du soir.</li> <li>• Réduire la circulation de transit sur les rues Brière et Gauthier, essentiellement résidentielles.</li> <li>• <b>Encourager le développement des secteurs résidentiels, commerciaux et industriels adjacents à l'autoroute, dont la terre à Pilon.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Donner un accès direct à l'autoroute aux résidents des secteurs résidentiels de Bellefeuille et de Saint-Colomban situés à l'ouest de l'autoroute.</li> <li>• Favoriser l'intégration et l'interaction entre les secteurs est et ouest des parcs industriels de Saint-Jérôme et de Bellefeuille.</li> <li>• Faciliter l'accès à la compagnie Papier Rolland, à la future station d'épuration des eaux, <b>au dépôt de neiges usées projeté</b>, à l'hôpital Hôtel-Dieu de Saint-Jérôme, au centre commercial Les galeries des Laurentides, au cégep, aux quartiers résidentiels de la Seigneurie Dumont, <b>du Domaine Parent et ceux desservis par le boulevard Schulz à Lafontaine</b> ainsi qu'aux autres pôles d'attraction du centre-ville.</li> <li>• Désengorger les rues De Martigny, Labelle, Saint-Georges et <b>De Montigny</b>, congestionnées aux heures de pointe du matin, du midi et du soir.</li> <li>• Réduire la circulation de transit <b>et de véhicules lourds</b> sur les rues Brière et Gauthier, essentiellement résidentielles.</li> <li>• Favoriser l'accès aux services de la Ville de Saint-Jérôme.</li> <li>• Créer un lien plus fort avec l'autoroute 15.</li> <li>• Favoriser l'accès, pour les résidents du quartier Sainte-Marcelle, aux services publics situés au sud du territoire.</li> <li>• Favoriser, au sud du territoire, les déplacements d'est en ouest.</li> <li>• Améliorer la position stratégique du parc industriel (facteurs de localisation).</li> <li>• Mettre en valeur les terrains vacants situés au sud de l'agglomération jérômiennne.</li> <li>• Dégager rapidement le secteur du parc industriel aux heures de pointe.</li> <li>• Permettre l'implantation d'entreprises génératrices d'emplois et favoriser ainsi des retombées économiques pour la région.</li> </ul>

Note – Le caractère gras fait voir les différences entre les deux présentations.

Source : adapté de l'Étude d'impact et du document déposé DA9.

Les terrains requis pour les travaux sont actuellement exploités comme sablière par Les Exploitations J.M. Lajeunesse ltée (figure 2). Selon le représentant de Bellefeuille, l'exploitation de cette sablière prendrait fin dès la mise en place des infrastructures routières. Le propriétaire serait alors prêt à vendre ses terrains à des fins industrielles. Le certificat d'autorisation émis en 1989 par le ministère de l'Environnement du Québec prévoit que l'exploitation de la sablière devra se terminer au plus tard en l'an 2003 (document déposé DB38).

De l'autre côté de l'autoroute, à Saint-Jérôme, les bretelles seraient reliées à la voie de desserte projetée ainsi qu'à la rue Brière. Elles seraient munies d'un dispositif automatique de contrôle de la circulation, de manière à éviter un possible refoulement de véhicules sur l'autoroute 15.

Le projet comprend également un réaménagement des rues Brière et Gauthier à l'intersection de la voie de desserte et des bretelles d'accès. La rue Gauthier serait prolongée sur l'emprise de la rue Brière et deviendrait ainsi la voie indiquée des déplacements vers le quartier résidentiel Sainte-Marcelle (figure 1, p. 4). Les véhicules en provenance de l'échangeur pourraient donc emprunter la rue Brière en direction de Bellefeuille, la voie de desserte vers la rue De Montigny ou la rue Gauthier vers le quartier résidentiel adjacent. Le promoteur s'engage à installer une signalisation adéquate pour encourager les utilisateurs de l'échangeur à emprunter la voie de desserte pour accéder au centre-ville de Saint-Jérôme et ainsi «assurer la tranquillité des résidents des rues Brière et Gauthier» (Étude d'impact, p. 127).

## La voie de desserte

La voie de desserte relierait l'échangeur Brière aux rues De Montigny et Melançon. D'une longueur de 2,6 kilomètres, ce boulevard urbain serait parallèle à la rue Saint-Christophe, suivrait un axe est-ouest après avoir franchi la voie ferrée du Canadien National (CN) et traverserait la rivière du Nord à environ 350 mètres en amont du barrage de la compagnie Rolland.

Le tracé proposé emprunterait celui d'un égout collecteur existant qui se jette dans la rivière du Nord (Étude d'impact, p. 27). Il chevaucherait également le couloir prévu pour l'aménagement, en 1996, d'une conduite maîtresse d'aqueduc desservant la partie sud de Saint-Jérôme, ainsi que d'une conduite d'interception des eaux usées projetée dans le cadre de travaux régionaux d'assainissement des eaux qui devraient être complétés d'ici l'an 2000.

La Ville de Saint-Jérôme envisage de suspendre la conduite d'aqueduc à la structure du pont qui traverserait la rivière du Nord. Par contre, l'égout collecteur devrait plutôt traverser la rivière en amont du pont à cause des fondations imposantes qu'il requiert (document déposé DB43, p. 5). Ces travaux d'installation de conduites d'aqueduc et d'interception des eaux usées doivent cependant recevoir l'accord final du ministère des Affaires municipales (MAM) et du ministère de l'Environnement et de la Faune (MEF) (documents déposés DB46 et DB47).

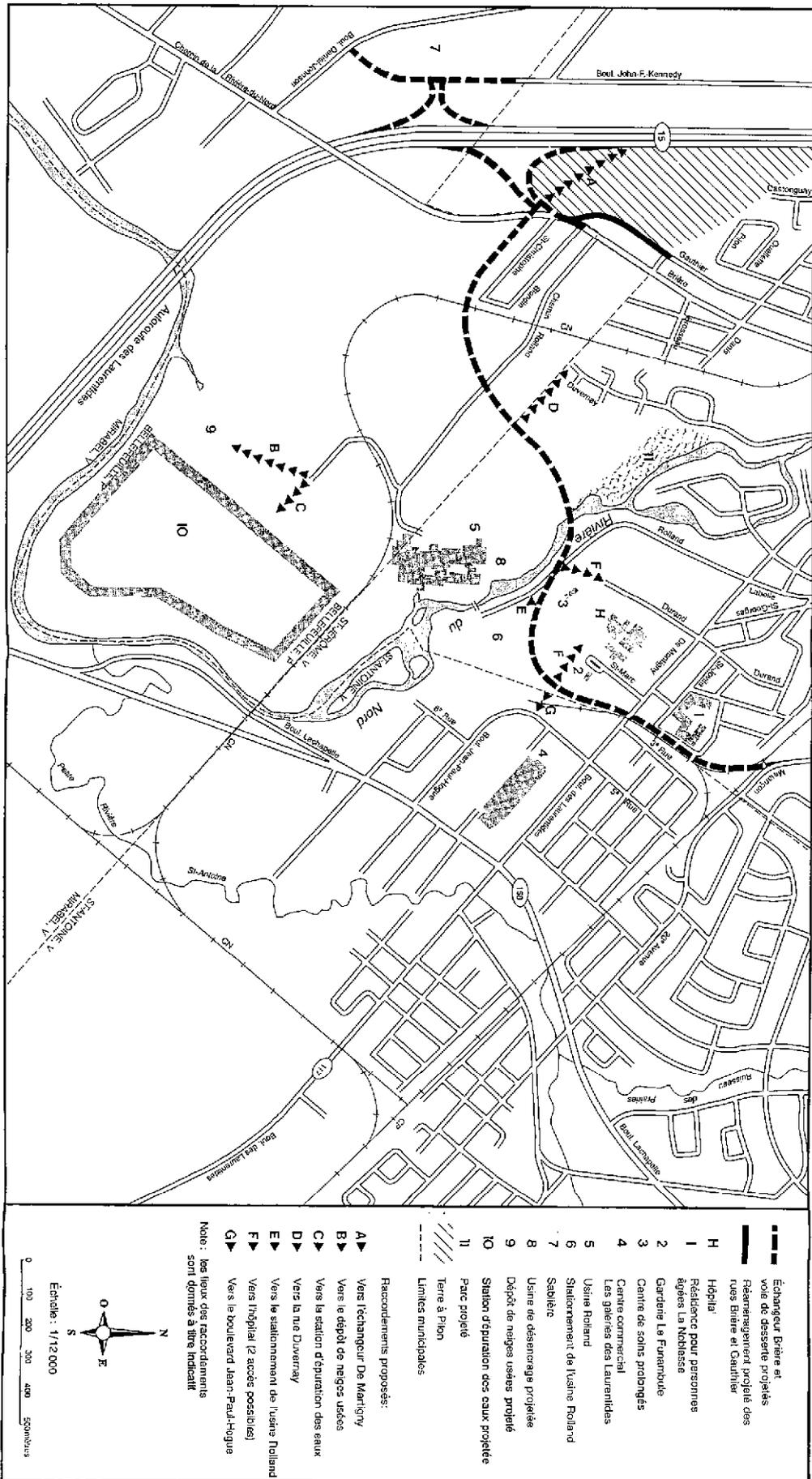
À l'est de la rivière, le tracé rejoindrait et suivrait l'emprise d'une voie ferrée désaffectée et d'une ligne de transport d'énergie électrique jusqu'à la rue Melançon. Ce couloir supporte des servitudes de non-construction, sauf à des fins d'implantation d'infrastructures routières ou de stationnement.

La voie de desserte serait aménagée dans une emprise d'une largeur moyenne de 25 mètres entre l'échangeur et la rivière du Nord et de 21,3 mètres à l'est de la rivière. Deux voies de circulation sont prévues de l'autoroute 15 jusqu'à la hauteur du boulevard Jean-Paul-Hogue, alors que quatre voies seraient aménagées sur le reste du parcours, soit entre le boulevard Jean-Paul-Hogue et la rue Melançon. La vitesse permise sur la partie de la voie de desserte située à l'ouest de la rivière du Nord serait de 70 kilomètres à l'heure. Entre la rivière et la rue Melançon, la vitesse autorisée serait de 50 kilomètres à l'heure.

Le promoteur propose l'aménagement d'un accotement pavé entre l'échangeur et la rivière du Nord. Entre la rivière et la rue Melançon, il suggère plutôt d'aménager un trottoir du côté nord de la voie de desserte et une bordure du côté sud. Un terre-plein central où les pylônes d'Hydro-Québec seraient relocalisés est aussi prévu entre les rues De Montigny et Melançon.

Le projet comprend en outre l'aménagement d'une piste cyclable longeant la voie de desserte à partir de la voie ferrée du CN, à l'ouest de la rivière du Nord, jusqu'à la hauteur de la rue Rolland. La largeur de l'emprise de la voie de desserte étant insuffisante à l'est de la rivière du Nord, la Ville de Saint-Jérôme prévoit que la piste cyclable rejoindrait alors la rue Durand pour se diriger vers l'est jusqu'à la voie ferrée du Canadien Pacifique (CP). À plus long terme, à la faveur d'un abandon de la voie du CN par le trafic ferroviaire, la Ville compte compléter un circuit qu'elle qualifie de «réseau vert». Ce dernier permettrait aux cyclistes et autres usagers d'atteindre le parc régional de la Rivière-du-Nord, le parc linéaire du P'tit-Train-du-Nord – chevauchant la voie du CP – ainsi que le centre-ville de Saint-Jérôme.

Figure 2 La description du projet



Source : adaptée de l'Étude d'impact, figure 1.2 et du document de pose DA34.



Au cours de l'audience publique, le promoteur a affirmé détenir les autorisations nécessaires à l'aménagement des deux passages à niveau prévus. Ces autorisations sont délivrées par l'Office national des transports du Canada. Le premier serait situé au bout de la rue Saint-Christophe où la voie de desserte projetée croiserait la voie ferrée du CN. Selon le promoteur, deux convois par semaine utilisent actuellement cette voie ferrée pour acheminer de la pâte à papier vers la compagnie Rolland et desservir deux entreprises du parc industriel. Le deuxième passage à niveau se situerait au croisement du boulevard proposé et de la voie ferrée du CP, tout près de la rue Melançon. Selon le promoteur, cette voie ferrée est actuellement en service et pourrait le demeurer advenant la venue d'un train de banlieue à Saint-Jérôme.

## Le pont

Pour traverser la rivière du Nord, la Ville de Saint-Jérôme et la Municipalité de Bellefeuille envisagent de construire un pont. Celui-ci serait situé au nord de l'usine de la compagnie Rolland, en amont du bassin formé par la présence d'un barrage, dans une partie étroite et peu profonde de la rivière. Selon le promoteur, la construction du pont plus au nord aurait nécessité un plus grand nombre d'expropriations «alors que, plus au sud, la largeur et la profondeur du bassin en amont du barrage auraient entraîné des coûts de construction plus élevés et la mise en place d'une structure beaucoup plus imposante» (Étude d'impact, p. 29). De plus, la compagnie Rolland a signalé qu'elle envisage la construction d'une usine de désencrage de vieux papiers sur les terrains au nord de son usine. Aussi considère-t-elle que le tracé proposé est le seul acceptable «si la Ville exige un tracé passant au nord de l'usine actuelle» (document déposé DA11).

La longueur du pont serait de 42 mètres et sa largeur, de 16,75 mètres. Il comprendrait deux voies de circulation séparées par un muret de béton central d'un mètre de hauteur. L'aménagement comporterait aussi, du côté nord, un trottoir de 1,5 mètre de largeur, séparé de la chaussée par une rampe d'acier. La piste cyclable, quant à elle, serait aménagée en porte-à-faux.

Des culées seraient érigées sur chacune des rives de la rivière du Nord. Elles seraient localisées au-dessus du niveau moyen des eaux de la rivière, afin de ne pas réduire la section d'écoulement des eaux. L'Étude d'impact prévoyait la construction d'un pilier central. Au cours de l'audience publique, le promoteur a précisé que des informations complémentaires recueillies depuis la réalisation de l'Étude d'impact permettent d'envisager la construction du pont sans pilier central. Dans une telle

hypothèse, cependant, l'épaisseur du tablier devrait être augmentée de 60 %, ce qui la porterait à 2 mètres. La décision finale ne pourrait être prise qu'à la suite de la réalisation des études détaillées d'ingénierie (document déposé DA35, p. 3 et 4).

## Les accès et les raccordements à la voie de desserte

Le promoteur veut garder toute latitude quant à l'aménagement d'accès à la voie de desserte projetée de façon à répondre aux besoins des propriétaires riverains :

*Ça va être à accès illimité. Alors, pour la Municipalité, elle ne veut pas avoir de contrainte au niveau du boulevard, ce qui fait en sorte qu'il sera possible d'aménager des entrées charretières pour desservir des industries, des commerces ou des bâtiments institutionnels. Et également, il y aura possibilité de prolonger la rue Duvernay à l'intérieur de ce corridor qui est prévu.*

(M. Pierre Ratté, séance du 1<sup>er</sup> novembre 1995, p. 8)

Les informations présentées au cours de l'audience publique permettent de décrire, d'ouest en est, les raccordements ou accès prévus (figure 2, p. 9). L'Étude d'impact proposait de prolonger la rue Rochon qui longe l'autoroute des Laurentides vers le sud à partir de la rue De Martigny, pour la raccorder à la future voie de desserte. Cet aspect du projet a été abandonné pour éviter «une augmentation de la circulation sur les portions résidentielles de la rue Rochon et dans les secteurs avoisinants» (document déposé DA35, p. 2). Le promoteur a plutôt entrepris des discussions avec le MTQ pour vérifier la possibilité de prolonger la voie de desserte vers le nord, de manière à ce qu'elle communique directement avec la bretelle sud-est de l'échangeur De Martigny.

À long terme, le promoteur prévoit que la voie ferrée du CN, qui croise la future voie de desserte près de la rue Saint-Christophe, serait désaffectée et deviendrait un boulevard permettant d'atteindre la rue De Martigny. En ce qui concerne le chemin Rolland, le promoteur entend créer un cul-de-sac ou encore fermer le tronçon entre la voie de desserte projetée et la rue Brière (document déposé DA35, p. 2).

La voie de desserte donnerait également accès à un site choisi par la Ville de Saint-Jérôme pour le futur dépôt de neiges usées. Selon le promoteur, il s'agirait du seul site respectant les critères du MEF. Ce site aurait probablement une vocation régionale, ce qui, selon le promoteur, milite en faveur de la construction de la voie

de desserte. Il estime que cette dernière éviterait au quartier résidentiel Sainte-Marcelle une présence accrue de véhicules lourds. Toutefois, le MEF a précisé qu'il n'avait pas encore reçu de demande d'autorisation de la Ville de Saint-Jérôme pour l'exploitation de ce site comme dépôt de neiges usées (document déposé DB47, p. 2 et 3).

Dans le même secteur, la future station d'épuration du projet d'assainissement des eaux serait accessible à partir de la voie de desserte. Ce projet concerne les municipalités de Saint-Jérôme, Saint-Antoine, Bellefeuille et Lafontaine, et devrait se réaliser d'ici la fin de l'année 1999. Une aide financière de 63 millions de dollars sera accordée par le MAM à la Ville de Saint-Jérôme (document déposé DB46, p. 2, 7 à 10). Le MEF a souligné à la commission qu'«à cette étape-ci, il pourrait y avoir un changement de tracé de l'émissaire des eaux usées, mais pas de la station d'épuration» (document déposé DB47, p. 2).

Du côté est de la rivière, le promoteur prévoit que la rue Rolland deviendrait un cul-de-sac. Les travailleurs de la compagnie Rolland empruntent actuellement cette rue pour accéder au stationnement de l'usine. Si le projet se réalisait, l'accès au stationnement se ferait plutôt par la voie de desserte.

Un accès privé au centre hospitalier pour les véhicules d'urgence pourrait être aménagé à partir de la voie de desserte, dans le prolongement de la rue Durand. Cette dernière se terminerait en cul-de-sac. Dans le même secteur, l'Étude d'impact propose de prolonger la rue Saint-Marc pour la raccorder à la voie de desserte vis-à-vis du boulevard Jean-Paul-Hogue. Cette proposition a été abandonnée afin d'éviter que la rue Saint-Marc «soit utilisée comme voie d'évitement ou de débordement par les usagers du boulevard qui voudraient esquiver le feu de circulation au coin de la rue De Montigny» (document déposé DA35, p. 1). Par contre, le promoteur a mentionné qu'il serait possible que le centre hospitalier désire aménager une entrée privée au même endroit pour permettre l'accès à ses stationnements. Le boulevard Jean-Paul-Hogue serait, quant à lui, prolongé jusqu'à la voie de desserte et le feu de circulation existant à l'intersection de cette artère et de la route 117 serait relocalisé à l'intersection de ce boulevard avec la voie de desserte.

La construction de la voie de desserte entre les rues De Montigny et Melançon entraînerait aussi des modifications à l'intersection de la 3<sup>e</sup> Rue et de la route 117 à Saint-Antoine. Pour des raisons de sécurité et compte tenu de la proximité entre cette intersection et celle de la voie de desserte avec la route 117, le promoteur envisage de limiter l'accès à la 3<sup>e</sup> Rue aux véhicules circulant en direction nord sur la

route 117. De plus, les véhicules voulant accéder à la route 117 à partir de la 3<sup>e</sup> Rue ne pourraient se diriger que vers le nord. Une bordure de béton au centre de la chaussée de la route 117 restreindrait tout mouvement dans les autres directions (M. Richard Bégin, séance du 2 novembre 1995, p. 9 et 10).

Enfin, le promoteur a apporté des précisions au sujet du raccordement de la voie de desserte à la 20<sup>e</sup> Avenue, à Saint-Antoine, vis-à-vis de la rue Melançon, dans Saint-Jérôme. Ce carrefour serait aménagé de manière à éviter un accès trop facile à la 20<sup>e</sup> Avenue, lequel pourrait occasionner une circulation de transit entre la voie de desserte proposée et la route 158 (M. Richard Bégin, séance du 26 octobre 1995, p. 78).

## **Le coût, le calendrier de réalisation et le financement**

Le tableau 2 présente les coûts du projet et le calendrier de réalisation tels qu'ils ont été fournis par le promoteur au cours de l'audience publique. La Ville de Saint-Jérôme et la Municipalité de Bellefeuille prévoient réaliser les travaux sur une période de trois ans, entre 1996 et 1998. Le coût des travaux précisés dans le tableau 2 s'élèverait à environ 7 millions de dollars, dont 1,5 million pour acquérir de gré à gré ou exproprier les terrains nécessaires à l'implantation de l'échangeur et de la voie de desserte.

La Ville de Saint-Jérôme agirait comme maître d'œuvre pour la construction des bretelles d'accès du côté est de l'autoroute des Laurentides ainsi que de la voie de desserte. Pour sa part, la Municipalité de Bellefeuille serait responsable de la réalisation des bretelles d'accès ouest (documents déposés DB24 et DB25).

En ce qui concerne le financement du projet, la Ville de Saint-Jérôme a présenté, en 1994, une demande d'aide financière dans le cadre du programme «Travaux d'infrastructures Canada-Québec» pour la construction des bretelles de l'échangeur situées du côté est de l'autoroute 15 ainsi que du pont enjambant la rivière du Nord. Le 25 août 1994, le ministre des Affaires municipales annonçait à la Ville qu'elle recevrait une aide financière d'un peu plus de 1,2 million de dollars de la part des gouvernements fédéral et provincial. L'octroi de ces sommes était toutefois conditionnel à l'obtention des autorisations requises du MTQ, du MEF et de la Municipalité de Bellefeuille (document déposé DB26).

**Tableau 2 Les coûts et le calendrier de réalisation des travaux**

PHASES	TRAVAUX RÉALISÉS	COÛTS
Phase 1 : 1996	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construction de l'échangeur</li> <li>• Prolongement de la rue Gauthier</li> <li>• Réaménagement de la rue Brière</li> </ul>	1 284 000 \$ 509 000 \$ 80 000 \$
Phase 2 : 1997	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construction du pont</li> <li>• Construction de la voie de desserte entre Melançon et Jean-Paul-Hogue</li> </ul>	1 070 000 \$ 1 370 000 \$
Phase 3 : 1998	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construction de la voie de desserte entre Jean-Paul-Hogue et le pont</li> <li>• Construction de la voie de desserte entre le pont et l'échangeur</li> </ul>	650 000 \$ 690 000 \$
Acquisitions		1 500 000 \$
<b>Total</b>		<b>7 153 000 \$</b>

Source : document déposé DA9 et transcriptions de la séance du 25 octobre 1995, p. 45.

Compte tenu des délais à respecter dans le cadre de ce programme, la Ville de Saint-Jérôme a annoncé au cours de l'audience publique qu'elle demanderait au MAM de réaffecter cette somme d'argent à la revitalisation de son centre-ville. Selon la Ville, la vente des terrains contigus à l'autoroute 15 et leur exploitation à des fins commerciales permettraient l'autofinancement de la construction des bretelles du côté est de l'autoroute et de la voie de desserte (M. Pierre Ratté, séance du 25 octobre 1995, p. 48). La Ville de Saint-Jérôme compte en effet retirer environ 5 millions de dollars de la vente de quelque 1,5 million de pieds carrés de la terre à Pilon. La totalité des sommes nécessaires à la réalisation du projet devraient toutefois faire l'objet d'un règlement d'emprunt. De l'ordre de 500 000 \$ à 600 000 \$, les revenus fiscaux générés par le développement commercial du site seraient suffisants pour rembourser cet emprunt échelonné sur 20 ans, ce qui fait dire au promoteur que «le fardeau fiscal des contribuables ne sera pas augmenté en raison du fait qu'on réalise la bretelle» (M. Pierre Ratté, séance du 1<sup>er</sup> novembre 1995, p. 211).

Quant à elle, la Municipalité de Bellefeuille serait en voie de conclure une entente avec les deux propriétaires des terrains nécessaires à la construction des bretelles d'accès du côté ouest de l'autoroute des Laurentides. Selon la Municipalité, les coûts d'expropriation seraient évités puisque ces propriétaires seraient prêts à céder les terrains et pourraient même financer en partie les travaux de construction des bretelles (M. Alain Bilodeau, séance du 26 octobre 1995, p. 178 et 179 et séance du 2 novembre 1995, p. 101). De plus, la Municipalité a présenté elle aussi une demande d'aide financière de 224 000 \$ dans le cadre du programme «Travaux d'infrastructures Canada-Québec» (mémoire de la Municipalité de Bellefeuille, annexe 5). Le MAM a avisé la commission que l'analyse de cette demande est suspendue en attendant les résultats de l'évaluation des impacts du projet sur l'environnement (document déposé DB53, p. 2).

Les coûts d'entretien de l'échangeur seraient assumés entièrement par le MTQ qui considère, pour des raisons de sécurité et de service aux usagers, que cette infrastructure fait partie du réseau autoroutier dont il a la charge. Par contre, la Ville de Saint-Jérôme devrait payer les coûts inhérents à l'entretien de la voie de desserte, qui représenteraient une somme de 50 000 \$ à 60 000 \$ annuellement. Tous les coûts engendrés par les travaux dans l'emprise de l'autoroute 15 et les modifications à la signalisation devraient aussi être assumés par les municipalités (M. Jean-Pierre Barabé, séance du 26 octobre 1995, p. 94 à 97).

## L'évaluation des impacts

L'Étude d'impact présente une évaluation des répercussions du projet sur le milieu naturel, le milieu humain, le paysage et le climat sonore. Cette évaluation regroupe deux volets, soit les impacts au moment de la construction et ceux découlant de la mise en service des nouvelles infrastructures routières. L'étude qualifie l'importance des répercussions du projet sur l'environnement et propose à leur égard des mesures d'atténuation. Dans les chapitres 3 et 4, la commission présente et analyse les impacts du projet.

## L'assujettissement à l'évaluation environnementale

Au cours de l'audience publique, le promoteur a questionné les critères utilisés par le MEF pour assujettir la construction de la voie de desserte à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement :

*[...] c'est essentiellement la bretelle d'autoroute qui est visée par l'article 2 e) parce que la route elle-même n'est pas une route à 4 voies ou n'a pas une emprise de trente-cinq mètres [...].*  
(M. Robert Daigneault, séance du 25 octobre 1995, p. 53)

Selon le promoteur, la Cour d'appel du Québec a déjà statué sur le fait que, même si des projets sont liés, seuls ceux mentionnés dans la liste du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* doivent être assujettis à la procédure.

Le MEF a expliqué sa position dans un document remis à la commission. Le Ministère y soutient que la méthode habituellement utilisée pour évaluer la largeur de l'emprise d'une route «consiste d'abord à calculer la superficie totale de l'emprise concernée par l'ensemble des infrastructures impliquées dans le projet global et ensuite à diviser le tout par la longueur du projet», ce qui correspond à une valeur de 46,7 mètres (document déposé DB15).

Quant à lui, le BAPE a reçu le mandat «de tenir une audience publique concernant le projet de construction d'une bretelle d'accès à l'autoroute 15, kilomètre 41, et d'une voie de desserte sud sur le territoire de Saint-Jérôme [...]» (document déposé CR1). La commission considère que les témoignages fournis par le public et les personnes-ressources lors de l'audience sont essentiels à une prise de décision éclairée de la part du gouvernement et des autorités municipales.



---

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

Ce chapitre fait état des motifs exprimés dans les demandes d'audience publique adressées au ministre de l'Environnement et de la Faune par des organismes et des citoyens. Les préoccupations de l'ensemble des participants y sont également présentées. Elles sont tirées des questions soulevées lors de la première partie de l'audience et des opinions formulées en deuxième partie d'audience.

### **Les demandes d'audience des requérants**

Au terme d'une période d'information tenue du 3 avril au 18 mai 1995 sur le projet de l'échangeur Brière et d'une voie de desserte, quatre groupes ont fait une demande d'audience au Ministre. Ce sont l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec (APIGQ), le Conseil régional de l'environnement des Laurentides (CRELA), Transport 2000 Québec et un groupe de résidents de la rue Rolland (annexe 2).

### **Les organismes régionaux et nationaux**

L'APIGQ, le CRELA et Transport 2000 Québec ont mis en cause la justification du projet, invoquant que le MTQ l'avait refusé à quatre reprises, qu'un plan de transport pour la région métropolitaine de Montréal était en cours d'ébauche et qu'aucune analyse comparative rigoureuse des coûts et des bénéfices de diverses options pouvant résoudre les problèmes identifiés n'avait été réalisée par le promoteur.

De plus, ces trois organismes soulèvent la question de l'impact d'un tel projet sur l'aménagement du territoire. Selon eux, l'infrastructure routière proposée vise à assurer le développement résidentiel, commercial et industriel de Saint-Jérôme et de Bellefeuille. Ils estiment que le projet favoriserait l'étalement urbain et le déplacement des activités sociales et économiques actuelles du centre-ville de Saint-Jérôme vers la périphérie, diminuant ainsi la vitalité du cœur de la ville elle-même. Les requérants sont d'avis qu'aucune analyse des conséquences sociales, économiques et environnementales de la mise en œuvre du projet et de ses incidences probables n'a été effectuée.

La protection d'un site exceptionnel et l'accès à la rivière du Nord, la préservation du tissu forestier, les impacts visuels et sonores représentent d'autres éléments pour lesquels les organismes ont fait une demande d'audience. Enfin, les organismes s'opposent à ce que les fonds publics du programme «Travaux d'infrastructures Canada-Québec» soient investis dans ce projet routier.

## **Les résidents de la rue Rolland**

Dix-neuf résidents de la rue Rolland ont appuyé la requête d'une audience publique adressée au Ministre et signée par M<sup>mes</sup> Louise Bégin et Francine Touchette. Les citoyens de la rue Rolland considèrent que la construction d'un pont sur la rivière du Nord et le passage d'un axe routier à cet endroit causeraient d'importants dommages à l'environnement, soit la détérioration d'un des plus beaux sites de Saint-Jérôme, des berges de la rivière, de la faune et des boisés environnants. De plus, ils estiment que leur qualité de vie serait considérablement amoindrie. Aux impacts négatifs mentionnés s'ajoute l'altération sensible de l'environnement visuel et sonore actuel.

## **L'audience**

Au cours de l'audience publique, plusieurs sujets ont été soulevés par les requérants et d'autres citoyens relativement au projet lui-même et à ses impacts. Ces sujets sont regroupés autour des thèmes suivants : la justification, le financement, la circulation, le tracé, l'aménagement du territoire et l'étalement urbain, le bruit, l'intégrité du paysage, l'accès aux berges, la flore et la faune, l'eau potable, la qualité de l'air et la valeur marchande des propriétés.

## La justification

Des participants ont questionné la justification du projet sur la base des réponses fournies par le MTQ quant aux besoins routiers actuels et prévisibles de transport, quant à la capacité des échangeurs à la hauteur de la rue De Martigny et de la route 158 et quant aux coûts relatifs à la réalisation du projet.

Dans son mémoire, le CRELA passe en revue chacun des objectifs fixés par le promoteur et conclut que :

*La justification du projet est non seulement inadéquate mais erronée. Les problèmes de fluidité du trafic et d'accessibilité aux différents secteurs sont superficiels. L'infrastructure routière de la zone est des plus adéquates [...].*

(Mémoire du Conseil régional de l'environnement des Laurentides, p. 34)

Pour le CRELA, la véritable justification du projet, c'est la venue de magasins à grande surface. Cet élément, couplé au développement résidentiel et industriel au sud de Saint-Jérôme et de Bellefeuille, soulève de nombreuses interrogations face aux répercussions sociales et économiques que le nouveau pôle de développement anticipé peut entraîner. Selon l'organisme, les problèmes de circulation identifiés dans l'Étude d'impact et au cours de l'audience publique ne constituent qu'un prétexte pour soutenir le projet.

Pour certains, la voie de desserte proposée pour faciliter l'accès au centre-ville n'a pas sa raison d'être puisque les routes 158 et 117 répondent à ce besoin. Pour d'autres, cependant, le projet d'accès à l'autoroute 15 à la hauteur de la rue Brière et d'une voie de desserte est pleinement justifié. Pour la Régie intermunicipale de police Saint-Jérôme métropolitain, par exemple, le lien est-ouest projeté augmenterait l'efficacité des interventions policières et permettrait de mieux desservir certains secteurs de l'agglomération urbaine. De même, le Service de la protection contre les incendies de Saint-Jérôme appuie le projet puisqu'il devrait permettre une meilleure répartition de la circulation sur le territoire et ainsi favoriser l'accès et la rapidité d'intervention. Pour d'autres encore, la qualité du service ambulancier serait améliorée. Selon la Société de développement économique de Saint-Jérôme, un nouvel accès à l'autoroute 15 avantagerait les populations du Boisé Mirabel, de Saint-Colomban et de Saint-Canut et désengorgerait l'échangeur De Martigny. Le projet profiterait aussi aux populations du sud de Saint-Jérôme et de l'ouest de Saint-Antoine.

## Le financement

Les participants ont questionné le promoteur, le MTQ ainsi que le MAM sur la pertinence que des fonds publics soient alloués à ce projet routier, par l'intermédiaire du programme «Travaux d'infrastructures Canada-Québec». Devant la demande du promoteur de réaffecter les sommes obtenues de ce programme à la revitalisation du centre-ville de Saint-Jérôme, les participants à l'audience ont demandé des informations sur le financement du projet. D'où proviendront les sommes requises pour la réalisation des accès à l'autoroute 15 et de la voie de desserte ? Les promoteurs commerciaux assumeront-ils en tout ou en partie le coût de la réalisation de ce projet ? Advenant une fermeture des commerces à grande surface, qui paierait la note ?

## La circulation

Au sujet des objectifs d'amélioration de la circulation visés par le projet de l'échangeur Brière et d'une voie de desserte, nombreux sont les citoyens et représentants d'organismes qui sont d'avis que toutes les solutions n'ont pas été examinées. Selon l'APIGQ et à l'instar de plusieurs citoyens, «les problèmes [de circulation] ne sont pas quantifiés, en matière de temps d'attente par exemple. Certains problèmes sont tout à fait marginaux. [...] D'autres problèmes soulevés ont été résolus depuis peu [...]» (mémoire de l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec, p. 1).

Tous ne partagent pas les positions du promoteur, à savoir que le trafic des rues Brière et Gauthier serait diminué, que les rues Labelle, De Montigny et De Martigny entre autres sont congestionnées, que l'accès à l'hôpital et au centre-ville de Saint-Jérôme serait amélioré. Pour plusieurs, différentes mesures telles que les virages protégés et la synchronisation des feux de circulation sur les principales artères, l'alternance du stationnement d'un côté ou de l'autre sur la rue De Martigny et l'aménagement de parcs de stationnement pourraient répondre de façon satisfaisante aux problèmes identifiés.

D'autres ont reconnu l'importance d'une nouvelle voie d'accès à l'autoroute 15 ainsi qu'au centre-ville de Saint-Jérôme. Celle-ci fournirait l'avantage de désenclaver certains secteurs de la ville de Saint-Jérôme, entre autres le quartier Sainte-Marcelle, mais surtout de faciliter la circulation entre les municipalités de Bellefeuille, de Saint-Antoine et de Lafontaine. Elle rendrait plus accessibles à cette population de

la grande agglomération urbaine les différents services offerts par la ville-centre de Saint-Jérôme.

D'autres préoccupations ont été soulevées relativement à la circulation, notamment la sécurité du transport des matières dangereuses. De plus, la sécurité des enfants au voisinage de la 3<sup>e</sup> Rue a été abordée.

## Le tracé

Différents éléments du tracé proposé ont fait l'objet de représentations de la part des participants. Pour certains, advenant la construction d'un nouvel échangeur et si l'un des objectifs du projet est de favoriser le développement industriel et commercial des espaces vacants, pourquoi ne pas construire des voies de service de part et d'autre de l'autoroute 15 ?

D'autres participants se sont inquiétés des routes et des rues qui seraient éventuellement construites pour relier des services ou des secteurs de l'agglomération urbaine à la voie de desserte. Cette question a été soulevée dans sa globalité (nombre d'accès, lieux d'accès), mais elle a aussi fait l'objet de représentations particulières.

À titre d'exemple, les représentants de la garderie Le Funambule appréhendent un futur lien entre la voie de desserte et le stationnement de l'hôpital. Un tel lien passerait immédiatement sur le terrain adjacent à la garderie qui, de surcroît, est un espace boisé apprécié. Pour d'autres, l'accessibilité facilitée au stationnement et à l'urgence de l'hôpital passe tout simplement par le prolongement du boulevard Jean-Paul-Hogue :

*En le prolongeant [le boulevard Jean-Paul-Hogue] vers le sud jusqu'à la 158 et vers l'ouest jusqu'aux arrières de l'hôpital, et en joignant le stationnement Rolland, la rue Saint-Marc et Durand, l'accès à l'hôpital par la 158 (sortie 39) devient rapide. Tout l'entonnoir Saint-Georges à Saint-Marc serait grandement soulagé.*

(Mémoire de M. Gérard Lavoie, p. 2 et 3)

D'aucuns suggèrent que la voie de desserte soit rattachée au boulevard Jean-Paul-Hogue et passe par la 5<sup>e</sup> Rue plutôt que par la 3<sup>e</sup> Rue pour aller se raccorder à la rue Melançon :

*[...] pourquoi avoir décidé de faire une desserte de quatre voies devant la résidence La Noblesse ? [...] pourquoi ne pas utiliser la 5<sup>e</sup> Rue qui mène directement à Jean-Paul-Hogue ?*

(M. Marcel Drainville, séance du 1<sup>er</sup> novembre 1995, p. 66 et 68)

De plus, si le projet devait se réaliser tel qu'il est proposé, la 3<sup>e</sup> Rue deviendrait-elle un cul-de-sac s'informent les résidants ?

Une citoyenne possédant un bâtiment commercial et résidentiel au coin de la 3<sup>e</sup> Rue et de la route 117 a tenu à être rassurée au sujet d'un accès de sa propriété à la voie de desserte projetée et de la possibilité pour elle de satisfaire les exigences de la Ville de Saint-Antoine quant au nombre d'espaces de stationnement requis pour son édifice et à l'espace de dégagement de la neige durant l'hiver.

Les participants désireux d'apprécier l'impact du projet sur leurs propriétés questionnent aussi le choix de l'emplacement du pont à l'endroit retenu. Est-ce pour créer le moins de préjudice à la compagnie Rolland ? Est-ce qu'il y a possibilité de concilier le passage de la voie de desserte avec l'emplacement de l'usine de désencrage sur le même territoire ? Certains ont suggéré de déplacer le pont de 150 mètres en aval du point retenu, de façon à en réduire les impacts.

## **L'aménagement du territoire et l'étalement urbain**

En cours d'audience, la Ville de Saint-Jérôme a confirmé qu'elle était en discussion avec des investisseurs pour l'implantation de un ou plusieurs commerces à grande surface sur son territoire. La question du lien entre la nécessité de créer un nouvel échangeur avec une voie de desserte et l'implantation de nouveaux commerces dans le secteur immédiat à l'autoroute 15, près de la rue Brière, a été soulevée à plusieurs reprises.

Où étaient les documents qui justifient la visée de ce projet commercial dans le contexte du développement régional ? Y a-t-il des critères utilisés par le MAM, le MTQ et le MEF pour faire l'évaluation socio-économique de ce type de projet ? Quel en serait l'effet sur l'économie locale ? Comment le concept d'aménagement du territoire suggéré par ce projet peut-il prendre place dans la préservation de

l'étalement urbain ? Autant de questions posées par le CRELA qui doute de la possibilité de concilier l'objectif de revitalisation du centre-ville de Saint-Jérôme avec celui du développement commercial en périphérie. Il lui apparaît difficile de réconcilier un effet centrifuge et un effet centripète :

*De fait, les objectifs de l'«Opération Renaissance» et le projet commercial d'investissement périphérique nous semblent clairement contradictoires. La revitalisation a pour but d'entraîner un effet centripète de développement, soit de resserrer et de renforcer le noyau central; alors que, de toute évidence, le MPC [Mega Power Center] accélérerait l'effet centrifuge en cours découlant de la construction de nouveaux quartiers résidentiels en périphérie de Saint-Jérôme.*

(Mémoire du Conseil régional de l'environnement des Laurentides, p. 24 et 25)

Le CRELA insiste pour obtenir des réponses aux questions qui suivent. Quels seront les impacts socio-économiques de ces nouveaux projets ? Y a-t-il eu des études de coûts-bénéfices comparatifs des deux pôles de développement que constituent, d'une part, celui des activités commerciales et économiques autour de la bretelle d'accès prévue et, d'autre part, celui de la place d'affaires et de services que représente le centre-ville de Saint-Jérôme ? Quelle est la position documentée des marchands du centre-ville et de ceux de la région sur ce projet ? Quel est l'effet estimé de l'implantation des commerces à grande surface sur les chiffres d'affaires des commerçants existants ? Des études relatives à l'implantation des commerces à grande surface ont-elles été consultées par le promoteur ? Et le Conseil de poursuivre :

*On peut être en accord ou en désaccord avec ce type de développement mais il faut, dans le cadre d'une étude d'impact, en évaluer les implications socio-économiques à long terme. Ce qui n'a pas été fait.*

(Mémoire du Conseil régional de l'environnement des Laurentides, p. 16)

D'aucuns voudraient que des études poussées soient réalisées. D'autres considèrent toutefois que la localisation des commerces à grande surface dans les environs de Saint-Jérôme plutôt que dans la ville elle-même serait préjudiciable. Ils pensent qu'il

faut être proactif. L'Association des femmes d'affaires du Québec, secteur Saint-Jérôme métropolitain, donne son appui au projet qui, selon elle, résulterait en une clientèle accrue dans le centre-ville :

*Nous croyons que ce projet facilitera l'implantation de nouveaux commerces de grande surface dans notre région. Il a été démontré que leur présence amène des retombées favorables à toute entreprise qui sait profiter de l'arrivée de la nouvelle clientèle qu'attire inévitablement ce concept de vente au détail.*

(Mémoire de l'Association des femmes d'affaires du Québec, secteur Saint-Jérôme métropolitain, p. 2)

L'Association insiste pour que, d'une part, une signalisation appropriée soit mise en place afin que les consommateurs soient invités à se rendre au centre-ville de Saint-Jérôme et que, d'autre part, l'engagement du promoteur à consacrer fonds et efforts à la revitalisation du centre-ville soit tenu, sinon accentué. Dans le même sens, la Chambre de commerce Saint-Jérôme métropolitain considère que la voie de desserte représente un axe majeur de développement économique. Pour elle, cette future voie ne doit cependant pas constituer une voie d'évitement du centre-ville. La Chambre de commerce recommande même que la Ville de Saint-Jérôme accélère et privilégie la réalisation du plan de revitalisation du centre-ville.

Enfin, les citoyens de la rue Saint-Christophe ont demandé si le projet aurait pour effet de prolonger le parc industriel, à l'arrière de leur résidence.

## **Le bruit**

Nombreuses sont les personnes qui sont intervenues au sujet du bruit. Certaines questions ont porté sur des aspects de la méthodologie utilisée par le promoteur. Comment le bruit a-t-il été apprécié ? Est-ce que les données fournies par le promoteur concernant le niveau sonore sur la rue Rolland sont des valeurs de pointe ou une moyenne quotidienne ? A-t-on tenu compte du fait que la rue Rolland aligne des maisons à deux et à trois étages ? La rivière agit-elle comme couloir de propagation du son ? Est-ce qu'il y a des études qui traitent de la diffusion du son sur l'eau ? La percée prévue dans le talus servant d'écran sonore aurait-elle pour effet de diminuer l'efficacité de la mesure d'atténuation du bruit ?

D'autres questions concernent plus précisément l'impact sonore du projet routier dans son ensemble, mais aussi dans certains secteurs bien précis tels que les rues Saint-Christophe et Brière, la rue Rolland, la 3<sup>e</sup> Rue ainsi que les environs de la garderie Le Funambule. Les différents participants s'inquiètent du niveau de bruit qu'ils subiraient et ils ont exprimé des réserves sur l'efficacité des mesures d'atténuation proposées par le promoteur. Le promoteur a-t-il évalué l'impact de ce projet sur la qualité de vie des populations résidant dans ces différents secteurs ? Quel serait le niveau sonore à ces endroits ? Avec le site de dépôt des neiges usées projeté et le trafic engendré par le déneigement, qu'en serait-il du niveau sonore la nuit ?

Les représentants de la garderie Le Funambule se sont longuement attardés sur l'impact sonore de la route à quatre voies qui passerait à quelque 55 mètres de la garderie et son incidence sur la qualité du service qu'ils offrent, insistant sur les conditions optimales de développement et d'apprentissage chez les enfants. Sans s'opposer au projet, ils font savoir que :

*Les enfants seront exposés à un environnement sonore que les interprétations les plus optimistes [...] jugent «normalement inacceptable», du fait que le boisé arrière de leur garderie sera radicalement détruit. Aucune garantie n'est encore donnée par les promoteurs que la rue Saint-Marc ne verra pas sa circulation routière augmenter.*

(Mémoire de la garderie Le Funambule, p. 7)

Une fois la route réalisée, quel type de construction pourrait prendre place à l'arrière de la garderie, entraînant ainsi la destruction du boisé actuel ? Quelle serait la qualité du sommeil des enfants ? Les activités extérieures seraient-elles perturbées et jusqu'à quel point questionnent les responsables de la garderie ? Pourquoi le promoteur n'a-t-il pas envisagé des mesures d'atténuation ?

Considérant l'espace très restreint où doit passer la route à quatre voies, soit entre la résidence pour personnes âgées La Noblesse et les résidences privées, les résidants de la 3<sup>e</sup> Rue se disent particulièrement touchés par le projet. Leurs questions ont porté sur la mesure d'atténuation proposée, soit un mur du côté nord de la 3<sup>e</sup> Rue, à la limite des propriétés :

*[...] ça semble passer pratiquement dans notre cour. Et puis on a parlé qu'on érigerait un mur [...] pour nous protéger du son. J'aimerais avoir des informations concernant ce fameux mur, ce mur*

*écran. C'est fait comment ? Ça a quelle hauteur ? C'est quoi ce mur-là ?*

(M. Michel Paquin, séance du 1<sup>er</sup> novembre 1995, p. 212)

Les citoyens de la 3<sup>e</sup> Rue se demandent s'il n'y aurait pas une réverbération du son de l'écran à l'immeuble La Noblesse vers leur résidence. Qu'en serait-il du bruit causé par le trafic lourd qui circulerait même la nuit ? Compte tenu qu'aucune mesure d'atténuation ne peut être efficace pour des bâtiments en hauteur et que l'immeuble La Noblesse est élevé et abrite des personnes âgées, qu'en serait-il de la qualité de vie de ces personnes ?

Sur la 3<sup>e</sup> Rue, à l'angle de la route 117, une participante s'est aussi enquis du niveau sonore qui toucherait les deux logements locatifs de son bâtiment résidentiel et commercial. De même, les résidents de la rue Saint-Christophe ont voulu s'assurer que l'écran proposé éliminerait adéquatement le bruit, parce que le trafic lourd circulerait jour et nuit dans ce secteur et que la réalisation du projet risque d'entraîner le développement industriel et commercial des environs.

## **L'intégrité du paysage et le patrimoine**

L'intégrité du paysage et le patrimoine ont été abordés en considération surtout du secteur immédiat de la rivière du Nord. La construction d'un pont à l'endroit considéré comme l'un des points d'intérêt les plus pittoresques et intéressants encore accessibles de la rivière du Nord dans la ville de Saint-Jérôme a été l'objet de plusieurs représentations et questions. La rue Rolland ne fait-elle pas partie du patrimoine historique de la ville de Saint-Jérôme ? Une fois le pont et la route construits, que resterait-il des boisés existants ? La structure du pont et le passage d'une route, ainsi que l'écran sonore n'auraient-ils pas pour effet de détruire le paysage ? Certains croient aussi que la vue même sur la rivière et sur ses berges serait réduite.

Des organismes à vocation économique ont aussi insisté sur la nécessité de concilier développement économique et protection de l'environnement. Ainsi, pour l'Association des femmes d'affaires du Québec, secteur Saint-Jérôme métropolitain, «l'exécution de ce projet devra en tout temps respecter l'environnement et le

patrimoine de notre région [...]» (mémoire, p. 3). Quant à elle, la Chambre de commerce énonce explicitement les recommandations suivantes :

*Protéger le patrimoine environnemental et historique de la rue Rolland. Protéger le patrimoine environnemental des bordures de la rivière du Nord.*

(Mémoire de la Chambre de commerce Saint-Jérôme métropolitain, p. 2)

## L'accès aux berges

Les participants craignent que l'accès aux berges ne soit réduit par la mise en place du pont et de la voie de desserte :

*Avec la construction du pont puis du talus bordant la voie de desserte longeant la rue Rolland, quel sera pour nous désormais l'accès possible aux berges, autant pour les gens du quartier que pour les gens de la rue Rolland, car les gens du quartier viennent beaucoup se promener sur la rue Rolland ?*

(M<sup>me</sup> Louise Bégin, séance du 1<sup>er</sup> novembre 1995, p. 112 et 113)

Est-ce que le promoteur entend favoriser l'accès à la rivière à des fins récréatives récupérées à la suite de l'assainissement des eaux ? Quelle serait la dimension du parc projeté du côté ouest de la rivière et comment se ferait l'accès à partir de la rive est ?

## La flore et la faune

Les données de l'Étude d'impact n'ont pas satisfait certains participants qui ont insisté pour que soient répertoriées et inventoriées les différentes espèces animales et végétales du boisé, des berges et de la zone marécageuse localisée à l'endroit même où passerait la route. Avant même que le projet ne soit réalisé, un participant a fait savoir qu'il importait de procéder à un inventaire rigoureux. Certains ont énuméré plusieurs espèces d'oiseaux observées jusqu'ici.

## L'eau potable

Les résidants de la rue Saint-Christophe qui s'alimentent en eau potable par des puits individuels veulent qu'ils soient protégés :

*Parce qu'advenant le cas qu'ils affectent la nappe d'eau, c'est quoi qui va arriver à ce moment-là ? Est-ce que la Ville va nous fournir l'eau ? Puis à quel prix ils vont nous fournir l'eau ? On n'est pas vraiment intéressés à ce niveau-là. On a de la bonne eau puis on est intéressés à la garder. Ça, c'est un point qui, je pense, est très important.*

(M. René Boivin, séance du 6 décembre 1995, p. 16 et 17)

## La qualité de l'air

La qualité de l'air, qui a été soulevée par quelques participants, n'a pas été traitée dans l'Étude d'impact. Or, des citoyens ont posé des questions quant à l'impact que pourraient avoir dans le milieu ambiant le flux supplémentaire de circulation généré par le projet et le développement économique et commercial subséquent à sa réalisation. Qu'en serait-il des poussières, des odeurs et de la qualité de l'air dans l'environnement immédiat où se localiseraient les bretelles d'accès à l'autoroute 15 et la voie de desserte ? Aux endroits plus précis où des écrans et des murs sont prévus pour atténuer le bruit, comment cela influencerait-il la qualité de l'air ambiant ?

## La valeur marchande des propriétés

Plusieurs citoyens se sont inquiétés de la valeur marchande de leur propriété et de la dévaluation qui pourrait s'ensuivre à la suite de la réalisation de la voie de desserte. Même si quelques expropriations sont prévues pour la mise en œuvre de l'axe routier, plusieurs considèrent qu'ils sont tout de même sérieusement touchés par projet qui aura une incidence sur la valeur de leur propriété et le potentiel de revente. Ces citoyens déplorent le fait qu'ils ne retirent aucune compensation financière. Bon nombre d'entre eux, résidants des rues Saint-Christophe et de la 3<sup>e</sup> Rue, voire de la rue Rolland, ont réclamé une telle compensation, allant même jusqu'à proposer le rachat de leur propriété.

---

## Chapitre 3 **La justification du projet**

En réalisant le projet de construction de l'échangeur Brière et d'une voie de desserte, la Ville de Saint-Jérôme et la Municipalité de Bellefeuille visent à améliorer la circulation routière et à encourager le développement industriel, résidentiel et commercial.

Les objectifs énoncés par le promoteur à l'appui de son projet ont été beaucoup discutés. Dans le présent chapitre, la commission analyse les divers éléments de justification du projet et se prononce sur sa raison d'être au point de vue de la circulation routière et du développement.

### **La circulation routière**

Comme l'indique la figure 1 (page 4), le réseau routier de Saint-Jérôme et de ses environs immédiats est dominé par la présence de l'autoroute des Laurentides qui traverse le territoire du nord au sud. L'autre axe nord-sud important est constitué de la route 117, nommée boulevard des Laurentides dans la ville de Saint-Antoine puis rue De Montigny et ensuite rue Saint-Georges dans la ville de Saint-Jérôme. Le boulevard Daniel-Johnson, localisé dans le parc industriel situé à l'ouest de l'autoroute, relie le chemin de la Rivière-du-Nord à la rue De Martigny. Les principaux axes est-ouest sont la route 158 ainsi que les rues Bélanger et De Martigny.

Dans la ville de Saint-Antoine, le boulevard des Laurentides est une large artère à quatre voies qui se rétrécit à deux voies dans Saint-Jérôme, pour devenir la rue De Montigny. Au centre de Saint-Jérôme, cette rue constitue pour les véhicules en provenance du sud la voie de pénétration la plus importante vers le centre-ville.

Dix des treize objectifs identifiés par le promoteur au cours de l'audience publique concernent la circulation routière. Selon lui, le projet constituerait une solution aux principaux problèmes de circulation. Les problèmes invoqués ont trait essentiellement à la fluidité de la circulation sur les principales artères, à la configuration du réseau routier de l'agglomération de Saint-Jérôme ainsi qu'au trafic lourd.

## La fluidité de la circulation

Selon le promoteur, des problèmes de fluidité caractérisent la circulation sur les rues et boulevards du territoire. Cette section trace le portrait actuel et futur de la circulation tel qu'il a été documenté au cours de l'audience publique. Les principaux problèmes de fluidité de la circulation mentionnés par le promoteur sont par la suite discutés.

### Le portrait actuel et les prévisions de la circulation

D'un point de vue général, le MTQ croit toujours que le projet de construction d'un nouvel échangeur sur l'autoroute 15 ne répond pas à un réel besoin de circulation sur le réseau routier supérieur. Au cours de l'audience publique, le représentant du MTQ a affirmé que le besoin d'un nouvel échangeur «n'est pas justifié et puis même il ne serait pas justifiable». Pour le Ministère, l'échangeur De Martigny et celui de la route 158, actuellement en service, sont utilisés à 70 % ou 75 % de leur capacité, même «dans les pires heures de pointe», si bien que, compte tenu de l'accroissement prévisible de la circulation, le besoin d'un nouvel échangeur ne pourrait se faire sentir que dans une vingtaine d'années (M. Jean-Pierre Barabé, séance du 25 octobre 1995, p. 97 à 99) :

*[...] le Ministère a toujours jugé qu'il n'en avait pas besoin, lui, en tant que circulation sur l'autoroute 15. C'est pour ça qu'il s'est toujours objecté à le réaliser lui-même, [...] à en défrayer les coûts. Par contre, il ne s'est jamais objecté à ce que la Ville le fasse suivant ses propres moyens.*

(M. Jean-Pierre Barabé, séance du 25 octobre 1995, p. 95 et 96)

Toutefois, selon le MTQ, un nouvel échangeur aurait pour avantage de réduire l'achalandage des échangeurs existants et d'en accroître la durée de vie utile.

Pour évaluer l'état de la circulation routière sur le territoire de Saint-Jérôme et de Bellefeuille, le promoteur a, en décembre 1993, mandaté la firme Dupont, Desmeules et associés inc. À partir de relevés automatiques et d'un plan de comptage, cette étude a permis d'établir le débit journalier moyen annuel (DJMA) sur différentes artères du territoire. Le DJMA est une valeur employée pour quantifier globalement la circulation dans une journée. Des comparaisons ont pu être effectuées entre les DJMA observés en 1985 et ceux obtenus en 1993. À titre d'exemple, le taux de croissance annuel sur la rue Brière a été de 2,7 % au cours de ces années. La rue De Martigny Est a connu une croissance annuelle moyenne de 3,6 % et la circulation sur la partie nord de la rue Gauthier, entre les rues De Martigny et Castonguay, s'est accrue de 4,2 % par année. À l'ouest de l'autoroute des Laurentides, à la suite du raccordement du boulevard Daniel-Johnson au chemin de la Rivière-du-Nord, la circulation sur ce boulevard a quintuplé en huit ans, passant de 2 100 véhicules par jour en 1985 à 10 200 véhicules par jour en 1993. Au cours des mêmes années, le boulevard John-F.-Kennedy a cependant connu une chute de 16 % de son débit de circulation (Étude d'impact, p. 15 et 16).

À partir de ce portrait de la circulation en 1993, le promoteur a ensuite estimé ce qu'il adviendrait de la circulation en l'an 2004 si son projet se réalisait. Il a tenu compte des résultats d'une étude effectuée à sa demande en 1988 pour évaluer quelle serait la nouvelle répartition des véhicules sur les axes routiers du territoire (document déposé DA6). Il a aussi choisi d'appliquer un facteur de croissance annuel de 1,9 % aux résultats des comptages de 1993 afin d'évaluer l'accroissement de la circulation dans les années à venir.

De l'avis du MTQ, les hypothèses et les données de base utilisées par le promoteur pour prévoir la circulation en 2004 sont correctes. L'utilisation d'un taux de croissance annuel de 1,9 % serait réaliste puisqu'il correspond à celui utilisé en 1988 pour prédire l'évolution de la circulation entre 1985 et 1995. Or, selon le MTQ, ces prévisions se sont avérées justes :

*On a d'ailleurs, ce printemps, vérifié ces prévisions-là [...] les prévisions se sont avérées justes, à quelques centaines de véhicules par jour près.*

(M. Jean-Pierre Barabé, séance du 25 octobre 1995, p. 96)

Le tableau 3 présente les débits de circulation recensés en 1985 et 1993 ainsi que les prévisions effectuées par le promoteur pour l'année 2004, illustrant ce que serait, selon lui, l'état de la circulation sur les différentes artères après la réalisation du projet.

Ce tableau indique que 25 300 véhicules par jour circuleraient sur la rue De Martigny Est. La rue Rolland, dans son ensemble, recevrait 700 véhicules par jour alors que le trafic sur le boulevard Daniel-Johnson serait de 12 300 véhicules par jour. Entre 8 000 et 13 500 véhicules par jour emprunteraient la voie de desserte projetée.

Selon ce tableau, le promoteur prévoit que la réalisation du projet entraînerait une diminution des débits sur la rue De Martigny Est et la partie nord de la rue Gauthier, entre De Martigny et Castonguay. Au cours de l'audience publique, il a affirmé qu'une telle diminution du trafic serait attribuable au fait qu'une partie des véhicules circulant actuellement sur ces rues pour atteindre ou quitter le centre-ville de Saint-Jérôme utiliseraient plutôt le nouvel échangeur et la voie de desserte.

**Tableau 3 L'évolution de la circulation entre 1985 et 1993 et les prévisions pour 2004**

Rue	Débits recensés (véhicules/jour)		Prévisions pour 2004 (véhicules/jour)
	1985	1993	
Brière	3 460	4 310	6 900
De Martigny Est	21 000	27 940	25 300
Gauthier (partie nord)	8 200	11 378	10 100
Gauthier (entre Pilon et Danis)	n.d.	2 052	3 300
Melançon	n.d.	11 150	13 500
Rolland (rue)	460	n.d.	700
John-F.-Kennedy	6 600	5 516	6 700
Daniel-Johnson	2 100	10 201	12 300
Voie de desserte sud	n.a.	n.a.	8 000 à 13 500

n.a. : non applicable.

n.d. : non déterminé.

Source : adapté de l'Étude d'impact, p. 16 et 20.

### Les problèmes identifiés par le promoteur

Dans l'Étude d'impact, le promoteur soutient que la construction d'un nouvel échangeur devrait soulager les rues Brière et Gauthier d'une partie du trafic qui emprunte ces rues comme voie de transit entre l'est et l'ouest du territoire (Étude d'impact, p. 17). Il s'agit même d'un des objectifs énoncés. Cet objectif pourrait être atteint en ce qui concerne la partie nord de la rue Gauthier puisque la valeur du DJMA prévue en 2004 (10 100 véhicules par jour) serait inférieure au débit recensé en 1993 (11 378 véhicules par jour).

Par ailleurs, la commission constate que cet objectif ne serait pas atteint en ce qui concerne la partie sud de la rue Gauthier et la rue Brière. Malgré ce fait, le promoteur considère que, même si une augmentation «due à la proximité éventuelle d'un espace commercial et résidentiel» est prévue sur la partie sud de la rue Gauthier, le DJMA de 3 300 véhicules par jour «est quand même faible, même pour une artère résidentielle» (M. Richard Bégin, séance du 25 octobre 1995, p. 80).

Les comptages de 1993 démontrent que la rue Brière est deux fois plus utilisée que la partie sud de la rue Gauthier. Certains participants appuyant le projet estiment d'ailleurs qu'à défaut de sa réalisation, les problèmes de circulation sur la rue Brière s'accroîtraient d'année en année avec le développement de la municipalité de Bellefeuille :

*Ça fait que je pense qu'il ne faut pas attendre justement qu'on ne soit plus capable d'endurer ça pour régler le problème. On le voit venir le problème, là. On sait qu'à Bellefeuille, ça va se développer encore plus, puis c'est des quartiers résidentiels. Puis ces gens-là, le seul accès qu'ils vont avoir, c'est par la rue Brière ou Gauthier.*

(M. Christian Charron, séance du 6 décembre 1995, p. 98)

Selon les prévisions du promoteur, 6 900 véhicules par jour utiliseraient la rue Brière en 2004, ce qui représente une augmentation de 2 590 véhicules par jour par rapport à l'année 1993 (60 %). À l'examen de ces données, la commission constate que, non seulement l'objectif de réduction du trafic de transit précédemment énoncé ne serait pas atteint pour la rue Brière, mais il y aurait une augmentation des débits de circulation même si le projet se réalisait. Dans l'Étude d'impact, au chapitre de l'évaluation des impacts sur la circulation, le promoteur reconnaît d'ailleurs que les résidents de la rue Brière, «au nord de l'échangeur, vont connaître un accroissement de la circulation automobile suite à la mise en place des équipements» et, en conséquence, il propose qu'une signalisation adéquate soit installée pour dissuader «le passage de la circulation de transit en direction et en provenance du centre-ville de Saint-Jérôme» (Étude d'impact, p. 125 et 127). De plus, le promoteur estime que le prolongement de la rue Gauthier dans l'axe de la rue Brière ferait en sorte que cette dernière serait moins utilisée comme voie de transit.

Pour mieux comprendre les répercussions sur la circulation, il aurait été utile que l'Étude d'impact donne des informations sur les débits de circulation aux heures de pointe ainsi que sur la capacité des artères, c'est-à-dire sur le nombre maximal de véhicules qui peuvent circuler dans un laps de temps déterminé sur les principaux axes routiers du territoire. Le MTQ a déjà évalué la capacité de certaines rues de

Saint-Jérôme dans le cadre d'une étude d'opportunité portant sur la construction d'un échangeur à la hauteur de la rue Brière. Réalisée en 1987, cette étude soutient qu'aux endroits les plus achalandés, les rues Brière et Gauthier :

*[...] supportent des débits horaires de l'ordre de 650 à 680 véhicules, en période de pointe, alors que leur capacité respective est approximativement de 1 450 véhicules par heure. Les conditions actuelles d'écoulement de circulation sur ces rues sont donc satisfaisantes.*

(Document déposé DA4, p. 34)

Qu'en est-il de la situation aujourd'hui sur la rue Brière et qu'en serait-il si le projet se réalisait ? La commission croit qu'il est important que cet aspect du projet soit clarifié et que, si le projet se concrétisait, des mesures soient mises en œuvre pour limiter le trafic sur les rues Brière et Gauthier.

Au cours de l'audience publique et pour illustrer le besoin de réaliser son projet, le promoteur a fait état de problèmes d'engorgement de la circulation. Selon lui, les rues De Martigny, Labelle, Saint-Georges et De Montigny sont congestionnées aux heures de pointe. Il soutient aussi que le secteur du parc industriel a besoin d'être dégagé rapidement aux heures de pointe.

La commission a examiné le *Plan directeur de la circulation* de la Ville de Saint-Jérôme (document déposé DA41). Ce document identifie les secteurs et intersections que les autorités municipales jugent prioritaires à l'égard de problèmes de capacité, de sécurité, de géométrie des rues et de stationnement. La commission est d'avis que ce plan contient des solutions qui, tout en étant concrètes et peu coûteuses, sont aptes à corriger les principaux problèmes de fluidité de la circulation qui ont été invoqués comme justification du projet.

Le Plan retient deux secteurs prioritaires dont un concerne plus particulièrement le projet à l'étude. Il s'agit du secteur de l'hôpital, c'est-à-dire la rue De Montigny, entre les rues Saint-Georges et Saint-Marc, où les problèmes identifiés ont trait, entre autres, à la forme des intersections, au rétrécissement de la chaussée de quatre à deux voies à la limite de Saint-Antoine et Saint-Jérôme, au stationnement sur la rue De Montigny et aux feux de circulation. Le document propose diverses solutions à court et moyen terme comme, par exemple, la modification de la géométrie à l'intersection Saint-Georges et De Montigny, le contrôle du stationnement ainsi que l'installation d'un panneau obligeant un virage à droite sur la rue Durand. Le Plan recommande également la synchronisation des feux de circulation «pour réduire les retards et les

files d'attente à l'entrée de la ville» (document déposé DA41, p. 4-5). Les solutions préconisées pour ce secteur représentent des coûts totaux de près de 240 000 \$, auxquels pourraient s'ajouter les frais inhérents à l'expropriation de trois immeubles du côté de l'hôpital.

Le promoteur n'a pas évalué les répercussions du projet sur la circulation dans le secteur de l'hôpital. Tout au plus se contente-t-il d'affirmer que l'accès au centre hospitalier serait facilité. Compte tenu de l'acuité des problèmes dans ce secteur de la ville de Saint-Jérôme, problèmes d'ailleurs soulevés dans le *Plan directeur de la circulation*, et du fait que ce projet entraînerait une nouvelle répartition de la circulation sur les axes routiers du territoire, la commission, à l'instar de l'APIGQ, souligne la nécessité d'évaluer les impacts du projet sur la circulation dans le secteur de la rue De Montigny, entre les rues Saint-Marc et Saint-Georges, et de mettre en place les correctifs nécessaires pour régler les problèmes.

Quatorze intersections situées dans d'autres secteurs de la municipalité ont aussi été étudiées. Quatre d'entre elles ont retenu l'attention de la commission puisqu'elles se situent sur la rue De Martigny. Ce sont les intersections Saint-Georges, Laviolette, John-F.-Kennedy et Daniel-Johnson. Des solutions ont été identifiées pour chacune d'entre elles. Celles-ci représentent des débours variant de 3 000 \$ à 100 000 \$ selon l'intersection, pour un total de 158 000 \$. Le *Plan directeur de la circulation* recommande également que la Ville de Saint-Jérôme procède à la synchronisation des feux de circulation sur cette artère.

À l'appui du projet, le promoteur invoque un lourd bilan d'accidents le long de la rue De Martigny. Dans son Étude d'impact, il présente un relevé des accidents de la circulation réalisé par les autorités de Saint-Jérôme pour les années 1991 et 1992. Ces données ont été actualisées dans le *Plan directeur de la circulation*.

Au cours de l'audience publique, le promoteur a mentionné que certaines intersections, notamment celles des rues Gauthier et Laviolette avec la rue De Martigny, sont plus à risque et occasionneraient davantage d'accidents avec dommages corporels entraînant l'hospitalisation des victimes. De l'avis du promoteur, les accidents surviennent particulièrement lors de virages à gauche. Certaines interventions ayant pour but de remédier à la situation sont en cours de réalisation :

*[...] justement, on a un projet dont les travaux devraient débiter incessamment pour le réaménagement de l'intersection Laviolette-De Martigny. Et à l'intérieur de ce projet, on va prévoir des virages*

*prioritaires à gauche pour les automobilistes circulant direction est et ouest sur De Martigny.*

(M. Richard Bégin, séance du 25 octobre 1995, p. 167)

Selon les informations transmises par le promoteur au cours de l'audience publique, ces travaux devaient être terminés à la fin du mois de novembre 1995. D'autres solutions sont aussi envisagées pour améliorer la situation, telles qu'une traverse piétonnière face au Palais de justice ou une réduction de la vitesse.

Le promoteur fait valoir que, si le projet était réalisé, une partie importante du flux de circulation actuel serait absorbée par la voie de desserte, ce qui diminuerait l'achalandage sur la rue De Martigny. Conséquemment, selon lui, le nombre d'accidents routiers diminuerait.

Quant à elle, la commission considère que l'amélioration de la sécurité des usagers passe par l'amélioration générale des infrastructures, de la signalisation et des feux de circulation. Dans cette optique, bien qu'elle soit d'accord avec le fait que la voie de desserte puisse contribuer à améliorer la sécurité en répartissant les déplacements sur l'ensemble du territoire visé par le projet, la commission croit que la réalisation du projet ne constitue pas, en soi, une solution spécifique au problème du nombre élevé d'accidents sur le territoire, principalement sur la rue De Martigny.

La commission retient également le commentaire du promoteur voulant que les mesures destinées à réduire le nombre d'accidents sur la rue De Martigny auraient pour effet de réduire la capacité de cette artère en matière de débits de circulation. Selon lui, la situation sur la rue De Martigny apparaît particulièrement problématique puisque cette dernière aurait actuellement «atteint sa capacité maximale de transit» (M. Richard Bégin, séance du 25 octobre 1995, p. 82). Selon les derniers comptages effectués, la Ville de Saint-Jérôme évalue que le débit actuel sur cette artère atteint 2 200 véhicules à l'heure. Par contre, selon le MTQ, la capacité de cette rue serait de l'ordre de 3 000 véhicules à l'heure, ce qui n'est pas le cas actuellement en raison du stationnement qui est permis sur une ou deux des quatre voies selon les heures de la journée (document déposé DA4, p. 34).

Le *Plan directeur de la circulation* de la Ville de Saint-Jérôme aborde aussi le problème du stationnement sur la rue De Martigny. Plutôt que de recommander une restriction du stationnement sur cette rue, le Plan préconise l'adoption d'une politique

de gestion de la circulation et précise les principes d'une bonne gestion du trafic sur les artères telles que la rue De Martigny :

*Une bonne gestion du trafic dans les artères et collectrices, basée sur les normes et non pas sur la pression venant du public, favorise l'écoulement de la circulation et permet en même temps de diminuer la demande pour l'utilisation des rues locales par le transit.*

(Document déposé DA41, p. 4-10)

Certains participants à l'audience sont d'avis que la Ville de Saint-Jérôme devrait adopter une règle d'alternance du stationnement de part et d'autre de la rue De Martigny pour améliorer sa fluidité. La Ville a expliqué que cette mesure avait déjà été envisagée :

*C'est une mesure que la Municipalité voulait mettre sur pied il y a déjà quelques années. Elle apparaît le matin, mais au niveau du soir, lorsqu'on est venu pour mettre cette mesure-là, les commerçants s'y sont objectés. Alors la Municipalité a décidé de maintenir le stationnement en permanence sur le côté nord de la rue de Martigny.*

(M. Pierre Ratté, séance du 25 octobre 1995, p. 172 et 173)

La commission estime que la Ville de Saint-Jérôme devrait revoir toute la question du stationnement sur la rue De Martigny, de manière à trouver des solutions qui permettraient de tenir compte de l'intérêt des commerçants du secteur, mais sans sacrifier les principes de bonne gestion de la circulation sur une artère de cette importance.

En conclusion, pour la commission, le projet présenté ne pourrait, à lui seul, contribuer à l'amélioration des conditions générales de la circulation dans l'agglomération de Saint-Jérôme. Diverses actions concrètes visant à améliorer les secteurs et intersections problématiques du réseau routier doivent aussi être réalisées. Ces dernières sont tout aussi, peut-être même plus importantes pour régler les problèmes identifiés que la réalisation d'un nouvel échangeur et d'une voie de desserte.

## **La configuration du réseau routier**

Outre les questions relatives à la fluidité de la circulation, le projet vise à résoudre les problèmes découlant de la configuration actuelle du réseau routier.

### **Le manque de liens entre l'est et l'ouest au sud du territoire**

Selon le promoteur, un problème important du système routier de la ville de Saint-Jérôme est le manque de liens entre l'est et l'ouest dans la partie sud du territoire. La proposition de construire une voie de desserte entre l'échangeur Brière et la rue Melançon constituerait, selon lui, la solution à ce problème.

À l'appui de cette position, le promoteur apporte divers arguments. La ville de Saint-Jérôme est bâtie de chaque côté de la rivière du Nord et huit ponts traversent ce cours d'eau sur son territoire. Pour le promoteur, la présence de ce cours d'eau rend difficile les améliorations au réseau routier. Les utilisateurs doivent constamment composer avec ces caractéristiques et avec la déficience du réseau dans la partie sud du territoire. Le promoteur considère donc qu'en se rabattant sur la rue Melançon, la voie de desserte contournerait la ville de Saint-Jérôme au sud et relierait l'échangeur Brière à la partie est de la municipalité.

Les déplacements internes à Saint-Jérôme représentent 74 % de l'ensemble des déplacements, ce qui démontre, selon le promoteur, l'importance d'un réseau routier adéquat (Étude d'impact, p. 17). En considérant uniquement la ville de Saint-Jérôme, il est vrai que le réseau routier est moins développé dans sa partie sud. Par ailleurs, la commission reconnaît comme certains citoyens, que la route 158 remplit déjà la fonction d'axe est-ouest à une échelle régionale.

Certains participants ont proposé d'autres solutions. Par exemple, afin de réduire le trafic devant l'hôpital, un citoyen a suggéré que les Villes de Saint-Antoine et de Saint-Jérôme collaborent au prolongement du boulevard Jean-Paul-Hogue sur la 5<sup>e</sup> Rue, jusqu'à la rue Melançon. En empruntant la route 158, puis le boulevard Jean-Paul-Hogue jusqu'à la rue Melançon, les utilisateurs désirant se diriger vers le centre-ville de Saint-Jérôme pourraient éviter le secteur de la rue De Montigny en face de l'hôpital. Selon le promoteur, cette possibilité a déjà été étudiée et rejetée, compte tenu de la vocation résidentielle de la 5<sup>e</sup> Rue à Saint-Antoine et de la présence de nombreuses intersections.

Un autre citoyen a proposé de construire des voies de service de part et d'autre de l'autoroute 15, entre la route 158 et la rue De Martigny. Le promoteur a souligné qu'une telle solution ne pourrait respecter ses exigences pour un lien est-ouest. De plus, ces voies de service devraient traverser une zone inondable à proximité de la rivière du Nord.

Les propositions énoncées par les citoyens au cours de l'audience publique peuvent peut-être améliorer la circulation sur les axes routiers du territoire. La commission constate néanmoins que leurs impacts n'ont pas été évalués et qu'elles répondent difficilement aux besoins d'un lien est-ouest exprimés par la Ville de Saint-Jérôme.

### Les situations d'urgence

Selon le promoteur et certains participants, le projet améliorerait l'efficacité des interventions lors de situations d'urgence. À cet égard, la Régie intermunicipale de police Saint-Jérôme métropolitain voit plutôt des avantages à la construction de la voie de desserte. Dans son mémoire, cet organisme fait valoir qu'une telle voie permettrait de répondre plus efficacement si une alerte se produisait à l'aéroport Mirabel. La Régie de police Saint-Jérôme métropolitain et le Service de la protection contre les incendies sont aussi d'avis que la voie de desserte faciliterait le travail des policiers et des pompiers lors d'appels d'urgence. Ils endossent l'argument du promoteur qui fait valoir qu'il est quasi impossible de traverser le territoire d'est en ouest ou du nord au sud sans devoir effectuer de nombreux détours. Ils déplorent que certains quartiers soient relativement isolés des services publics :

*[...] on a des quartiers cul-de-sac, ce n'est pas juste des rues cul-de-sac, c'est des quartiers complets qui sont cul-de-sac dont Sainte-Marcelle entre autres, qui est un quartier qui est obligé de venir transiter par De Martigny continuellement, continuellement. Et De Martigny, compte tenu du développement régional, se surcharge.*  
(M. Normand Verville, séance du 2 novembre 1995, p. 79)

La rivière du Nord sépare le quartier Sainte-Marcelle du centre-ville de Saint-Jérôme. La commission note toutefois que deux ponts, situés vis-à-vis des rues Saint-Joseph et Castonguay, permettent de traverser ce cours d'eau et d'accéder directement au centre-ville. Il lui semble donc difficile d'accréditer la thèse du promoteur au sujet de l'enclavement du quartier. Par contre, elle admet que certains résidents du quartier, particulièrement ceux qui habitent dans le secteur de la rue Duvernay, dans la partie

sud des rues Brière et Gauthier et à proximité de l'usine Rolland pourraient profiter de la voie de desserte.

### **L'accès à l'hôpital**

Le promoteur estime que le projet améliorerait l'accessibilité des ambulances au centre hospitalier de Saint-Jérôme, lequel donne d'ailleurs son appui au projet en soutenant que :

*[...] la réalisation de ce projet aura des conséquences de première importance pour notre institution, tant à l'égard des situations d'urgence qu'au va-et-vient de notre clientèle régulière, en allégeant la circulation autour de l'hôpital et en la facilitant.*  
(Annexe au mémoire de la Société de développement économique de Saint-Jérôme)

D'autres ont exprimé une opinion divergente. Selon le représentant de la Direction de la santé publique de la Régie régionale des Laurentides, la condition des personnes blessées et malades étant stabilisée par les premiers secours, le délai actuel de transport vers l'hôpital est acceptable. La responsable des services ambulanciers à ce même organisme lui a confirmé que l'accès à l'hôpital n'est pas actuellement problématique :

*J'ai communiqué avec M<sup>me</sup> Aline Préfontaine qui est responsable des services ambulanciers à la Régie régionale des Laurentides cet après-midi et elle, de sa part, elle a communiqué avec la compagnie d'ambulance de Saint-Jérôme. [...] Elle m'a dit que, pour la compagnie d'ambulance, il n'y a pas de problème d'accès à l'hôpital. [...] Donc, avec ces informations, je pense que, théoriquement, il pourrait y avoir un problème d'accès mais, dans les faits, il ne semble pas y en avoir.*

(M. Reiner Banken, séance du 2 novembre 1995, p. 114 et 115)

Dans un avis remis à la commission, le chef du poste de la Sûreté du Québec à Saint-Jérôme croit que «l'accès par la partie sud représente la porte d'entrée par excellence ! La route 158 à cet endroit est à cinq voies de circulation en plus des accotements et la circulation est normale» (document déposé DB42). Ni la police de Saint-Jérôme, ni la Sûreté du Québec n'ont besoin d'escorter les ambulances, exception faite des cas très rares de blessures par arme à feu ou autres (documents déposés DB40 et DB42).

La commission a déjà fait état des problèmes relatifs au secteur de la rue De Montigny, en face de l'hôpital, et des interventions proposées dans le *Plan directeur de la circulation* de la Ville de Saint-Jérôme. À la lumière de l'ensemble des informations recueillies, elle considère toujours que le projet à l'étude ne pourrait, à lui seul, constituer un moyen d'améliorer l'accès à l'hôpital à partir de la rue De Montigny. Néanmoins, dans la mesure où un accès général à l'urgence de l'hôpital serait aménagé à partir de la voie de desserte, la commission reconnaît que cette nouvelle voie pourrait contribuer à améliorer l'accessibilité au centre hospitalier.

### **L'accès au centre-ville et aux autres destinations courantes**

Une autre justification du projet présentée par le promoteur et discutée tout au long de l'audience publique est le besoin d'un accès amélioré au centre-ville de Saint-Jérôme et aux destinations courantes du territoire. Selon le promoteur, le projet fournirait aussi un meilleur accès à la zone commerciale de la terre à Pilon qu'il envisage de développer. Il permettrait également d'atteindre directement les divers pôles résidentiels du territoire, sans obliger les automobilistes à emprunter des rues résidentielles comme voies de transit. De plus, le promoteur estime que l'accès aux édifices administratifs abritant les bureaux du centre Travail-Québec, le Palais de justice et le Bureau de la publicité des droits serait amélioré.

Grâce à son projet, le promoteur souhaite également «créer un lien fort avec l'autoroute 15» (M. Pierre Ratté, séance du 25 octobre 1995, p. 43). Certains participants sont en accord avec cet objectif et considèrent que le projet favoriserait l'accès à l'autoroute 15 pour les populations de la partie sud de Bellefeuille, de Saint-Colomban et de la partie nord-ouest de Mirabel, autrefois Saint-Canut. Ces populations n'auraient plus à transiter par le parc industriel ou par le quartier Sainte-Marcelle pour accéder aux services offerts dans le centre-ville de Saint-Jérôme.

Le promoteur considère aussi que le projet faciliterait les déplacements vers les secteurs industriels du territoire et permettrait d'atteindre plus facilement les futurs équipements municipaux projetés tels que l'usine d'épuration des eaux et le dépôt de neiges usées. Il a obtenu à cet égard l'appui des divers agents économiques du territoire et de plusieurs citoyens qui estiment que l'échangeur et la voie de desserte constitueraient une solution de rechange intéressante à l'utilisation de la rue De Montigny par les camions lourds. Toutefois, la commission a noté que la compagnie Rolland, propriétaire de la quasi-totalité des terrains de la zone industrielle localisée

à l'est de l'autoroute 15, ne considère pas que la réalisation du projet offrirait un avantage important :

*Les avantages sont partiels. Il y a juste un léger avantage de transport. On n'est même pas certains que ça va retomber dans nos poches. [...] l'accès à l'autoroute va être évidemment raccourci de quelques kilomètres, un ordre d'à peu près cinq kilomètres. C'est le seul avantage qu'on voit. Évidemment qu'une entreprise, quelle qu'elle soit, n'a pas intérêt à avoir un trafic près de ses terrains ou près de ses facilités.*

(M. Réal Bordeleau, séance du 3 novembre 1995, p. 90)

En conséquence, en ce qui concerne les problèmes liés à la configuration du réseau routier et compte tenu des résultats de son analyse en regard de la fluidité de la circulation, la commission est d'avis que le projet ne répond pas à un besoin impérieux. Néanmoins, il pourrait, dans son ensemble, améliorer la situation. Selon la commission, un avantage certain d'un nouvel axe est-ouest réside dans l'amélioration des services de la police et des incendies lors de situations d'urgence, particulièrement pour certains secteurs moins accessibles de l'agglomération de Saint-Jérôme.

Sans égard à des considérations plus larges qui seront traitées plus loin, la commission croit que le projet améliorerait l'accessibilité et, par conséquent, la qualité de vie des résidents du sud de l'agglomération.

## Les véhicules lourds

En ce qui concerne la circulation des véhicules lourds, le promoteur déplore, entre autres, le fait que le viaduc de la rue Brière, emprunté par des véhicules lourds désirant accéder aux installations de la compagnie Rolland, débouche sur une voie de circulation étroite et bordée de résidences. De l'avis du MTQ, le prolongement du boulevard Daniel-Johnson a permis de résoudre le problème de la circulation lourde sur la rue Brière :

*Depuis 88, le ministère des Transports, avec la municipalité de Bellefeuille, a même participé par protocole d'entente à prolonger le boulevard Daniel-Johnson qui, par le fait même, se trouvait à relier Brière à Daniel-Johnson, permettant aux camions d'éviter de circuler*

*à l'intérieur du milieu résidentiel de la ville de Saint-Jérôme. Cette problématique-là, elle était identifiée dans le document de 88 [l'étude d'opportunité] mais, en 1995, elle n'existe plus.*

(M. Jean-Pierre Barabé, séance du 2 novembre 1995, p. 76)

La Ville de Saint-Jérôme a aussi mis en place une réglementation interdisant le camionnage lourd sur certaines rues résidentielles, dont les rues Brière et Gauthier. Les camions désirant accéder aux installations de la compagnie Rolland, en provenance ou en direction de Montréal, empruntent actuellement l'échangeur De Martigny et le boulevard Daniel-Johnson pour revenir par la rue Brière jusqu'au chemin Rolland. Le représentant de la compagnie Rolland a mentionné que l'expédition du papier exige de 15 à 20 camions par jour alors que, pour les autres fournitures, notamment les produits chimiques, 7 à 8 camions par jour sont requis.

Pour les prochaines années, le promoteur a souligné que la part attribuable au trafic lourd dans la croissance annuelle projetée de 1,9 % ne serait pas significative. De façon plus précise, deux projets risquent, selon lui, d'avoir des répercussions sur le trafic lourd. Le premier est la construction d'une station d'épuration des eaux usées qui doit se réaliser d'ici 1999. Or, l'audience publique a permis d'apprendre qu'un petit nombre de véhicules de surveillance ou d'entretien auront à se diriger vers cette station (document déposé DB25, p. 3).

Le deuxième concerne la mise en place d'un nouveau dépôt de neiges usées. Les informations obtenues à l'audience sont que le site pourrait avoir une vocation régionale. Le dépôt de neiges usées et la circulation de camions lourds qu'il entraînerait n'ont pas été pris en compte au moment de l'évaluation des impacts du projet de l'échangeur Brière et de la voie de desserte. Or, l'audience publique a aussi permis d'apprendre que l'apport supplémentaire de circulation attribuable à l'installation de commerces à grande surface n'avait pas non plus été considérée dans l'évaluation des impacts du projet. Face à ces informations, les résidents des rues Rolland et Saint-Christophe craignent de subir des inconvénients et se posent des questions sur l'incidence de la circulation lourde dans leur quotidien.

Au terme de son analyse, la commission considère que les principaux problèmes de trafic lourd sur certaines rues résidentielles, telles que la rue Brière, ont été résolus grâce au prolongement du boulevard Daniel-Johnson et à l'adoption de règlements municipaux appropriés. Toutefois, elle reconnaît que, dans la perspective d'un développement industriel et commercial, le projet d'un nouvel échangeur et d'une voie de desserte offrirait une solution de rechange permettant au trafic lourd d'atteindre plus facilement les parcs industriels de Saint-Jérôme et de Bellefeuille ou de

contourner la ville de Saint-Jérôme. Il s'agirait là d'une amélioration à la situation actuelle et d'un avantage pour le développement industriel et commercial. Il en serait de même pour les équipements urbains prévus comme le dépôt de neiges usées et la station d'épuration des eaux.

Toutefois, la commission estime que la réalisation du projet causerait des préjudices à la tranquillité des personnes vivant à proximité des futures infrastructures routières. En l'occurrence, s'il venait à se réaliser, une attention spéciale devrait être accordée à l'atténuation des répercussions découlant du trafic lourd.

## Un projet utile, mais non essentiel

Pour la commission, et sous l'angle des besoins de déplacements automobiles, de l'accès aux destinations courantes et de la sécurité, le projet ne serait pas nécessaire, mais simplement utile. Le caractère urgent, important et prioritaire du projet, du point de vue des besoins de circulation routière, n'est pas établi.

Des correctifs aux problèmes de circulation sont déjà prévus dans le *Plan directeur de la circulation* de la Ville de Saint-Jérôme. La priorité des interventions devrait tenir compte du coût, du caractère préventif et de l'efficacité prévisible des correctifs envisagés par rapport aux problèmes diagnostiqués. De plus, d'autres solutions aux problèmes de circulation devraient être examinées et implantées sans délai.

Pour la commission, il n'y a pas vraiment de problèmes de fluidité de la circulation ou de problèmes sérieux d'accès aux sites et destinations usuelles du territoire. L'accès à l'autoroute 15 est déjà satisfaisant pour un bon nombre d'usagers du système routier de l'agglomération. Les problèmes causés par la présence de véhicules lourds dans les quartiers résidentiels sont déjà solutionnés en partie.

Bien qu'elle soit d'accord avec le fait que la voie de desserte puisse contribuer à améliorer la sécurité en répartissant les déplacements sur l'ensemble du territoire visé par le projet, la commission considère que sa réalisation ne constitue pas une solution spécifique au problème du nombre élevé d'accidents sur le territoire, principalement sur la rue De Martigny.

La commission est néanmoins d'avis que l'amélioration de l'accès aux destinations fréquentes des usagers conforterait la vocation commerciale et institutionnelle de Saint-Jérôme. Selon elle, le projet représenterait un avantage sur le plan de

l'amélioration de l'accès aux services et secteurs stratégiques de l'ensemble territorial formé par Saint-Jérôme, Bellefeuille, Saint-Colomban, Saint-Antoine, Lafontaine et Saint-Canut, pour les déplacements intersectoriels et pour la sécurité des usagers du système routier desservant cette agglomération.

## Le développement

Outre les objectifs liés à la circulation routière, le promoteur en a énuméré plusieurs autres de nature économique rattachés à des projets de développement industriel, résidentiel et commercial que la construction d'un échangeur et d'une voie de desserte devrait stimuler. La commission considère que ces éléments doivent être retenus dans l'examen qu'elle fait. La présente section vise ainsi à cerner la place de Saint-Jérôme dans l'agglomération urbaine de la municipalité régionale de comté de La Rivière-du-Nord (MRC), voire dans la région des Laurentides. Elle examine ensuite l'incidence du projet routier sur les divers projets de développement énoncés lors de l'audience.

### Saint-Jérôme au cœur d'une région

Avec Saint-Jérôme comme capitale, la MRC de La Rivière-du-Nord se définit comme le cœur de la région des Laurentides. Elle est située entre le front de villégiature au nord et la grande agglomération montréalaise au sud, dont elle est séparée par une quarantaine de kilomètres. La MRC compte neuf municipalités regroupées autour d'un pôle central de services et d'affaires que représente la ville de Saint-Jérôme.

Autrefois chef-lieu du comté de Terrebonne, la ville de Saint-Jérôme a connu une évolution rapide et effervescente, dont l'apogée remonte aux années 50. Avec le déclin, voire la fermeture des industries de transformation secondaire, la ville a subi un ralentissement de son activité économique au fil des ans. Elle s'est transformée en un centre majeur de services pour la région des Laurentides. Aujourd'hui, Saint-Jérôme offre une variété de biens et de services non seulement à sa population résidante, mais à toute la population environnante. Saint-Jérôme est reconnue comme ville-centre et capitale régionale. Les municipalités de Saint-Antoine, Bellefeuille et Lafontaine constituent, avec Saint-Jérôme, la zone urbaine de la MRC, laquelle regroupe 53 000 habitants. Les autres municipalités de la MRC ont une vocation semi-urbaine et rurale, axée sur la mise en valeur du milieu naturel, l'agriculture, la villégiature et les activités de plein air (tableau 4).

**Tableau 4 La MRC de La Rivière-du-Nord**

Fonctions	Municipalités
Pôle régional	Saint-Jérôme
Noyau urbain :	Saint-Jérôme
- résidentiel	Saint-Antoine
- industriel	Lafontaine
- commercial et service	Bellefeuille
Territoire semi-urbain et rural :	Saint-Colomban
- résidentiel	Prévost
- mise en valeur du milieu naturel	New Glasgow
Territoire à dominance agricole :	Sainte-Sophie
- résidentiel	
- agriculture	
Secteur de villégiature :	Saint-Hyppolyte
- résidentiel	
- plein air	
- villégiature	

Source : adapté du document déposé DA16, p. 5.

Les municipalités de Bellefeuille, Saint-Antoine et Lafontaine entretiennent avec Saint-Jérôme une certaine interdépendance qui se manifeste dans les déplacements entre les lieux de résidence et les lieux de travail et ceux effectués à des fins d'approvisionnement, d'affaires ou de loisirs. Ces municipalités, qui constituent l'agglomération jérômiennne, partagent aussi, en tout ou en partie, un certain nombre de services publics :

*Les villes se concertent actuellement pour la filtration de l'eau, l'épuration des eaux, la Régie de police est en place, il y a un conseil intermunicipal des transports local, il y a un conseil intermunicipal de transport des Basses-Laurentides, il y a aussi la MRC, il y a une entente au niveau de la Cour municipale. Donc, on est quasi continuellement en concertation avec les villes environnantes.*

(M. Normand Verville, séance du 3 novembre 1995, p. 231 et 232)

Si chacune des municipalités de l'agglomération jérômienne est de taille et de fonction différentes, il n'en reste pas moins qu'elles composent le même ensemble socio-économique.

## Le portrait sociodémographique

La MRC de La Rivière-du-Nord compte une population de près de 75 000 personnes, dont le tiers se concentre dans la ville de Saint-Jérôme qui occupe 3,5 % du territoire. Les trois autres villes concernées immédiatement par le projet sont Bellefeuille, Saint-Antoine et Lafontaine, qui regroupaient respectivement en 1991, 11 005, 10 232 et 7 365 personnes (document déposé DA16, p. 10).

Depuis 1981, la population de la MRC s'est accrue de 20 % par rapport à 5,5 % pour l'ensemble du Québec. Toutefois, la répartition de cette croissance s'est faite inégalement. En chiffres absolus, Saint-Jérôme compte moins de population qu'il y a 35 ans ; en 1961, elle regroupait près de 70 % de la population de la MRC. La municipalité de Bellefeuille s'est accrue de 43 % de 1986 à 1991. Contrairement à Bellefeuille où 9,8 % de la population a plus de 55 ans et 32,7 %, moins de 20 ans, la ville de Saint-Jérôme présente une population vieillissante, avec 26,2 % de sa population âgée de plus de 55 ans et 22,7 % de moins de 20 ans (document déposé DA16, p. 15).

Saint-Jérôme se caractérise aussi par la pauvreté de sa population. En effet, un ménage sur cinq touche un revenu annuel de moins de 10 000 \$. Près de 60 % des ménages de la ville ont un revenu de moins de 30 000 \$ par année, comparativement à une moyenne de 42,8 % pour l'ensemble du Québec. En 1991, le revenu moyen des ménages de Saint-Jérôme était de 32 313 \$, soit un revenu moyen inférieur de 15,7 % comparativement à celui de la MRC et de 26,3 % en comparaison avec la moyenne québécoise. Pour cette même année de recensement, le taux de chômage était aussi plus élevé à Saint-Jérôme que dans la MRC et le Québec, ces taux étant respectivement de 17,8 %, 13,9 % et 12,1 % (document déposé DA15, p. 23 et 25).

Le document *Le profil socio-économique de la MRC de La Rivière-du-Nord* relève bien ces caractéristiques de la population de Saint-Jérôme. Il soutient aussi que cette ville capitale souffre de problèmes liés à la stabilité et au vieillissement de sa population, à l'augmentation du nombre de ménages, à la proportion élevée de la population faiblement scolarisée et plus sujette au chômage et à la très forte proportion de locataires (document déposé DA15).

De même, le document portant sur les *Orientations du gouvernement en matière d'aménagement* trace un portrait des difficultés éprouvées. La ville de Saint-Jérôme est un centre d'emplois et de services importants, mais elle n'exerce pas pleinement l'attraction d'une capitale régionale :

*Le tiers des travailleurs de Saint-Jérôme et près de la moitié de deux des trois autres municipalités exercent leur emploi à l'extérieur de l'agglomération, souvent même dans la région du Montréal métropolitain [...]. En matière de services, une bonne part de la région des Laurentides échappe à l'aire d'influence de l'agglomération de Saint-Jérôme.*

(Document déposé DB30, p. 3)

Quelques-unes des orientations proposées par le gouvernement à la MRC pour redresser la situation observée au cours des dernières années y sont énoncées : le renforcement des pôles de concentration d'activités urbaines, la revitalisation des secteurs anciens, la concertation entre la municipalité et les instances publiques et privées pour favoriser le réaménagement du centre de la capitale régionale.

Reconnue comme instance représentative et interlocutrice du gouvernement du Québec en matière de développement régional, la Corporation de développement des Laurentides (CDL) encourage, pour sa part, une plus grande décentralisation des pouvoirs vers la région et insiste sur la nécessité de :

*Renforcer le rôle de l'agglomération de Saint-Jérôme en tant que pôle d'attraction régional. [...] La région a besoin d'une capitale régionale forte pouvant exercer son leadership et étendre son rayonnement à l'ensemble de l'unité administrative. Ce mandat est aussi essentiel pour l'économie de l'agglomération de Saint-Jérôme que pour l'ensemble de la région.*

(Document déposé DA30, p. 42)

Compte tenu des différentes caractéristiques énoncées précédemment et de la dynamique d'interaction des composantes de l'agglomération de Saint-Jérôme, la commission a choisi d'analyser le projet de construction d'un échangeur et d'une voie de desserte dans une perspective intermunicipale plutôt que locale. L'un des objectifs du projet est de «favoriser le développement des secteurs résidentiels, commerciaux, industriels adjacents à l'autoroute, dont la terre à Pilon» (Étude d'impact, p. 24). C'est donc dans la perspective des besoins de l'agglomération urbaine et d'une capitale régionale que la commission examine chacun des secteurs de développement,

eu égard aux projets planifiés pour les prochaines années ainsi que leur lien avec le projet d'échangeur et d'une voie de desserte.

## Les projets de développement

### Le développement industriel

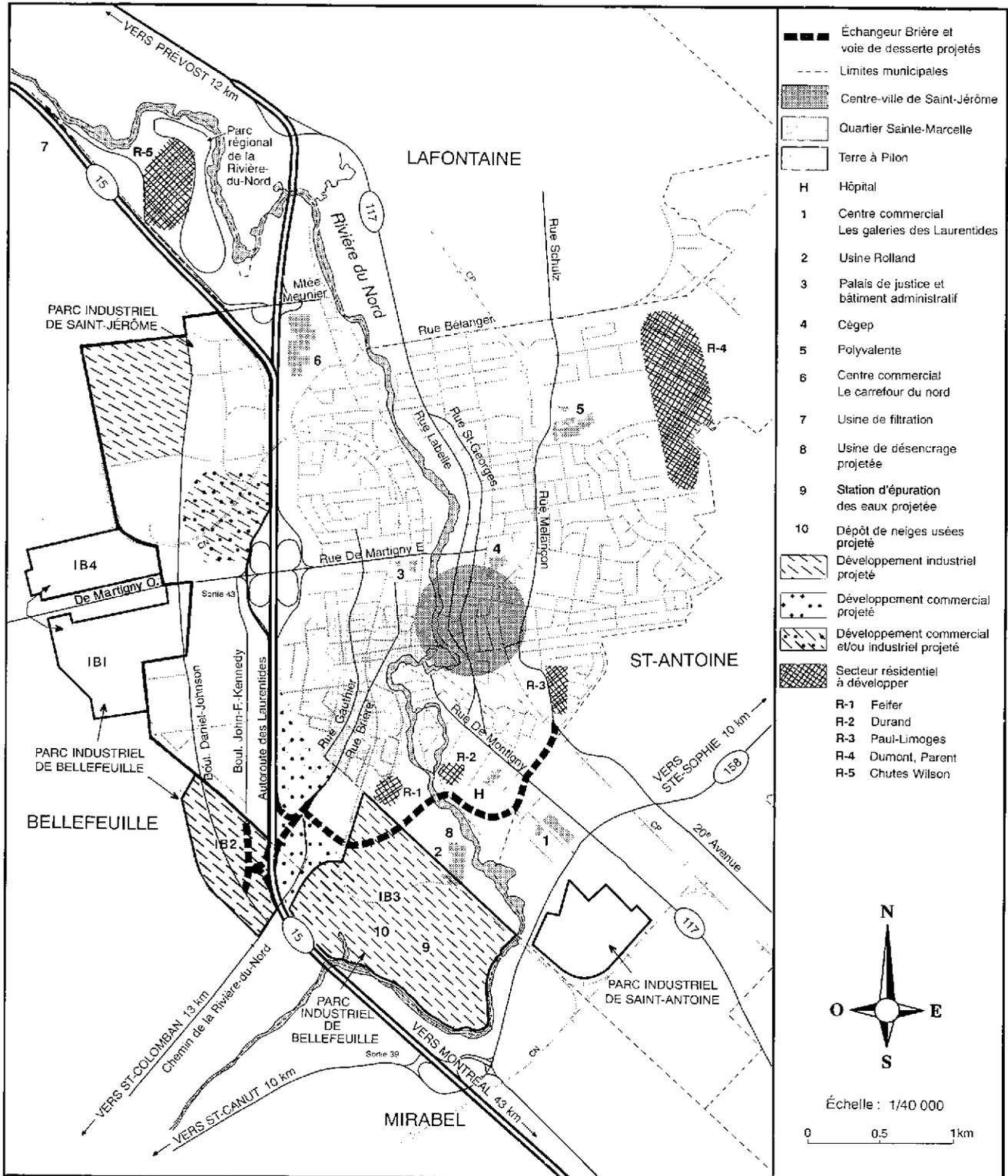
Pour le promoteur, le projet vise, entre autres, à améliorer la position stratégique du parc industriel et à favoriser l'intégration et l'interaction entre les secteurs est et ouest des parcs industriels de Saint-Jérôme et de Bellefeuille (Étude d'impact, p. 24).

L'affectation de ce territoire à des fins industrielles est prévue au schéma d'aménagement révisé de la MRC de La Rivière-du-Nord, qui désigne les trois parcs industriels de Saint-Jérôme, Bellefeuille et Saint-Antoine comme une aire spéciale de concentration industrielle d'envergure régionale. La figure 3 indique que, dans l'agglomération urbaine jérômiennne, les espaces industriels forment un corridor qui longe l'autoroute 15 des deux côtés. Le parc industriel de Saint-Jérôme, d'une superficie de 160 hectares, se situe à l'ouest de l'autoroute et celui de Bellefeuille, de 180 hectares, est localisé de part et d'autre de l'autoroute. Au sud de la route 158 et près de la route 117, se trouve le parc industriel de Saint-Antoine dont la superficie est de 33 hectares. Ces parcs sont développés respectivement à 80 %, 5 % et 50 %.

Dans la MRC, l'agglomération de Saint-Jérôme arrive bonne première quant au nombre d'industries et de commerces et au nombre de personnes employées. Le secteur industriel génère quelque 7 000 emplois. Néanmoins, les 12 000 emplois provenant du secteur des services témoignent bien du rôle exercée par la ville de Saint-Jérôme au sein de l'agglomération, voire de la MRC.

À la fin des années 80, la municipalité de Bellefeuille a adhéré à la Société de développement économique de Saint-Jérôme (SODESJ) et a identifié une portion de son territoire à privilégier pour le développement industriel. Dans l'ordre, les secteurs 1B2, 1B3, 1B1 et 1B4 sont prioritaires (figure 3).

**Figure 3 Les zones de développement résidentiel, industriel et commercial**



Source : adaptée de l'Étude d'impact, figure 1.2 et des documents déposés DA34, DA43 et DM13.

Selon la municipalité de Bellefeuille, le projet :

*[...] vise d'abord et avant tout la mise en place d'une structure supplémentaire, d'un incitatif afin de permettre aux entreprises génératrices d'emplois de s'établir à l'intérieur du parc industriel de Bellefeuille. [...] la difficulté d'accès au site et la mauvaise qualité des voies de circulation pour atteindre l'autoroute 15 font que les investissements tardent à venir.*  
(Mémoire de la Municipalité de Bellefeuille, p. 9)

Le développement du parc industriel de Bellefeuille pourrait assurer à la municipalité une diversification des revenus et une autonomie financière. Selon elle, son parc industriel ne peut être viabilisé que si l'échangeur Brière est construit. Actuellement, cinq entreprises ont établi leur place d'affaires à l'intérieur du parc industriel de Bellefeuille. Il n'y a que 10 % du territoire zoné industriel qui dispose des services et infrastructures nécessaires à son développement. Dans cette partie du territoire viabilisé, le taux de vacance est nul. Par ailleurs, la partie du parc industriel sise entre l'usine Rolland et l'autoroute 15 serait éventuellement occupée par la station d'épuration des eaux et le site de dépôt de neiges usées. La compagnie Rolland située sur le territoire de Saint-Jérôme envisage aussi d'y construire une usine de désencrage.

Le promoteur a souligné lors de l'audience que Saint-Jérôme a l'«un des parcs industriels les plus viables au niveau économique, au niveau des investissements, au niveau création d'emplois pratiquement à partir de Boisbriand» (M. Pierre Ratté, séance du 26 octobre 1995, p. 170). Il est développé à plus de 80 % de sa capacité et entièrement occupé dans cette partie. La dernière portion du territoire serait immédiatement disponible puisqu'elle est desservie par les infrastructures.

Enfin, le parc industriel de Saint-Antoine, qui a vu le jour au début des années 90, est, selon la SODESJ, en plein développement et offre une bonne disponibilité de terrains qui, en partie, bénéficient des services municipaux actuellement et le reste des terrains peuvent en jouir à brève échéance (mémoire de la Société de développement économique de Saint-Jérôme, p. 5).

La commission constate qu'au point de vue du développement industriel, c'est la municipalité de Bellefeuille qui tirerait le plus d'avantages des suites de la construction de l'échangeur et de la voie de desserte. Le projet pourrait en effet fournir de meilleures conditions d'accès et ainsi favoriser la croissance industrielle de la partie sud de son territoire. Sachant que le parc industriel de Saint-Jérôme a

presque atteint sa capacité maximale, il est à prévoir que le développement se poursuivrait sur le territoire de Bellefeuille.

### **Le développement résidentiel**

Le territoire de Saint-Jérôme est développé à 80 %. La portion restante, principalement à caractère résidentiel, est concentrée dans le nord, notamment du côté des chutes Wilson où un projet démarré en 1994 devrait accueillir 300 résidences de type unifamilial. Les autres développements résidentiels amorcés sont ceux du lac Saint-Jérôme, de la Seigneurie Dumont et du Domaine Parent, tous localisés dans la partie est de la municipalité. Plus près de la rivière, juste au nord de la voie de desserte projetée, il y a le projet d'habitation Feifer, complexe de quelque 75 unités de logement, et celui du secteur Durand. Plus au nord, à l'extrémité de la voie de desserte projetée, le complexe résidentiel Paul-Limoges prend place et devrait être achevé dans les prochaines années.

Sur le plan résidentiel, Bellefeuille pourrait tirer profit de la présence de l'échangeur. Cette municipalité, dont le territoire n'est développé qu'à 20 %, connaît un essor dans le domaine de la construction résidentielle, sa population ayant presque doublé en cinq ans :

*C'est connu régionalement, la municipalité de Bellefeuille est principalement une ville dortoir. La condition résidentielle est le résultat du débordement de Saint-Jérôme.*

(Mémoire de la Municipalité de Bellefeuille, p. 9)

La population de Bellefeuille réside principalement dans la partie nord de la municipalité. Quelques secteurs plus au sud se sont développés près de la rue Brière et de la montée Saint-Nicolas. La présence de l'échangeur et de la voie de desserte favoriserait certainement l'expansion du développement résidentiel au sud de la municipalité, augmentant la mobilité des résidants et réduisant les temps de déplacement entre ces nouveaux secteurs et l'autoroute 15. Pour la population qui viendrait s'installer dans cette partie du territoire de Bellefeuille, le projet faciliterait l'accessibilité aux services disponibles à Saint-Jérôme : commerces, services professionnels, soins hospitaliers, éducation collégiale, etc.

*[...] dans la partie sud près du boulevard Brière, là où sont prévus les échangeurs, nous avons présentement trois projets résidentiels qui*

*totalisent environ 250 lots qui sont partiellement desservis par le réseau d'aqueduc.*

(M. Alain Bilodeau, séance du 26 octobre 1995, p. 177)

Un autre promoteur d'un projet résidentiel, comprenant actuellement 250 résidents à Mirabel-en-Haut, a déposé un mémoire à la commission, soutenant que le projet à l'étude permettrait d'accélérer la réalisation des 1 500 maisons du complexe «Les promenades du boisé Mirabel» situées à quelque 3 kilomètres à l'ouest de l'autoroute 15 (mémoire de Les promenades du boisé Mirabel, p. 1).

De l'avis de la commission, un nouvel échangeur au sud de Saint-Jérôme constituerait une incitation pour le développement résidentiel des territoires avoisinants. Ceci est d'autant plus vrai que, son complément, la voie de desserte, avantagerait la population qui devrait effectuer des déplacements vers le centre-ville de Saint-Jérôme, là même où se trouvent les divers biens et services habituellement recherchés. Du point de vue résidentiel, le projet ne favoriserait pas spécifiquement la ville de Saint-Jérôme dont le territoire est à peu près entièrement développé. Cependant, dans certains cas, selon l'origine et la destination, il pourrait faciliter les déplacements des populations qui résident plus au sud et à l'est, dans les municipalités de Saint-Jérôme, de Saint-Antoine et de Lafontaine.

### **Le développement commercial**

Une portion du territoire de Saint-Jérôme située à l'est le long de l'autoroute 15, immédiatement au nord de l'échangeur projeté, est zonée commerciale. Elle est connue sous le nom de terre à Pilon (figure 3). Le promoteur la décrit ainsi :

*[...] ce secteur [terre à Pilon] représente la dernière portion propice à du développement commercial le long de l'autoroute des Laurentides pour la ville de Saint-Jérôme. Compte tenu de l'importance de cet axe comme accès principal à la région touristique des Laurentides, il nous apparaît évident que la disponibilité de biens et services via un échangeur adéquat deviendra rapidement source d'un commerce important avec la population se déplaçant vers les Laurentides.*

(Mémoire de la Ville de Saint-Jérôme, p. 10)

Dans le cadre de l'audience publique, le promoteur a confirmé à la commission que ces terrains étaient convoités par des investisseurs désireux d'y construire un ou des commerces à grande surface tels Club Price, Wal-Mart, Réno-Dépôt. L'implantation

éventuelle de ces commerces a donné lieu à de nombreux échanges quant aux conséquences sociales, économiques et environnementales de ces projets commerciaux sur les municipalités de Saint-Jérôme et des environs. Selon le CRELA, «la possibilité de l'implantation des grandes surfaces commerciales, soit un Mega-Power Center (MPC), est indissociable du projet» (mémoire du Conseil régional de l'environnement des Laurentides, p. 18). De l'avis de cet organisme, ces impacts devraient être analysés.

Selon le promoteur, les éventuels investisseurs font de la réalisation de l'échangeur une condition essentielle à l'acquisition des terrains. Ce qui fait dire à certains, dont le CRELA, que la véritable justification du projet est l'implantation de ces commerces à grande surface. À cet égard, la Ville de Saint-Jérôme maintient que la construction de commerces à grande surface «apparaît bien plus comme la conséquence possible et souhaitable d'un tel projet plutôt que sa justification» (mémoire de la Ville de Saint-Jérôme, p. 8). Par ailleurs, la Ville croit fermement que, si les commerces à grande surface s'implantaient ailleurs, notamment à Mirabel, l'agglomération jérômiennne en subirait les effets sans bénéficier des retombées positives :

*[...] tout glissement de ces investissements vers une localité périphérique se doit d'être comptabilisé comme une perte nette pour la collectivité jérômiennne et seul un accès efficace à l'autoroute 15 via l'échangeur Brière pourrait positionner Saint-Jérôme sur cet échiquier du développement commercial.*

(Mémoire de la Ville de Saint-Jérôme, p. 8)

Dans la région il n'y a pas de commerces à grande surface. Selon le promoteur, le marché du Nord aurait été ciblé par d'éventuels développeurs. «Pour eux, ils vont desservir un bassin allant de Sainte-Thérèse jusqu'à Mont-Laurier et, sur le côté est, de Sainte-Julienne jusqu'à Lachute» (M. Pierre Ratté, séance du 26 octobre 1995, p. 155).

Dans son mémoire, le CRELA identifie les conséquences possibles de l'implantation de commerces à grande surface, soit une incidence défavorable sur les magasins de taille moyenne, une diminution des choix offerts aux consommateurs, une aggravation de l'érosion des centres-villes, la marginalisation croissante de l'industrie de transformation canadienne et québécoise, l'influence d'intérêts étrangers dans la planification et la gestion du développement local et régional, une diminution sensible des opportunités d'emploi (mémoire du Conseil régional de l'environnement des Laurentides, p. 20 et 21).

La commission ne croit pas qu'il lui revient de statuer sur la pertinence d'implanter ou non des commerces à grande surface. Toutefois, sans procéder à une analyse exhaustive du phénomène, la commission juge nécessaire d'examiner la question sur la base des données obtenues et dans les limites du projet à l'étude et de l'agglomération jérômiennne.

Le phénomène des commerces à grande surface étant relativement nouveau, la documentation s'y rattachant n'est pas abondante. Elle nous apprend toutefois que :

*La logique de localisation des magasins-entrepôts n'est pas très différente de celle des grands centres commerciaux : ce sont les grands carrefours autoroutiers qui déterminent, pour l'essentiel la localisation des entrepôts et des grands centres commerciaux régionaux parce que l'accessibilité et la visibilité doivent être maximisées.*

(Document déposé DC5, p. 20)

Il existerait un consensus parmi les observateurs du commerce de détail, à savoir que :

*Les petits commerçants seraient assez peu menacés par les magasins-entrepôts parce qu'ils répondent à des besoins différents. Ils devront sans doute se réajuster, se distinguer, mais ils demeureront nécessaires. Ce sont surtout les magasins de taille moyenne qui risquent d'écoper, plus particulièrement les supermarchés, car les produits d'épicerie comptent pour près de 60 % des ventes d'un Club Price.*

(Document déposé DC5, p. 19 et 20)

Lors de l'audience, d'aucuns se sont interrogés sur les conséquences négatives, voire désastreuses que pourrait avoir l'implantation de commerces à grande surface sur le programme de revitalisation du centre-ville. Le CRELA craint que l'atteinte des objectifs de revitalisation du centre-ville ne soit entravée par le développement commercial prévu en périphérie (mémoire du Conseil régional de l'environnement des Laurentides, p. 24).

Une étude réalisée en 1994 par Daniel Gauthier et associés et intitulée *Programme de revitalisation du centre-ville* (document déposé DA29) trace un portrait du type de commerces recensés au centre-ville et des habitudes de consommation de la population. Sommairement, une enquête révèle que 71,2 % de la population magasine au Carrefour du Nord, contre 16,9 % au centre-ville. La population se rend au

centre-ville pour obtenir les produits ou services suivants : meubles, papeterie, banque, restaurant, poste, coiffure et esthétique, médecin, dentiste, pharmacie, avocat, notaire. Pour ce qui est de la décoration, l'épicerie, la quincaillerie, les sports, les cadeaux, les vêtements et le cinéma, elle se rend au Carrefour du Nord et, de façon moins importante, aux Galeries des Laurentides.

Les raisons de la faible fréquentation du centre-ville invoquées par les gens sont l'accès difficile (63,4 %), le problème de stationnement (82,2 %), la circulation dense et rapide (62,9 %) et le peu de magasins (57,5 %). L'enquête démontre que le Carrefour du Nord est la principale place commerciale, alors que le centre-ville de Saint-Jérôme est considéré plutôt comme un pôle de services.

Deux organismes regroupant des gens d'affaires sont venus exprimer leurs opinions, soit l'Association des femmes d'affaires du Québec, secteur Saint-Jérôme métropolitain, et la Chambre de commerce Saint-Jérôme métropolitain. Le premier organisme s'exprime ainsi :

*[...] ce qu'on retrouve dans les boutiques de centre-ville ne se retrouve pas nécessairement dans une grande surface. En tout cas, ce n'est pas le même genre de matériel. Alors ça ne nous fait pas peur, au contraire. L'achalandage que va amener ces grandes surfaces, la clientèle, nous, on pourrait en profiter.*

(M<sup>me</sup> Lucie Papineau, séance du 6 décembre 1995, p. 138)

Pour l'Association des femmes d'affaires, en facilitant l'accès au centre-ville, le projet d'un échangeur et d'une voie de desserte amènerait aussi de nouvelles entreprises et de nouveaux commerces et créerait, somme toute, une nouvelle clientèle. Pour sa part, la Chambre de commerce insiste pour que le promoteur «privilégie, aux abords de l'autoroute des Laurentides, une vocation commerciale et industrielle, le cas échéant, compatible et complémentaire aux activités économiques existantes» (mémoire de la Chambre de commerce, p. 2) et que «le centre-ville de Saint-Jérôme se donne une vitrine intéressante à court terme pour attirer ces consommateurs-là qui vont venir au bord de l'autoroute 15» (M<sup>me</sup> Marie-Josée Bock, séance du 6 décembre, p. 191).

Les données de l'enquête conduite à Saint-Jérôme sur les lieux et les habitudes de consommation de la population, telles qu'elles sont fournies dans l'étude de Gauthier et associés, accèdent l'idée d'une possible complémentarité entre les commerces de la périphérie et ceux du centre-ville. La commission croit que la venue de un ou plusieurs commerces à grande surface pourrait avoir une incidence sur certains

commerces du Carrefour du Nord et dans un ordre moindre, des Galeries des Laurentides, selon les produits offerts par les uns et les autres.

La commission considère qu'une synergie pourrait s'établir entre les commerces à grande surface en périphérie et le centre-ville de Saint-Jérôme. D'autant plus que la nature des commerces existants au centre-ville et projetés en périphérie est déjà différente, et que l'attraction pour le centre-ville peut aussi émaner de son intérêt culturel et récréotouristique.

La commission ne peut cependant pas cerner la problématique de l'impact des commerces à grande surface à l'échelle régionale. Elle possède très peu de données, si ce n'est une référence à une étude réalisée dans l'État de l'Iowa et concernant les commerces de 32 villes dont la population varie entre 5 000 et 30 000 habitants. Dans cette étude, les données fiscales établies sur une période de cinq ans ont été analysées afin de dégager les tendances observées après l'implantation d'un Wal-Mart. Il y est constaté que, dans les villes d'accueil, les ventes ont généralement augmenté dans les commerces qui vendent des produits distincts ; pour des produits similaires, elles ont chuté. Ce sont les petites villes avoisinantes situées à quelques dizaines de kilomètres qui sont perdantes, une diminution du chiffre d'affaires de 7 % à 20 % étant observée selon le type de commerce (document déposé DC11).

L'implantation des commerces à grande surface a aussi suscité des questions relatives à l'emploi. La Ville de Saint-Jérôme considère qu'un millier d'emplois directs seraient créés, mais d'autres participants demeurent plus sceptiques. Une étude faite pour des supermarchés ontariens et rapportée dans un article de la revue *Municipalité* précise que : «pour un emploi créé dans un entrepôt, deux emplois pourraient disparaître dans les supermarchés ou autres types de magasins» (document déposé DC5, p. 21). La commission n'a pas l'expertise pour tirer des conclusions à ce sujet. Tout au plus, appelle-t-elle à la prudence à l'égard des perspectives de création d'emplois. Des analyses plus poussées devraient être conduites pour mesurer l'impact réel de ce type de commerce sur la création d'emplois et la planification régionale de la main-d'œuvre.

Aux questions soulevées pour savoir si la Ville de Saint-Jérôme avait pris des mesures pour que ses citoyens soient favorisés lors de l'embauche, son représentant a répondu :

*On va évaluer justement ça avec le promoteur [...], ça va faire partie sûrement de nos critères lorsque viendra le temps de signer les protocoles d'entente [...].*

(M. Pierre Ratté, séance du 1<sup>er</sup> novembre 1995, p. 206)

Le maire de Saint-Jérôme a ajouté que le Centre de formation professionnelle nouvellement bâti serait mis à contribution pour fournir à la population résidante la formation appropriée, si nécessaire :

*[...] en ce qui a trait à la qualification des employés [...] je pense que ce n'est pas de l'ordre et de la compétence d'une municipalité de juger de la pertinence et du calibrage de chacun des individus qui vont se présenter à l'embauche. [...]. Maintenant, la Commission scolaire se spécialise dans ça. Et il est question, bien sûr, à travers les différents organismes gouvernementaux, on peut bien sûr se concerter, c'est un fait, pour améliorer la qualité de vie des citoyens qui, effectivement, sont nécessaires.*

(M. Marc Gascon, séance du 3 novembre 1995, p. 194 et 195)

Dans les circonstances, il serait essentiel de documenter le dossier. Cette nouvelle dynamique commerciale qui prend de l'ampleur partout à travers le Québec aurait avantage à être considérée, fouillée, suivie, afin de mieux en connaître la nature et la portée.

Somme toute, la commission constate que le secteur commercial de la terre à Pilon est la seule zone en bordure de l'autoroute qui n'a pu être développée. Elle reconnaît que le site a un potentiel élevé pour le développement commercial et qu'il serait plus difficile de développer un tel secteur si le projet n'était pas réalisé. La réalisation de l'échangeur et de la voie de desserte pourrait ainsi contribuer à éviter que les clients potentiels circulent à travers le quartier résidentiel de Sainte-Marcelle.

## L'étalement urbain

Des craintes ont été soulevées quant à l'impact sur l'étalement urbain du projet routier et de l'implantation de commerces à grande surface en périphérie. Pour le CRELA :

*La problématique de l'étalement urbain est évacuée du discours parce que les promoteurs considèrent que tout nouveau projet situé à l'intérieur des limites territoriales des municipalités constitue du développement et non de l'étalement urbain [...]. Il nous apparaît clairement, en effet, que le projet favoriserait l'étalement urbain et entraînerait un déplacement des activités sociales et économiques actuelles vers la périphérie [...].*

(Mémoire du Conseil régional de l'environnement des Laurentides, p. 7)

Or, de l'avis du CRELA, si le développement traditionnel qui favorise l'étalement urbain génère des activités économiques :

*[...] le développement territorial actuel dans la conjoncture démographique actuelle génère des coûts sociaux énormes par rapport aux avantages qu'il confère [...]. Au niveau des infrastructures, si on tient compte des coûts cumulatifs, si on internalise les coûts sociaux, les infrastructures routières, les nouveaux quartiers résidentiels, par exemple, entraînent possiblement un revenu de taxations supplémentaires pour les municipalités qui sont largement inférieures aux coûts sociaux que la municipalité, l'ensemble de la société encourt. On le voit très bien avec les nouveaux quartiers résidentiels qui entraînent des services de police, qui exigent des services d'incendie, qui génèrent des besoins pour de nouvelles écoles et de nouveaux hôpitaux.*

(M. Jacques Ruelland, séance du 7 décembre 1995, p. 30 et 31)

Pour sa part, la Ville de Saint-Jérôme considère qu'elle a été victime de l'étalement urbain. Elle gère depuis une décennie la décroissance au profit des municipalités avoisinantes :

*Le secteur touché par l'actuel projet est coincé entre Saint-Jérôme développé, d'une part, et les municipalités de Bellefeuille et Saint-Antoine, d'autre part. Le risque à ne pas se doter de cet axe est-ouest n'est pas tant du côté de l'étalement urbain que de*

*l'étalement régional. Pour mettre un frein à cet étalement régional, il faut que les gens aient de l'emploi chez eux, qu'ils aient accès facilement aux services qu'ils requièrent.*

(Mémoire de la Ville de Saint-Jérôme, p. 14)

Dans les années 1980, le Québec s'est donné des mécanismes régissant l'aménagement du territoire. La *Loi sur la protection du territoire agricole* et la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* traduisent cette préoccupation. Actuellement, la MRC de La Rivière-du-Nord est en processus de révision de son schéma d'aménagement. En février 1995 et dans le cadre de cette révision, le MAM rappelait à la MRC de La Rivière-du-Nord les orientations retenues par le gouvernement en matière de gestion de l'urbanisation :

*D'une part, la consolidation des zones urbaines existantes et la revitalisation des centres-villes et des secteurs anciens et, d'autre part, la canalisation des éventuelles extensions urbaines vers les parties du territoire pouvant accueillir le développement de façon économique et dans le respect de l'environnement.*

(Document déposé DB30, p. 1)

Dans ce document, le MAM formule certaines remarques quant à l'approche générale de la MRC à l'égard de la planification de l'urbanisation. Entre autres, il propose d'étayer davantage les orientations et les objectifs retenus, certains objectifs pouvant même paraître contradictoires avec les orientations, dont celui de «contenir le développement» et de «favoriser l'implantation de réseaux d'aqueducs et d'égoûts».

Toujours dans le même document, il est précisé que «le périmètre de concentration des services et équipements de rayonnement régional occupe lui-même la presque totalité du périmètre d'urbanisation de l'agglomération, il ne saurait donc constituer un véritable pôle de services de niveau supérieur du reste de l'agglomération» (document déposé DA30, p. 1 et 3).

Le représentant du MAM à l'audience a fait la remarque suivante :

*Si évidemment on comble les vides à l'intérieur desquels il n'y a pas nécessairement d'infrastructures, mais qui sont entourés d'infrastructures, si on comble ces vides-là, on évite évidemment un étalement urbain à l'échelle de l'agglomération.*

(M. Robert Aubé, séance du 1<sup>er</sup> novembre 1995, p. 109)

Certes, l'étalement urbain est un phénomène réel, observé ces dernières décennies. La dispersion de la population sur des territoires de plus en plus vastes, en périphérie des lieux urbanisés, entraîne une plus grande dispersion des services et des équipements qui doivent être donnés à la population, ce qui ne va pas sans engendrer des coûts. Ceux-ci sont d'autant plus élevés qu'ils s'ajoutent à ceux qui doivent être assumés pour assurer le maintien ou contrer la dégradation des services et équipements existants dans les quartiers plus anciens. Sur ce point, la commission partage les inquiétudes du CRELA. Selon la commission, l'augmentation des charges fiscales et la capacité limitée de payer des contribuables doivent inciter les responsables municipaux à effectuer des choix rentables, y compris en aménagement du territoire. À son avis, les municipalités possèdent des moyens de contenir l'étalement urbain. En effet, elles peuvent prendre diverses mesures, dont : un zonage qui encourage la densification du territoire habité et de l'occupation du sol, la taxation et la fiscalité municipales, des ententes de partage de coûts, etc.

Il appartient aux municipalités concernées et à la MRC d'y donner suite et de faire les choix qu'elles estiment appropriés. C'est sur la base des orientations et des affectations du territoire retenues depuis les années 1980 que les municipalités ont planifié leur développement. Au fil des ans, des liens d'interdépendance et de complémentarité se sont développés entre les municipalités limitrophes et la ville de Saint-Jérôme. Très souvent, il est fait mention de l'«agglomération jérômienne», laquelle traduit bien cette réalité.

Bien que le projet puisse avoir une incidence sur le développement des villes voisines de Saint-Jérôme, la commission est d'avis qu'indépendamment de sa réalisation, la croissance observée de l'urbanisation devrait se poursuivre. À titre d'exemple, la municipalité de Bellefeuille a connu une augmentation de 43 % de sa population ces cinq dernières années.

La commission croit que la ville de Saint-Jérôme doit demeurer le cœur de l'agglomération. Il importe que le centre-ville de Saint-Jérôme soit reconnu dans les faits, y compris dans le schéma d'aménagement, comme le centre d'affaires et de services de l'agglomération. Mais il faut avant tout que la ville et précisément son centre-ville soient une option valable pour la population, un lieu attrayant pour ceux qui y passent et pour ceux qui y habitent. Si Saint-Jérôme veut renforcer son rôle de capitale régionale et exercer le leadership dans une aire d'influence qui peut même dépasser les limites territoriales de la MRC, la revitalisation de son centre-ville, y compris le renforcement de la vocation résidentielle du secteur, doit être activée.

## La revitalisation du centre-ville

En 1984, le gouvernement du Québec adoptait une politique de revitalisation des centres-villes. L'intervention gouvernementale se devait d'être appuyée par la participation locale. Chacune des municipalités concernées devait définir ses propres objectifs, assumer la responsabilité et la maîtrise d'œuvre de la revitalisation du centre-ville, en se donnant des moyens qu'elle jugeait appropriés. Lois et réglementations, financement de mesures incitatives à l'investissement, meilleure coordination des actions des ministères et organismes gouvernementaux, tels étaient les niveaux de l'intervention gouvernementale.

C'est dans ce contexte que le programme Revi-centre était créé. Il avait pour but d'offrir un soutien financier aux efforts municipaux de revitalisation. De plus, une municipalité avait le pouvoir d'élaborer un «programme particulier d'urbanisme» pour un secteur donné, sans préalablement avoir procédé à l'adoption d'un schéma d'aménagement ou d'un plan d'urbanisme.

Dès 1984, la Ville de Saint-Jérôme confiait à une firme d'urbanisme le mandat de réaliser le programme particulier d'urbanisme. Il en résulta un programme de revitalisation du centre-ville, dont les interventions proposées étaient regroupées en trois phases et devaient s'échelonner sur une quinzaine d'années. Le coût total des propositions était établi à quelque 8,3 millions de dollars (document déposé DA28). Le secteur visé par le plan de revitalisation forme un polygone constitué par la rue De Martigny Est, la rue Saint-Georges puis la voie du Canadien Pacifique jusqu'à la rue Latour, les rues Saint-Ignace, Perrault, Saint-Louis et Castonguay et, enfin, la rivière du Nord. Acquisition de terrain, mise en disponibilité des bâtiments publics non utilisés, amélioration de l'attrait des artères commerciales, des emprises publiques et des stationnements, rénovation des façades et embellissement de l'affichage, mise en valeur des berges de la rivière, redéveloppement commercial du centre-ville étaient préconisés (document déposé DA28).

En mars 1994, la Ville de Saint-Jérôme procédait à l'élaboration d'un nouveau *Programme de revitalisation du centre-ville* qui, somme toute, était une mise à jour du plan conçu dix ans plus tôt. Le programme d'interventions se répartit aussi sur trois phases dont la réalisation complète coûterait 12 millions de dollars et s'effectuerait sur douze ans. Les auteurs concluent que le centre-ville «a besoin d'un traitement sérieux et rapide pour retrouver sa forme» (document déposé DA29, p. 123).

À une question de la commission demandant ce qui s'était fait pour la revitalisation du centre-ville entre les années 1984 et 1995, le promoteur a répondu :

*C'est peut-être un des problèmes. C'est beau faire des études, mais lorsqu'elles vont sur les tablettes, je pense que c'est de l'argent qui va à l'eau. Et dans ce cas bien spécifique, le but de l'étude, elle était dans le cadre d'un programme du gouvernement, qui était une subvention qui a été à la revitalisation. Et ce que la municipalité de Saint-Jérôme à l'époque a fait, c'est un tronçon de la rue Saint-Georges, où on a refait les trottoirs, nouveau mobilier urbain, lampadaires, sur une portion bien spécifique de cette rue [...]. Par la suite, il n'y a pratiquement pas eu d'autres interventions [...].*

(M. Pierre Ratté, séance du 7 décembre 1995, p. 94 et 95)

Lors de l'audience, la Ville de Saint-Jérôme a largement fait état de son ambitieux programme qu'elle désigne par *Opération renaissance* :

*On veut redevenir la capitale régionale [...]. La plaque tournante, évidemment, on cible le centre-ville actuellement.*

(M. Normand Verville, séance du 26 octobre 1995, p. 187)

Pour étayer leurs propos, les représentants de la Ville de Saint-Jérôme ont fait mention de nombreux projets amorcés ou en voie de réalisation, parmi lesquels l'assainissement des eaux, l'agrandissement du Palais de justice, la construction d'un nouvel édifice administratif qui accueillera Travail-Québec, le Bureau de la publicité des droits, les bureaux administratifs de la Ville, etc. Au sujet précisément du centre-ville, la Ville veut réaffecter les sommes obtenues du programme «Travaux d'infrastructures Canada-Québec» pour le projet d'un échangeur et d'une voie de desserte à la rénovation de la vieille gare et à l'aménagement de stationnements de longue durée. Elle veut aussi réaliser un programme d'enfouissement des fils dans certaines rues du centre-ville et pour lequel une réponse du gouvernement est attendue. À cela s'ajoute une demande faite à la Corporation de développement des Laurentides pour l'obtention d'une subvention destinée à la construction d'un amphithéâtre près de la rivière du Nord. Un programme d'amélioration des façades des bâtiments serait aussi lancé.

Un investissement de près de 4 millions de dollars est prévu cette année pour la revitalisation du centre-ville. Les secteurs de l'ancien hôtel Lapointe, de la vieille gare, de la place du marché, de la rivière du Nord forment les îlots d'intervention et d'intégration des actions de revitalisation. Selon l'étude de Daniel Gauthier et

associés, il en résultera la détérioration très rapide du centre-ville si des efforts ne sont pas entrepris à brève échéance (document déposé DA29, p. 52). La Ville de Saint-Jérôme a insisté pour dire que :

*Notre centre-ville, on va le faire revivre [...]. Combiné aux grandes surfaces, le centre-ville va changer complètement, du moins on espère réussir à changer complètement le visage du centre-ville de Saint-Jérôme et il faut être prêt à accueillir les gens qu'on va attirer.*  
(M. Normand Verville, séance du 26 octobre 1995, p. 175)

La commission a longuement discuté du projet et de l'incidence qu'il pourrait avoir sur l'accès au centre-ville et sur le développement dans l'agglomération jérômiennne. Elle s'est attardée principalement sur l'éventuelle implantation de commerces à grande surface en zone périphérique. De l'avis de la commission, le développement de commerces à grande surface pourrait profiter au centre-ville de Saint-Jérôme en lui offrant une nouvelle clientèle. L'effet d'attraction n'est toutefois pas acquis. Selon la commission, le programme de revitalisation du centre-ville devient d'autant plus prioritaire qu'une nouvelle dynamique doit être suscitée pour que s'exerce pleinement la synergie entre ces deux pôles d'attraction. Il faut dès maintenant que le centre-ville suscite un intérêt tel qu'une attraction se développe naturellement entre la périphérie et son centre, entre les municipalités voisines et le cœur de la ville-centre. La commission est d'avis que l'échéance de 12 ans que la Ville s'est donnée est trop longue et qu'un plan accéléré de revitalisation devrait être mis en œuvre, de sorte que le centre-ville devienne attrayant au moment où les gens se rendront à Saint-Jérôme, attirés notamment par les commerces à grande surface.

La commission rappelle que les autorités municipales peuvent utiliser les pouvoirs qu'elles possèdent pour participer activement à la revitalisation, soit d'acquérir des terrains et bâtiments afin d'intéresser des investisseurs privés, remplacer l'obligation d'un propriétaire de fournir des unités de stationnement par celle de verser une somme à la municipalité, laquelle somme doit servir exclusivement à des fins de stationnement, incitation financière à l'investissement par une compensation de l'augmentation des taxes foncières qui en résulterait, dégrèvement de taxes foncières la ou les premières années suivant la réalisation de travaux, etc.

Vouloir rendre un centre-ville vivant est une chose, et intéresser la population à y vivre et à y demeurer en est une autre. En ce sens, l'accent doit aussi porter sur l'amélioration des conditions actuelles d'habitation, ainsi que sur les facteurs stimulant le développement résidentiel dans le milieu.

Le promoteur a signalé à juste titre que :

*[...] si les commerçants, si les gens du milieu n'embarquent pas dans le projet, ça va être un gouffre de millions sans qu'on ait réussi à redynamiser notre centre-ville. Alors, il n'y a pas que la municipalité dans le dossier, il y a les gens qui veulent en faire quelque chose.*  
(M. Marc Gascon, séance du 7 décembre 1995, p. 89)

Une concertation de toutes les forces vives de la communauté est éminemment nécessaire. Tous les citoyens doivent être intéressés, se sentir concernés et mis à contribution dans cette vaste opération qui vise à redonner au cœur de la ville de Saint-Jérôme, capitale régionale, toute la place qui lui revient.



---

## Chapitre 4 **Les impacts**

Les répercussions du projet sur l'environnement et la communauté ont fait l'objet de plusieurs interrogations au cours de l'audience publique. Ce chapitre présente l'analyse et les constatations de la commission en ce qui a trait aux impacts qu'elle juge les plus significatifs. Ces impacts concernent le bruit, les boisés à l'ouest de la rivière du Nord ainsi que la construction d'un nouveau pont sur la rivière du Nord. D'autres sujets ayant retenu l'attention des participants sont aussi abordés, comme les expropriations et la valeur marchande des propriétés, les eaux souterraines et les impacts visuels occasionnés par les infrastructures routières projetées.

### **Le bruit**

Les impacts sonores du projet constituent pour certains citoyens une préoccupation majeure. Lors de l'audience publique, plusieurs se sont interrogés à propos de la fiabilité des relevés sonores et des analyses effectuées par le promoteur, de l'appréciation des impacts ainsi que de l'efficacité des mesures d'atténuation proposées. Les effets néfastes du bruit sur le bien-être et la qualité de vie des citoyens ont aussi été discutés.

Le bruit et l'évaluation des impacts sonores sont des sujets complexes. Pour mieux les cerner, la commission a jugé bon de passer en revue certaines des caractéristiques propres au bruit.

## Ses caractéristiques

Les sons se définissent comme des vibrations qui se propagent dans l'air sous forme d'ondes. Le bruit, quant à lui, pourrait être défini comme un ensemble de sons qui provoquent un inconfort à des degrés variés chez l'être humain.

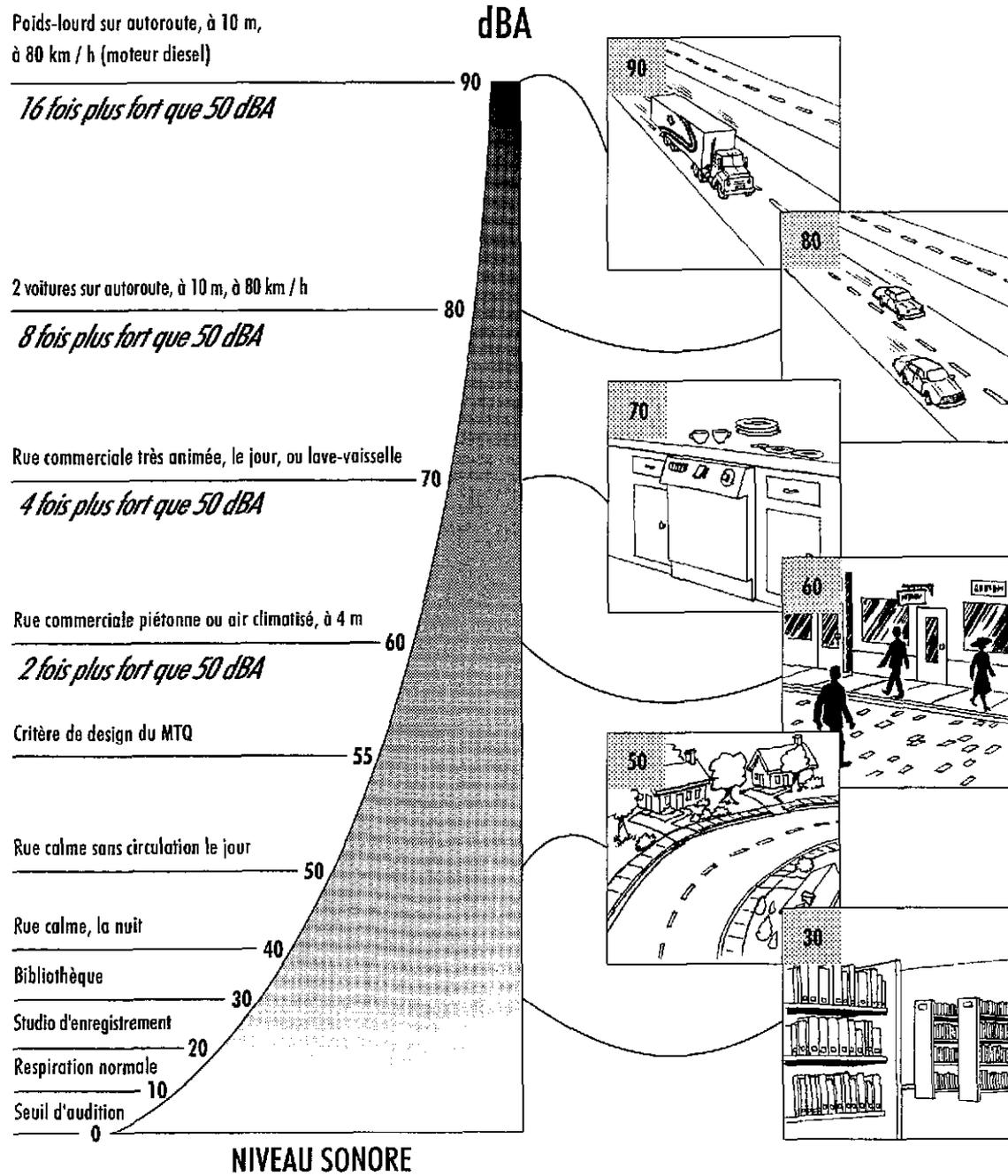
Le décibel A (dBA) est une unité de mesure de bruit qui permet de tenir compte des particularités de l'oreille humaine, telle sa sensibilité plus élevée aux sons aigus. Le dBA est aussi une unité de mesure dont l'échelle est logarithmique et non arithmétique. Selon cette échelle, par exemple, deux sources de bruit émettant chacune 50 dBA totalisent ensemble 53 dBA, et non pas 100 dBA. De plus, toujours selon la même échelle, «chaque augmentation du niveau sonore de 10 dBA fait doubler la perception de force du bruit» (document déposé DA10, p. 8). Un niveau sonore de 60 dBA est donc perçu comme deux fois plus fort que 50 dBA ; 70 dBA est perçu comme quatre fois plus fort que 50 dBA et ainsi de suite.

La figure 4 illustre les caractéristiques de l'échelle dBA. Elle donne des exemples de sources familières de bruit ainsi que les valeurs correspondantes de force sonore telles qu'elles sont perçues par l'oreille humaine. Cette figure indique que le niveau sonore d'une rue calme, sans circulation, le jour, est de 50 dBA. Par ailleurs, le niveau sonore d'une rue commerciale très animée, le jour, peut atteindre 70 dBA. Un camion lourd roulant à 80 kilomètres à l'heure sur une autoroute engendre un niveau sonore de 90 dBA à 10 mètres de distance.

La même notion de progression logarithmique s'applique en ce qui concerne le volume de circulation. Ainsi, si on double le nombre de véhicules sur une route, le niveau sonore augmente de 3 dBA. Il faut 10 fois plus de véhicules pour que le niveau sonore soit perçu comme deux fois plus élevé. Dans leur évaluation des impacts d'une nouvelle route sur le climat sonore, les spécialistes tiennent cependant compte de la proportion de véhicules lourds qui y circuleront. En effet, il est généralement reconnu qu'un seul véhicule lourd engendre autant de bruit qu'une vingtaine de voitures (document déposé DA10, p. 11).

D'autres facteurs sont également importants dans l'évaluation des impacts d'une route sur le climat sonore. Par exemple, plus les résidences sont près de la route, plus le bruit est intense. Un boisé dense ou tout autre obstacle à la propagation du bruit comme une colline ou un immeuble peut contribuer à réduire le niveau sonore perçu. Enfin, les murs des bâtiments atténuent aussi le bruit. En général, fenêtres ouvertes, les murs d'un bâtiment moderne sont aptes à réduire le bruit provenant de l'extérieur

Figure 4 La perception humaine du bruit



Source : adaptée du document déposé DB10.

de près 12 dBA. Si les fenêtres sont fermées, la réduction sera de l'ordre de 20 dBA (M. Martin Meunier, séance du 26 octobre 1995, p. 63).

Comme le bruit fluctue énormément aux abords d'une route, les spécialistes utilisent une valeur moyenne sur une période déterminée pour décrire le climat sonore. Cette valeur moyenne, nommée  $L_{eq}$ , est toujours donnée en rapport avec la période durant laquelle le bruit est mesuré. Ainsi, un  $L_{eq}(24\text{ h})$  de 60 dBA signifie que la moyenne du bruit mesuré sur une période de 24 heures est de 60 dBA.

## La méthodologie utilisée par le promoteur

Afin d'évaluer les impacts sonores de son projet, le promoteur a tout d'abord procédé à des mesures du niveau sonore actuel pour ensuite prédire le bruit qui serait généré par les nouvelles infrastructures routières proposées :

*Donc, ces deux volets-là ont été effectués selon la méthodologie utilisée par le ministère des Transports du Québec, autant au niveau du choix des points de mesure, du type de mesures effectuées. [...] Dans un deuxième temps, il y a eu des évaluations de faites avec un logiciel, encore une fois, recommandé par le ministère des Transports, Stamina, en considérant le trafic prévu sur la voie de contournement, autant au niveau des autos que des véhicules lourds.*

(M. Martin Meunier, séance du 26 octobre 1995, p. 41 à 43)

En décembre 1993, deux types de relevés ont été effectués pour évaluer le climat sonore avant la réalisation du projet. Des mesures continues du bruit ambiant ont été enregistrées sur une période de 24 heures à 5 endroits différents où le climat sonore serait perturbé par le projet, soit les rues de Saint-Jovite, Saint-Marc, Rolland, Duvernay et Brière. Ces mesures ont permis d'établir une moyenne sur 24 heures, c'est-à-dire le  $L_{eq}(24\text{ h})$ , pour chacun de ces endroits.

Des mesures ponctuelles ont été effectuées à 14 endroits «répartis à l'intérieur des quartiers résidentiels et à proximité de l'autoroute et de la voie de desserte projetée» (Étude d'impact, p. 77). Ce sont des relevés sur une base de 10 minutes [ $L_{eq}(10\text{ min})$ ] qui visent à établir les variations dans le temps du climat sonore à chaque endroit.

Le niveau sonore qui serait engendré par la circulation routière sur la voie de desserte projetée a ensuite été simulé à l'aide du logiciel Stamina. Différentes variables ont été considérées dans la simulation dont, entre autres, les débits de circulation prévus sur la voie de desserte en l'an 2004. D'autres variables mentionnées dans l'Étude d'impact sont l'élévation de la chaussée, sa pente ainsi que la vitesse et le type de véhicules. Les résultats de cette simulation sont cartographiés, sous forme d'isophones, c'est-à-dire de lignes reliant des points ayant des niveaux sonores égaux (figure 5).

Selon le représentant du MEF, la marge d'erreur dans les résultats des simulations à l'aide du logiciel Stamina pourrait atteindre 2 dBA. En général, plus la distance est grande par rapport aux points de mesure, moins les résultats sont fiables (M. Michel Mailhot, séance du 26 octobre 1995, p. 129).

Le représentant du MEF considère que l'étude réalisée par le promoteur pour estimer le climat sonore après la réalisation du projet est «relativement satisfaisante» (M. Michel Mailhot, séance du 26 octobre 1995, p. 69). Par ailleurs, il a souligné que :

*[...] pour le secteur de la rue Brière, ce serait évidemment plus intéressant peut-être d'en avoir un peu plus [de mesures] pour mieux circonscrire la situation, jusqu'où s'étend le problème, parce que déjà on est au-dessus de 55 décibels.*

(M. Michel Mailhot, séance du 26 octobre 1995, p. 69)

Étant particulièrement inquiets des impacts sonores générés par la circulation lourde sur la voie de desserte proposée, des participants à l'audience publique ont questionné le promoteur sur ses hypothèses de calcul. Ce dernier a mentionné que, pour la partie de la voie de desserte située entre l'échangeur Brière et la rivière du Nord, un pourcentage de 10 % de véhicules lourds a été considéré, soit 1 350 camions par jour, circulant à une vitesse de 70 kilomètres à l'heure. En ce qui concerne la partie est de la voie de desserte, un pourcentage de 5 % de véhicules lourds a été utilisé, soit 675 camions par jour se déplaçant à une vitesse de 50 kilomètres à l'heure.

Ces pourcentages ont été déterminés sur la base des informations recueillies dans le cadre de l'étude de circulation réalisée en 1993 par la firme Dupont, Desmeules et associés. Il avait été établi que les véhicules lourds composaient environ 10 % du volume de la circulation dans le secteur du parc industriel, soit sur la rue De Martigny Ouest ainsi que sur les boulevards Daniel-Johnson et John-F.-Kennedy. Ailleurs, sur

le réseau routier de Saint-Jérôme, les véhicules lourds représentaient entre 3 % et 7 % du volume de la circulation (Étude d'impact, p. 16).

Le promoteur considère s'être donné une marge de manœuvre suffisante pour prédire le climat sonore après la réalisation du projet en utilisant les données les plus élevées concernant les volumes de circulation et le pourcentage de véhicules lourds prévus :

*Il est à noter que les prévisions de circulation utilisées pour la voie de desserte font référence au scénario maximal [13 500 véhicules par jour] et que le comptage réalisé en décembre 1993 montrait pour la rue Melançon un trafic lourd de 3 %. L'hypothèse retenue pour estimer le niveau sonore risque donc de surévaluer les niveaux de bruit prévus d'environ 4 dBA par rapport à une hypothèse plus conservatrice (8 000 véhicules par jour et 3 % de trafic lourd). (Étude d'impact, p. 86)*

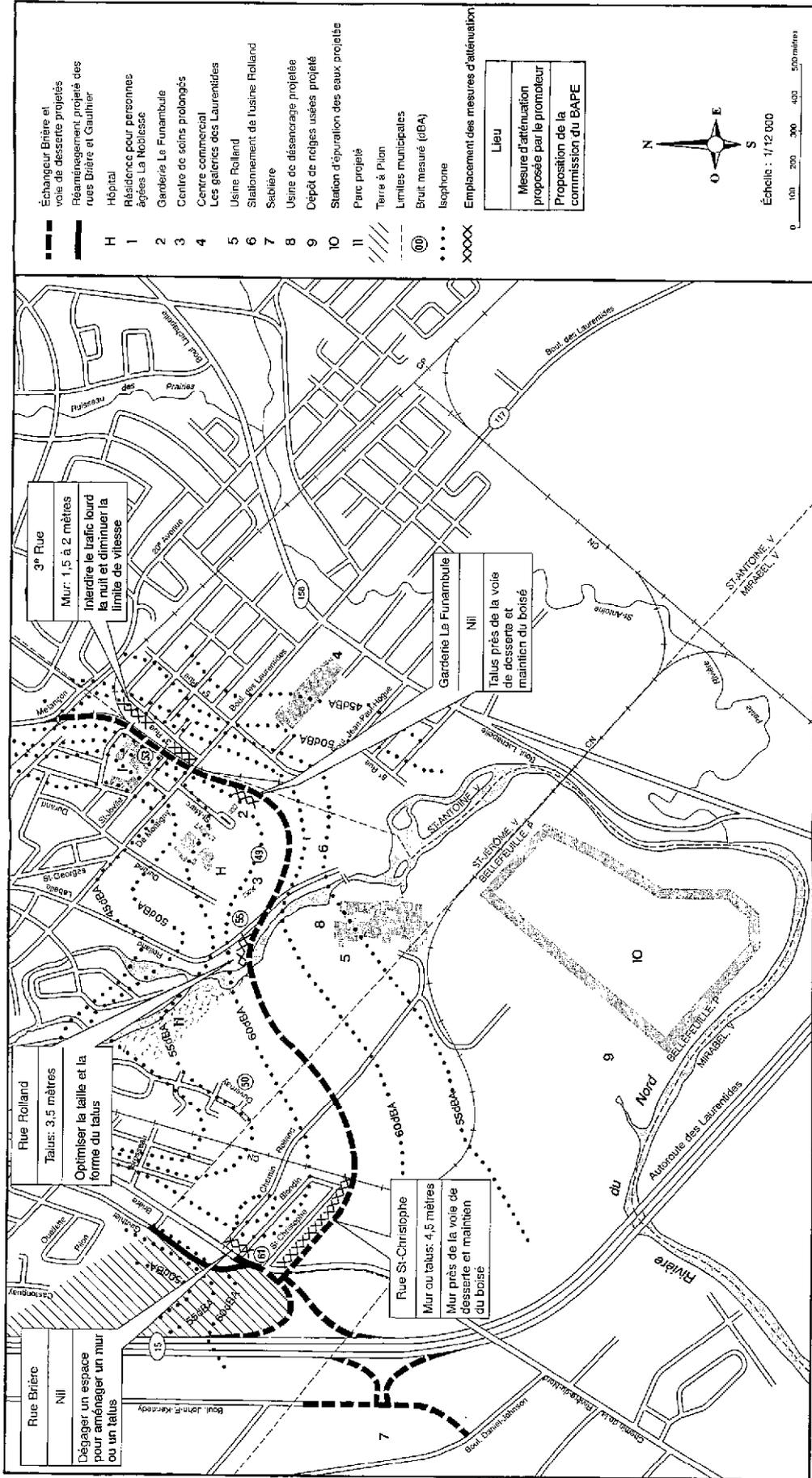
Pour le promoteur, cette marge de manœuvre est d'autant plus importante que l'ensemble de l'évaluation a été réalisée comme si le sol avait les caractéristiques réfléchissantes d'un terrain pavé :

*Parce que, dans mes calculs, c'est comme si on avait juste de l'asphalte. Donc, c'est particulièrement conservateur. [...] Puis si on l'avait considéré [l'effet d'atténuation du bruit inhérent au couvert végétal], les niveaux qu'on aurait obtenus auraient été moindres que ceux présentés. (M. Martin Meunier, séance du 2 novembre 1995, p. 32)*

Des citoyens ont questionné le promoteur sur le trafic de véhicules lourds qui pourrait être généré par l'aménagement d'un futur dépôt de neiges usées. Au cours de l'audience publique, le promoteur a répondu :

*En considérant les données de la Ville qu'on m'a données, c'est-à-dire une équipe de 7 camions qui font 6 voyages au site de dépôt à neiges, j'ai considéré un aller-retour qui se faisait toujours vis-à-vis du même site, donc il y aurait une augmentation de 150 % [...] de trafic lourd. Cette augmentation ferait que le bruit provenant des camions serait augmenté de 4 décibels. (M. Martin Meunier, séance du 3 novembre 1995, p. 238)*

Figure 5 Le climat sonore et les mesures d'atténuation du bruit



Source : adaptée de l'Étude d'impact, figures 1.2 et 2.5 et du document déposé DA34.



La commission tient par ailleurs à souligner que le promoteur a fourni d'autres données, à savoir que 14 camions plutôt que 7 effectueraient simultanément ce travail :

*[...] on a deux équipes de déneigement qui fonctionnent chacune avec environ 7 camions. Ça veut dire 14 camions qui transportent la neige, [...] qu'on pourrait dire peut-être 6, 7 voyages à l'heure, environ.*  
(M. Richard Bégin, séance du 3 novembre 1995, p. 131)

Ceci équivaldrait à un total de 168 à 196 camions à l'heure s'ils effectuaient un aller-retour. Les hypothèses utilisées par le promoteur pour prédire le bruit ne considèrent que 56 véhicules lourds à l'heure (10 % de 13 500 véhicules par jour, soit 1 350 véhicules lourds par jour ou 56 véhicules lourds à l'heure). À partir de ce constat, la commission fait remarquer que l'augmentation du niveau sonore anticipée pendant les activités de déneigement pourrait être supérieure à 4 dBA.

Au moment de la réalisation de l'Étude d'impact, le promoteur avait prévu le développement d'une zone commerciale sur la terre à Pilon, mais non l'implantation de commerces à grande surface. Reconnaissant ce fait, il a mentionné que «les commerces de grande surface vont attirer plus de véhicules que ce qui avait été prévu» (M. Pierre Ratté, séance du 2 novembre 1995, p. 154).

La proportion de véhicules lourds constitue une variable importante dans l'évaluation des impacts sonores du projet, puisque le bruit généré par un seul véhicule lourd correspond à celui engendré par 20 voitures. Compte tenu que des interrogations persistent quant aux impacts de l'implantation d'un futur dépôt de neiges usées le long de la voie de desserte, surtout si ce dernier a une vocation régionale, la commission considère qu'une vérification devrait être faite pour valider les résultats de l'évaluation du climat sonore découlant du projet.

La commission est d'avis qu'une telle vérification est d'autant plus importante que le changement de nature du développement commercial risque d'entraîner une augmentation du nombre de véhicules circulant sur la voie de desserte. Elle rappelle aussi que, déjà en 1993, les véhicules lourds composaient 10 % de la circulation sur les principales artères des parcs industriels de Saint-Jérôme et de Bellefeuille. Or, la voie de desserte projetée traverserait une zone industrielle et commerciale appelée à se développer. La commission considère donc que la marge de sécurité dans les évaluations du promoteur n'est pas particulièrement grande.

Le cas échéant, si les impacts s'avéraient plus importants que prévus, le promoteur devrait prendre les dispositions requises pour les atténuer.

## Les résultats de l'analyse et les mesures d'atténuation

Le tableau 5 fait une synthèse des résultats tirés de l'analyse du promoteur.

Selon le critère généralement retenu, des mesures d'atténuation devraient être mises en place afin d'assurer un niveau de bruit moyen sur 24 heures [ $L_{eq}$  (24 h)] de 55 dBA et ce, à l'extérieur des milieux habités. Selon les résultats de l'analyse effectuée par le promoteur, les quatre secteurs suivants présentent des problèmes.

**Tableau 5 Les niveaux sonores avant et après la réalisation du projet**

Rues	Bruit mesuré (dBA)	Bruit après réalisation du projet sans mesures d'atténuation (dBA)
Brière	61	65
Saint-Christophe	45 à 61	70
Rolland	55	66
Saint-Jovite et 3 <sup>e</sup> Rue	53	66

Ainsi, sur la rue Brière, à proximité de la voie proposée, le niveau de bruit mesuré est de 61 dBA, ce qui excède déjà le critère. Avec la réalisation du projet, les prévisions indiquent un bruit de 65 dBA, sauf pour deux résidences où le niveau sonore serait de 70 dBA. Malgré l'augmentation du bruit prévue, le promoteur ne propose aucune mesure d'atténuation :

*Donc, ils sont déjà exposés à un niveau de bruit quand même assez important, puis ça va être une augmentation au cours des années qui devrait être difficilement perceptible à l'oreille humaine. Ce n'est pas des variations qui sont très importantes.*

(M. Martin Meunier, séance du 2 novembre 1995, p. 27 et 28)

Le représentant du MEF a fait la remarque suivante :

*[...] à la rue Brière, l'augmentation de 9 décibels est jugée comme étant moyenne dans l'Étude d'impact [...]. Par contre, ça donne 70 décibels, et 70 décibels, c'est beaucoup. C'est beaucoup trop peut-être.*

(M. Michel Mailhot, séance du 26 octobre 1995, p. 131)

La commission considère qu'une mesure d'atténuation dans ce secteur (figure 5, p. 75) est d'autant plus importante que le niveau sonore actuel, déjà considéré comme inacceptable, serait augmenté. La commission estime que le promoteur devrait mettre en place un écran entre le futur échangeur et les résidences de cette section de la rue Brière.

Les premières maisons de la rue Saint-Christophe sont exposées actuellement à un niveau de bruit de 61 dBA. En s'éloignant progressivement de l'autoroute 15 et compte tenu de la pente descendante de la rue, le niveau de bruit diminue pour atteindre 45 dBA à l'extrémité sud-est. La mise en service de la voie proposée porterait le niveau de bruit à 70 dBA. Pour ce secteur, le promoteur propose de placer un talus ou un mur pouvant atteindre 4,5 mètres de hauteur pour ramener le niveau de bruit à la valeur de 55 dBA. Les citoyens de la rue Saint-Christophe ont proposé une autre solution comme mesure d'atténuation. Leur porte-parole l'a exprimée ainsi :

*[...] advenant le cas que ça se réalise, bien, au moins, on aimerait avoir une certaine qualité de vie [...]. Et puis où est-ce que la route va passer, ils veulent, d'après ce qu'ils nous ont dit, ils veulent complètement couper les arbres et puis installer un talus de terre avec quelques petits arbres [...]. Mais il reste qu'à l'arrière, on se trouverait complètement dénudé, si on veut. Ça fait qu'on voulait au moins protéger cette partie-là, toujours, advenant le cas où le projet passerait.*

(M. René Boivin, séance du 6 décembre 1995, p. 8 et 9)

La commission reçoit favorablement cette proposition des citoyens. Un document produit par le MTQ fait le constat suivant, repris par le représentant du MEF lors de l'audience : «Dans les meilleures conditions, la réduction du niveau de bruit pourra atteindre de 7 à 10 dBA [...]. Une diminution de plus de 15 dBA est difficile à atteindre, peu importe le type d'écran utilisé» (document déposé DB10, p. 18).

Compte tenu de l'impact très fort dans le secteur de la rue Saint-Christophe et de la capacité limitée des écrans à atténuer le bruit, la commission est aussi d'avis qu'une protection supplémentaire, soit le maintien du boisé existant, doit être donnée aux résidants. Le maintien du boisé aurait aussi comme avantage d'offrir aux citoyens une meilleure qualité visuelle. Selon la commission, la construction d'un mur écran à la limite de l'emprise de la route répondrait mieux aux objectifs recherchés par le promoteur et les citoyens touchés. Une telle mesure aurait aussi l'avantage de conserver un boisé urbain.

Le niveau de bruit mesuré sur la rue Rolland est de 55 dBA. Avec la réalisation du projet, ce niveau passerait à 66 dBA. Afin de se conformer au critère retenu, le promoteur envisage l'aménagement d'un talus boisé d'une hauteur de 3,5 mètres sur le côté nord de la voie de desserte. Lors de l'audience, le promoteur a fait connaître son intention d'aménager un passage pour piétons et cyclistes à travers le talus proposé, de façon à ce que les résidants et les usagers puissent emprunter le pont et gagner le parc qui serait situé sur la rive ouest de la rivière. Tout en reconnaissant les avantages d'une telle mesure, la commission croit qu'il importe d'optimiser la géométrie, l'emplacement et les dimensions du talus pour assurer aux résidants de la rue Rolland un niveau de bruit n'excédant pas 55dBA.

Un autre secteur touché par la réalisation du projet est celui de l'actuelle rue Saint-Jovite. De part et d'autre de cette rue se trouvent la limite arrière des propriétés des résidants de la 3<sup>e</sup> Rue et la résidence pour personnes âgées La Noblesse. La voie de desserte remplacerait la rue Saint-Jovite. Le niveau de bruit évalué à 53 dBA passerait à 66 dBA après la réalisation du projet. Afin de limiter cette augmentation, le promoteur propose d'ériger un mur d'une hauteur de 1,5 à 2 mètres au-dessus du talus existant, à la limite arrière des propriétés de la 3<sup>e</sup> Rue. Quant à la résidence La Noblesse, aucune mesure d'atténuation n'est possible pour ce genre de bâtiment :

*Ce genre d'édifice-là, il n'est vraiment pas possible d'implanter des mesures de mitigation de type écran en raison de la hauteur. Juste pour résumer, c'est évident que les gens qui sont au quatrième, s'ils ont un contact direct visuel avec la route, l'écran n'a aucun effet.*

(M. Martin Meunier, séance du 2 novembre 1995, p. 25)

Considérant ce fait, la commission estime que la vitesse de circulation permise devrait être réduite. Quant au trafic lourd, il devrait tout simplement être interdit dans ce secteur pendant la nuit. Ces mesures réduiraient l'impact qu'aurait la réalisation du projet sur le climat sonore qui prévaut actuellement. Les inconvénients qu'auraient à subir les résidants de La Noblesse seraient ainsi limités.

Un autre secteur a fait l'objet de représentations lors de l'audience publique. Il s'agit de la garderie Le Funambule, située sur la rue Saint-Marc, près de l'hôpital, et qui n'a pas été traitée dans l'Étude d'impact. Une distance d'une cinquantaine de mètres séparerait la garderie de la voie de desserte. Un boisé à peuplement éparse occupe présentement cet espace. À la demande des responsables de la garderie, le promoteur a évalué le niveau de bruit actuel à la limite de la propriété. Celui-ci est de 51 dBA. Après la réalisation du projet et sans tenir compte de l'effet atténuant du boisé existant, ce niveau de bruit deviendrait de l'ordre de 60 dBA. À quelques reprises, un représentant de la Régie régionale de la santé et des services sociaux des Laurentides a insisté sur l'importance de maintenir le niveau de bruit dans les limites de 55 dBA à l'extérieur des garderies :

*[...] où j'ai un peu plus de réserve, je pense qu'il y a une population vulnérable qui sont des enfants en développement. Parce que, entre trois ans, quatre, il y a l'apprentissage de la langue qui s'installe et tout ça, et il est possible qu'il y ait des effets du bruit constant, journée après journée, sur le niveau développement chez ces enfants-là.*

(M. Reiner Banken, séance du 1<sup>er</sup> novembre 1995, p. 167)

Dans un document déposé, le représentant de la Régie précise la position de la Direction de la santé publique des Laurentides quant aux objectifs en matière de bruit extérieur en milieu de garderie (document déposé DB45). Ces objectifs sont ceux de l'Organisation mondiale de la santé en matière de bruit communautaire et de santé. Une limite de 35 dBA est recommandée dans les garderies pendant les périodes de repos et une limite de 55 dBA à l'extérieur s'applique en tout autre temps.

Sur cette base, la commission juge important que le promoteur aménage un écran antibruit approprié à la limite de l'emprise de la voie proposée, vis-à-vis de la garderie, de telle sorte que le bruit à la limite de cette propriété ne dépasse pas le critère de 55 dBA.

Pour chacune de ces propositions, la commission suggère au promoteur d'impliquer les citoyens concernés dans le choix de la mesure d'atténuation et des considérations esthétiques.

## Les boisés à l'ouest de la rivière du Nord

La zone retenue pour la construction de l'échangeur et de la voie de desserte entre l'autoroute des Laurentides et la rivière du Nord se situe à la limite sud de l'agglomération urbaine de Saint-Jérôme. Dans l'Étude d'impact, le promoteur précise que «la forêt est morcelée par l'agriculture et le développement urbain» (Étude d'impact, p. 47). Les peuplements forestiers présents y sont décrits comme étant principalement des érablières d'une cinquantaine d'années. L'emprise prévue pour l'implantation de la voie de desserte a déjà été partiellement déboisée puisqu'elle emprunte le tracé d'un égout collecteur existant. Les superficies qui devraient être déboisées pour la réalisation du projet totaliseraient 1,36 hectare et l'impact du déboisement est qualifié de mineur (Étude d'impact, p. 107).

La rive ouest de la rivière du Nord est cependant bordée d'une érablière de 90 ans. Pour le promoteur, «celle-ci présente un caractère particulier tant par sa maturité que par sa localisation remarquable en bordure de la rivière» (Étude d'impact, p. 49). Ces propos ont été confirmés par le représentant du MEF qui a fait valoir la rareté et l'unicité, pour la ville de Saint-Jérôme, des boisés attenants à la rivière du Nord (M. Sylvain Laramée, séance du 3 novembre 1995, p. 30 et 31).

L'audience publique a permis d'obtenir des informations sur les intentions des municipalités en matière de protection des zones boisées. Seule la partie de l'érablière de 90 ans en bordure de la rivière du Nord, au nord-ouest de la voie de desserte, est zonée à des fins de parc municipal. La protection de ce secteur découle d'une disposition du plan d'urbanisme de la Ville de Saint-Jérôme, qui prévoit que les promoteurs de développements résidentiels, en l'occurrence le développement Feifer situé sur la rue Duvernay, doivent céder 10 % de la superficie de leurs terrains à la Ville à des fins de parcs et terrains de jeux. Un représentant de la Ville de Saint-Jérôme a également précisé que la planification de ce parc ne pourrait s'effectuer que lorsque les promoteurs du projet résidentiel Feifer présenteront des plans concrets de développement, ce qui n'a pas été fait jusqu'à maintenant.

Pour tout le reste du secteur bordant la voie de desserte, les municipalités ont confirmé que, compte tenu du zonage industriel et commercial prévu aux plans d'urbanisme, le développement futur pourrait entraîner un déboisement presque complet, sinon total. La Ville de Saint-Jérôme ne possède pas de politique de foresterie urbaine et elle serait légèrement sous la moyenne provinciale en ce qui

concerne le pourcentage d'espaces verts (M. Pierre Ratté, séance du 3 novembre 1995, p. 21 à 24). La seule disposition prévue dans la réglementation d'urbanisme concerne les zones industrielles adjacentes à des zones résidentielles. Dans ces cas bien précis, une zone tampon de six mètres de largeur doit être conservée. Comparativement à Saint-Jérôme, le territoire de Bellefeuille est encore peu touché par le développement urbain. Bien que le développement résidentiel y soit en plein essor, les zones boisées sont abondantes et représentent, pour le moment, une proportion élevée de sa superficie.

À la lumière de ces informations, la commission considère que les impacts du déboisement ont été sous-évalués. Alors que le projet présenté vise le développement d'un nouveau secteur de l'agglomération, aucune garantie n'est offerte à la population qu'un minimum d'espaces verts sera protégé. Or, les espaces boisés en milieu urbain possèdent une grande valeur sur le plan récréatif, écologique et esthétique, valeur qui correspond à l'attachement des citoyens pour ces boisés.

C'est pourquoi, la commission est d'avis que, d'une part, la Ville de Saint-Jérôme doit prendre l'engagement de devenir propriétaire du boisé zoné parc en bordure de la rivière afin que des aménagements puissent être réalisés concurremment avec la construction des infrastructures routières et ce, même si le développement résidentiel ne se concrétise pas à court terme. La commission croit également que l'aménagement du parc devrait être conçu dans le respect du caractère naturel du secteur. D'autre part, la commission estime que la Ville de Saint-Jérôme et particulièrement la Municipalité de Bellefeuille devraient élaborer et mettre en vigueur des mesures assurant le maintien de zones boisées dans les secteurs qu'elles considèrent voués au développement résidentiel, industriel ou commercial.

Selon la commission, le promoteur devrait prévoir la conservation d'une bande boisée pouvant servir de zone tampon le long de la voie de desserte. Une telle mesure permettrait de réduire les effets négatifs de la route et du développement qui y serait associé sur les secteurs à vocation résidentielle ou institutionnelle avoisinants.

## La construction du pont

Un des motifs d'opposition au projet concerne la construction d'un nouveau pont sur la rivière du Nord. Dans la présente section, la commission analyse ce volet du projet.

## L'emplacement du pont

Des participants à l'audience publique, essentiellement des propriétaires de résidences sur la rue Rolland ainsi que l'APIGQ, se sont opposés à la construction d'un nouveau pont sur la rivière du Nord ou ont suggéré qu'il soit déplacé vers l'aval. Le promoteur a expliqué que diverses raisons motivent son choix. Selon lui, le site prévu pour la traversée est idéal compte tenu des caractéristiques de la rivière. À cet endroit, sa profondeur serait d'environ deux mètres en moyenne (Étude d'impact, p. 42). Un peu plus en aval, la rivière s'élargit, devient plus profonde et forme un bassin en raison de la présence du barrage de la compagnie Rolland. Le promoteur estime que la traversée de la rivière vis-à-vis de ce bassin, telle que suggérée par certains participants, exigerait la construction d'un pont plus long et plus massif pouvant presque doubler ou même tripler les coûts de son aménagement. En outre, il évalue que les impacts environnementaux seraient plus importants. Il croit, en effet, que plus d'excavation serait nécessaire compte tenu de la topographie des lieux. Les impacts visuels seraient aussi plus importants, selon lui, puisque le bassin serait coupé en deux et que la structure du pont serait plus massive. De plus, la construction probable d'un pilier central entraînerait la remise en suspension de sédiments potentiellement contaminés et risquerait de diminuer la qualité des eaux de procédé de la compagnie Rolland. Enfin, il ajoute que les travaux exigeraient un déboisement plus grand alors que le couloir retenu est déjà déboisé en partie (document déposé DA10).

La Ville de Saint-Jérôme s'appuie également sur les activités de la compagnie Rolland pour motiver son choix. Cette dernière projeterait à moyen terme de construire une usine de désencrage au nord de ses installations et en bordure de la rivière du Nord et entend contester toute modification du tracé proposé qui rapprocherait le pont de ses installations (document déposé DA11). Par ailleurs, les autorités municipales ont le pouvoir, à des fins d'utilité publique, de modifier le tracé et de procéder à l'expropriation des terrains nécessaires. Des coûts supplémentaires devraient toutefois être envisagés.

La problématique de l'emplacement du pont ne peut être dissociée des impacts hydrauliques sur la rivière du Nord, puisqu'un pont plus long peut nécessiter la construction d'un pilier central. Or, selon le représentant du MEF, l'installation d'un pilier central pourrait causer des répercussions importantes en restreignant la section d'écoulement du cours d'eau en période de dégel des glaces ou de crues printanières (M. Sylvain Laramée, séance du 3 novembre 1995, p. 153 et 154). Par ailleurs, le promoteur a précisé que les études hydrauliques, essentielles pour déterminer la nature

et l'ampleur de ces répercussions, ne seraient conduites qu'au moment de la réalisation des plans et devis de l'ouvrage (document déposé DA35, p. 4).

En conclusion, à l'examen des arguments présentés, la commission ne remet pas en cause l'emplacement prévu du pont, estimant que les impacts de la construction du pont un peu plus en aval apparaissent trop importants. De plus, à son avis, une telle solution ne permettrait pas d'atténuer de manière significative les différents effets mentionnés notamment par les résidants de la rue Rolland.

## Le milieu naturel

### Les berges

Dans l'Étude d'impact et au cours de l'audience publique, le promoteur a fait état que le secteur de la rivière du Nord qui serait touché par la construction d'un nouveau pont a été passablement perturbé au fil des années et a perdu son caractère naturel d'origine. Le rehaussement du niveau de la rivière par la construction d'un barrage en 1882, les travaux de terrassement réalisés pour l'aménagement de la rue Rolland et des maisons qui la bordent ainsi que l'aménagement d'un terrain de tennis aujourd'hui à l'abandon sont considérés par le promoteur comme des facteurs de perturbation des berges sur la rive est de la rivière. Il ajoute que la rive ouest a également été dénaturée au site prévu pour la construction du pont, au moment de l'installation d'un égout collecteur (document déposé DB16, p. 3).

Malgré ce fait, la commission a pu constater que la végétation s'est rétablie sur une bonne partie des berges de la rivière du Nord, donnant à tout ce secteur un aspect naturel qui ne se retrouve que dans cette portion urbaine du cours d'eau (photo 1). Ce caractère naturel est d'ailleurs apprécié par les propriétaires des résidences situées sur la rue Rolland, qui décrivent le secteur comme un havre de paix et de nature, où il est possible d'observer de nombreux oiseaux ainsi que des petits mammifères (mémoire de M<sup>me</sup> Louise Bégin).

**Photo 1 Les berges de la rivière du Nord dans le secteur de la rue Rolland**



### **La flore**

Le lit de la rivière du Nord en amont du barrage de la compagnie Rolland est formé de blocs et de cailloux de grosseurs variables et est pratiquement dépourvu de végétation aquatique (Étude d'impact, p. 48). Seul un petit herbier aquatique côtoie une zone marécageuse du côté est de la rivière, en amont du barrage de la compagnie Rolland. L'Étude d'impact comprend une liste des plantes vasculaires observées dans la région de Saint-Jérôme et possédant le statut de plantes aquatiques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. À cet égard, le MEF est d'avis que l'herbier aquatique pourrait être colonisé par l'Élodée de Nuttall, une plante possédant ce statut.

La superficie de la zone marécageuse illustrée sur les photographies 2 et 3 est d'environ 1 750 mètres carrés (Étude d'impact, p. 50). Elle est comprise dans une petite baie attenante au tracé proposé pour la construction du pont et de la voie de

desserte. La courbe prévue dans la voie de desserte à la sortie du pont est conçue pour limiter les répercussions sur les résidences de la rue Rolland. Le remblayage d'une partie de cette zone marécageuse serait nécessaire.

**Photo 2 La baie abritant la zone marécageuse**



**Photo 3 La zone marécageuse**



Malgré le fait que seule une petite superficie de cet habitat serait détruite par le projet, le promoteur évalue que l'impact environnemental a quand même une certaine importance puisque «c'est le seul habitat de ce type-là sur tout le tronçon de la rivière en milieu urbain» (M. Jean-Marc Evenat, transcription de la séance de médiation du 7 août 1995, p. 69). En conséquence, la mesure d'atténuation suivante est proposée :

*Pour compenser la perte de l'herbier aquatique en rive gauche de la rivière, évaluer la possibilité de recréer un habitat semblable ailleurs dans le bief amont du barrage de la compagnie Rolland et, le cas échéant, procéder à son aménagement dès la fin des travaux de construction dans ce secteur.  
(Étude d'impact, p. 109)*

Dans un autre ordre d'idées, les groupements forestiers du côté est de la rivière sont formés d'érablières d'une cinquantaine d'années. Le promoteur décrit le sous-bois entourant l'hôpital comme étant «riche et diversifié» et comprenant «plusieurs pins blancs matures, ainsi que des chênes rouges, pruches, ormes, frênes noirs, tilleuls et bouleaux» (Étude d'impact, p. 51).

## La faune

En l'absence d'habitats fauniques dits «significatifs», aucun inventaire spécifique n'a été effectué par le promoteur au site prévu des travaux. Les informations contenues dans l'Étude d'impact ont été colligées à partir de divers documents tels que l'étude de cadrage réalisée pour le compte du MTQ en 1987 (document déposé DA5) et des bases de données du MEF. Pour certains participants à l'audience, l'absence d'inventaire risque de conduire à une sous-évaluation des impacts du projet. Par contre, le MEF considère que, globalement, les informations contenues dans l'Étude d'impact sont suffisantes pour évaluer les impacts du projet :

*Dans l'ensemble, l'Étude d'impact préparée par le promoteur nous apparaît suffisamment complète pour répondre aux aspects relevant de notre compétence.*

(Document déposé PR6.3)

La faune aquatique a fait l'objet d'une attention particulière dans l'Étude d'impact. D'ailleurs, les seules mesures d'atténuation particulières envisagées pour la faune visent à limiter les effets du projet sur la reproduction de certaines espèces de poissons en eau vive. Selon le promoteur, les petits rapides présents au site envisagé pour l'emplacement du pont pourraient constituer des habitats potentiels pour la reproduction d'espèces de poissons telles que le Doré jaune et l'Achigan à petite bouche. Bien qu'il soit possible que la qualité bactériologique actuelle de l'eau limite la qualité de l'habitat des poissons de ce secteur de la rivière du Nord, le promoteur propose de «favoriser la reproduction des espèces d'eau vive présentes en procédant au réaménagement de la berge et du lit en rive ouest, au pied de la culée» (Étude d'impact, p. 113). En outre, le MEF considère que :

*[...] d'ici l'an 2000, à Saint-Jérôme, on devrait, à la suite de la construction de l'usine de traitement des eaux de Saint-Jérôme et des*

*municipalités satellites, retrouver une qualité des eaux qui sera qualifiée de bonne.*

(M. Sylvain Laramée, séance du 1<sup>er</sup> novembre 1995, p. 62)

En conséquence, la commission constate que la construction d'un pont sur la rivière du Nord ne toucherait pas des habitats fauniques de valeur exceptionnelle. En outre, les spécialistes de la faune du MEF n'ont pas nié les possibilités de recréer les habitats fauniques perturbés, en l'occurrence la frayère en eau vive ou la zone favorable au développement de la végétation aquatique et semi-aquatique en rive est de la rivière du Nord.

La commission est cependant d'avis que des évaluations précises des habitats existants devraient être conduites avant la réalisation des travaux. De cette manière, des mesures de compensation appropriées pourraient être déterminées en collaboration avec les spécialistes du MEF. Un suivi devrait également être prévu et des mesures correctives, mises en place au besoin.

Si le projet était autorisé, la commission croit également que le décret gouvernemental devrait exiger que le promoteur effectue, avant la construction du pont et les travaux en berges, des inventaires afin de déterminer la présence ou l'absence d'espèces végétales menacées ou vulnérables. Étant donné que le tracé emprunte un couloir déjà perturbé par l'installation d'un égout collecteur ou d'infrastructures, de tels inventaires pourraient se limiter aux abords de la rivière du Nord, dans la zone risquant d'être visée par les travaux de construction du pont.

De plus, compte tenu de l'unicité, dans le secteur de Saint-Jérôme, de la zone marécageuse présente en rive est de la rivière du Nord, la commission est d'avis qu'un inventaire devrait être réalisé pour déterminer l'utilisation de cet habitat par les reptiles (tortues et couleuvres) ou les amphibiens (grenouilles, rainettes, salamandres). En effet, les mœurs et les besoins de ces espèces animales sont relativement peu connus et plusieurs d'entre elles éprouvent des difficultés dues, entre autres, à la perte de leurs habitats.

Enfin, s'il y a lieu, des mesures d'atténuation appropriées devraient être mises en place par le promoteur, sous la supervision du MEF.

## La valeur d'usage de la rivière du Nord et des boisés environnants

### La fréquentation des berges et leur accessibilité

Les citoyens de la rue Rolland et l'APIGQ accordent une grande importance à la valeur d'usage du secteur de la rivière du Nord touché par le projet. Selon eux, la rue Rolland permet un accès privilégié aux berges de la rivière qui présentent un caractère naturel unique dans la ville de Saint-Jérôme :

*Nulle part ailleurs à Saint-Jérôme il n'y a de véritables accès aux berges. Au centre-ville la promenade est à une hauteur très respectable des berges, étant donné qu'elles sont très escarpées.*  
(Mémoire de M<sup>me</sup> Louise Bégin, p. 3)

En effet, l'étude de cadrage réalisée pour le compte du MTQ en 1987 souligne qu'en amont du barrage de la compagnie Rolland, le secteur de la rivière adjacent à la rue Rolland est le seul dont les berges présentent une pente faible sur tout le territoire de Saint-Jérôme, au sud de la rue De Martigny (document déposé DA5, p. 7).

Les résidants ont soutenu que la rue Rolland est fréquentée par de nombreux promeneurs accédant au site à pied, à vélo ou en voiture. De plus, elle servirait de lieu de repos et de détente pour le personnel du centre hospitalier Hôtel-Dieu de Saint-Jérôme. Certains citoyens considèrent, enfin, que la proximité de la rue Rolland avec le centre-ville de Saint-Jérôme constitue un avantage en matière d'accessibilité. Cet aspect de la question a d'ailleurs été soulevé par le représentant du MEF :

*Il est bien entendu que des boisés régionaux, comme celui de la rivière du Nord qui est situé beaucoup plus au nord, n'offrent pas l'accessibilité qu'un boisé urbain de cette nature-là peut présenter.*  
(M. Sylvain Laramée, séance du 3 novembre 1995, p. 31)

Pour la Ville de Saint-Jérôme, cependant, l'accessibilité aux berges de la rivière du Nord dans le secteur de la rue Rolland dépend entièrement de la bonne volonté et de la tolérance du propriétaire, la compagnie Rolland. Le zonage municipal permettrait d'ailleurs un développement résidentiel si tel était le vœu du propriétaire, ce qui ne

semble toutefois pas être envisagé pour le moment selon le représentant de la compagnie. La Ville de Saint-Jérôme soutient également que la rivière est déjà accessible au centre-ville par la promenade piétonnière aménagée entre les rues De Martigny et Saint-Joseph. De plus, la Ville prévoit l'aménagement d'un parc sur l'autre rive ouest de la rivière. Ce dernier serait relié au réseau cyclable prévu le long de la voie de desserte, permettant ainsi un accès plus avantageux aux berges.

### **Des usages à retrouver**

Pour le représentant du MEF, les usages d'un cours d'eau tel que la rivière du Nord et ses berges, notamment la randonnée pédestre, la pêche, la baignade et le canotage, seront retrouvés avec la réalisation du projet d'assainissement des eaux usées de la région de Saint-Jérôme. Constituant la dernière portion naturelle de la rivière dans la ville de Saint-Jérôme, le secteur à l'étude présenterait un potentiel récréatif important :

*Alors, je veux simplement mentionner que, par rapport à la qualité de vie, par rapport aux usages que l'individu est appelé à exercer dans son milieu, le boisé peut représenter un milieu qui, au plan récréatif, est intéressant.*

(M. Sylvain Laramée, séance du 3 novembre 1995, p. 37)

Par ailleurs, dans un avis transmis à la commission, le MAM fait valoir que :

*[...] des efforts particuliers ont été faits dans le cadre du programme d'assainissement pour que le tronçon de 0,8 km situé en amont du barrage de la cie Rolland puisse maintenir et améliorer le cadre champêtre actuel où les adeptes de la promenade, de la pêche, du canotage auront de plus en plus le goût de pratiquer de telles activités. La présence de la route de desserte viendra briser l'environnement naturel actuel et diminuera sensiblement, par le bruit qu'elle générera, le potentiel récréatif de cette portion du plan d'eau.*  
(Document déposé DB43, p. 6)

Enfin, le représentant de l'APIGQ est d'opinion que la voie de desserte et le pont diminueraient le potentiel récréatif de ce secteur :

*On ne sera plus dans un parc, on va être sur le côté d'un boulevard.*  
(M. Alain Saladzius, séance du 7 décembre 1995, p. 151)

## La valeur patrimoniale de la rue Rolland

Des citoyens de la rue Rolland ont insisté sur la valeur patrimoniale du secteur qu'ils habitent. L'Étude d'impact y fait peu référence, en citant le barrage érigé par la compagnie Rolland en 1882 et des bâtiments qu'elle occupe de part et d'autre de la rivière du Nord :

*[...] l'usine est située sur la rive ouest. Sur la rive est se trouve le centre de formation établi dans le bâtiment qui servait autrefois de résidence au gérant de l'usine. La maison d'accueil des visiteurs, autrefois la résidence de M. Lucien Rolland, gérant général, est localisée au nord-ouest du stationnement des employés, en bordure de la rue Rolland. D'autres maisons ont été construites par la compagnie plus au nord sur la rue Rolland afin de loger ses gérants, surintendants et autres cadres.*  
(Étude d'impact, p. 62)

En audience, un citoyen a rappelé qu'autrefois, la Société d'histoire La Rivière du Nord organisait des visites des lieux. La Ville de Saint-Jérôme s'est dite surprise d'apprendre ce fait. Pour le représentant de la Ville, «il y a eu passablement d'altérations aux immeubles au cours des dernières années, ce qui fait en sorte qu'on ne peut plus retrouver justement le patrimoine architectural d'antan» (M. Pierre Ratté, séance du 26 octobre 1995, p. 144).

La commission a pu constater que ni la Société d'histoire La Rivière du Nord, ni la MRC, ni les autorités municipales n'avaient répertorié les immeubles de la rue Rolland à des fins d'intérêt historique ou patrimonial. Le promoteur confirme qu'encore aujourd'hui, ce site n'apparaît pas au plan d'urbanisme municipal, pas plus qu'à la proposition de schéma d'aménagement révisé.

Par ailleurs, l'avis gouvernemental intitulé *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement pour la municipalité régionale de comté de La Rivière-du-Nord* préconise l'amélioration du cadre bâti, ainsi que la protection et la mise en valeur d'éléments d'intérêt patrimonial et historique :

*Considérant l'importance historique, sociale et économique du développement industriel au début du siècle dans la région de Saint-Jérôme, le ministère est disposé à collaborer avec le milieu afin*

*d'inventorier et de mettre en valeur toute la richesse de ce patrimoine industriel.*

(Document déposé DB30, p. 10)

Jusqu'ici, l'approche privilégiée par la MRC a été d'élaborer certaines dispositions normatives et des mesures réglementaires, laissant aux municipalités le soin de délimiter les aires d'application de ces mesures. Selon l'avis gouvernemental, cette approche n'a pas donné beaucoup de résultats depuis 1987 :

*La MRC devrait, pour être conforme à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, pour marquer sa volonté de préserver, de réhabiliter ou de mettre en valeur ses richesses patrimoniales et pour être plus efficace à ce chapitre, déterminer les territoires d'intérêt où s'appliquent les mesures du document complémentaire.*

(Document déposé DB30, p. 9)

Il est possible, sinon probable, que le secteur de la rue Rolland ne puisse obtenir l'un ou l'autre des statuts de niveau national et jouir du degré de protection qui s'y rattache, soit la «reconnaissance», le «classement» ou la «déclaration» prévus par la *Loi sur les biens culturels* (L.R.Q., c. B-4). Mais la commission croit que l'usine Rolland est à l'origine de la ville de Saint-Jérôme. À ce titre, les organismes et les autorités municipales devraient se préoccuper de conserver les éléments du paysage qui peuvent témoigner d'une page de l'histoire municipale et régionale.

La commission rappelle que, depuis le 2 avril 1986, les municipalités peuvent, elles aussi, protéger des immeubles ou des lieux d'intérêt local ou régional par «constitution en site du patrimoine d'une partie de leur territoire». L'article 84 de la *Loi sur les biens culturels* spécifie qu'un tel site doit être compris dans une zone identifiée au plan d'urbanisme comme zone à protéger.

### **Les impacts sur le paysage**

Pour diminuer les impacts du bruit, le promoteur suggère d'aménager un talus de 3,5 mètres de hauteur et d'y effectuer un aménagement paysager comprenant la plantation de conifères. Selon lui, ce talus cacherait la vue de la voie de desserte aux occupants des résidences de la rue Rolland, au niveau du rez-de-chaussée. Par contre, il aurait pour effet de limiter la vue sur la rivière aux résidents des deux propriétés situées le plus près de la voie de desserte. Ces modifications au paysage sont

considérées comme «mineures» (M. Pierre Ratté, séance du 25 octobre 1995, p. 153 et séance du 26 octobre 1995, p. 14).

Les citoyens de la rue Rolland ne sont pas de cet avis et craignent que la beauté du paysage soit altérée par l'aménagement de la voie de desserte et la construction du pont :

*Présentement, d'octobre à mai, on a une vue magnifique sur la rivière du Nord, du premier et du deuxième étage, et pendant toute l'année, du troisième. L'Étude d'impact fait mention des deux premières maisons, mais, en réalité, on affecte au moins les cinq premières, à notre avis.*

(M. Richard Brunelle, séance du 5 décembre 1995, p. 57)

La structure du pont elle-même risque d'influencer l'intensité des impacts visuels. En effet, l'installation ou non d'un pilier central pourrait amener des modifications de l'ordre de 60 % à l'épaisseur du tablier (document déposé DA35, p. 3).

## Un projet qui tient compte de la valeur du milieu

Après avoir analysé les impacts de la construction d'un nouveau pont et du passage de la voie de desserte eu égard au milieu naturel, au paysage et à la valeur d'usage de la section de la rivière du Nord adjacente à la rue Rolland, la commission constate que le potentiel récréatif du secteur serait amoindri si le projet se réalisait tel qu'il est proposé. La commission considère également que ce potentiel récréatif devrait être davantage mis en valeur par les autorités municipales et qu'il pourrait alors constituer un atout majeur pour l'ensemble des citoyens de l'agglomération. En ce sens, en améliorant l'accessibilité à ce secteur, la commission est d'avis que la réalisation du projet devrait constituer un déclencheur pour des réalisations concrètes visant la mise en valeur de cette partie de la ville de Saint-Jérôme.

Au cours de l'audience publique, le promoteur ainsi que les acteurs économiques en faveur du projet se sont dits préoccupés par ses impacts environnementaux. Ainsi, le représentant de la Chambre de commerce Saint-Jérôme métropolitain s'est exprimé en ces termes :

*[...] il doit y avoir des aménagements particuliers qui doivent être pensés et construits en fonction de minimiser les impacts sur les*

*secteurs du bord de la rivière et de la rue Rolland. Et c'est sûr que ces aménagements-là vont coûter des sous. Dans un encadrement économique, la Chambre de commerce considère qu'il est important de pouvoir injecter une certaine somme pour protéger les acquis qui sont là, tout en pouvant réaliser le projet.*

(M. Jean-Marc Drolet, séance du 6 décembre 1995, p. 184)

Un représentant de la garderie Le Funambule a aussi insisté sur l'importance d'atténuer davantage les effets du projet :

*[...] c'est sûr qu'il y a peut-être des impacts financiers pour le promoteur, qui est la Ville de Saint-Jérôme. Mais moi, je pense qu'il y a un prix à payer pour maintenir une qualité de vie [...].*

(M. Gilles Cuillier, séance du 5 décembre 1995, p. 21)

La commission propose que la Ville de Saint-Jérôme élabore un concept de mise en valeur et de gestion intégrée des ressources offertes par l'environnement naturel de tout le secteur. Ce concept devrait tenir compte, à la fois, de la valeur écologique des boisés, de l'intérêt patrimonial de la rue Rolland, des impacts sur le paysage et, finalement, du potentiel récréatif de la rivière du Nord ainsi que de celui des boisés adjacents au secteur de l'hôpital et de la garderie Le Funambule. La commission suggère également à la Ville de Saint-Jérôme d'associer ses citoyens à l'ensemble de cette démarche.

À titre d'exemples, la commission est d'avis que des recherches documentaires plus poussées devraient être faites sur l'intérêt historique et patrimonial que peut représenter le secteur de la rue Rolland. Dans la mesure où les informations seraient concluantes, les citoyens et les autorités municipales devraient examiner la pertinence d'y créer un «site du patrimoine». Outre les avantages et les obligations qu'il peut comporter pour la Ville de Saint-Jérôme et les propriétaires des immeubles, un tel statut conférerait au secteur un attrait supplémentaire. La Société d'histoire La Rivière du Nord pourrait aussi être mise à contribution par l'organisation de visites guidées ou la conception de panneaux d'information.

Le promoteur devrait également apporter une attention particulière aux aspects esthétiques des aménagements réalisés, tout en associant les propriétaires de la rue Rolland à leur élaboration. Ainsi, des efforts devraient être consentis afin que le design du pont s'intègre le plus harmonieusement possible au paysage.

La Ville de Saint-Jérôme devrait aussi prendre entente avec la compagnie Rolland ou déboursier les sommes nécessaires pour acquérir, protéger, aménager et mettre en valeur les berges de la rive est de la rivière du Nord.

La protection du boisé derrière l'hôpital et la garderie devrait être assurée compte tenu de sa valeur propre. Des sentiers pourraient y être aménagés pour permettre aux promeneurs d'accéder aux berges de la rivière du Nord.

Sans éliminer complètement les répercussions du projet, de telles actions auraient à tout le moins le mérite d'en réduire l'ampleur. Au-delà de cette considération, la commission est d'avis qu'un concept de mise en valeur et de gestion intégrée permettrait non seulement à la population résidant ou fréquentant ce secteur de continuer à jouir de ses attraits, mais contribuerait également à la qualité de vie des citoyens de l'ensemble de l'agglomération.

## Les autres impacts

### Les expropriations et la valeur marchande des propriétés

La réalisation du projet impliquerait l'acquisition de terrains par la municipalité de Bellefeuille et les Villes de Saint-Jérôme et de Saint-Antoine. Dans la plupart des cas, il s'agirait de parties de lots dont les superficies varient de 5,5 à 13 302 mètres carrés. Le total des superficies à exproprier s'élève à près de 90 000 mètres carrés (Étude d'impact, p. 30).

Environ 70 % des terrains qui seraient visés par l'acquisition sous forme d'entente gré à gré ou d'expropriation appartiennent à la compagnie Rolland. D'autres commerces et industries seraient également touchés, soit les Entreprises N.D. Bélanger inc., la compagnie Eagle Lumber inc., la Succession Lajeunesse, le restaurant Harvey's, le magasin Bocan, l'entrepôt Karex inc., la firme Trica et la sablière Les Exploitations J.M. Lajeunesse ltée.

Quelques propriétés résidentielles s'ajouteraient aussi. Les propriétés du 8, rue Brière et du 454, rue Rolland et celle du 320, rue de Saint-Jovite seraient acquises. Lors de l'audience, seule la propriété du 454, rue Rolland a fait l'objet de représentations. Un échange de correspondance entre les propriétaires et la Ville de Saint-Jérôme a été

déposé à la commission. Deux options ont été soumises par le promoteur aux propriétaires concernés, soit l'expropriation totale de leur propriété ou l'acquisition de leur terrain et le déplacement de leur résidence sur un autre terrain privé situé plus au nord sur la rue Rolland et adjacent à la rivière du Nord (documents déposés DC4 et DA33).

Lors de l'échange suivant la présentation de leur mémoire, les propriétaires du 454, rue Rolland ont fait connaître leur position :

*[...] on a la chance et la malchance d'être soit expropriés ou de déménager, [...] si la rue Rolland n'existe plus, bien nous autres, on n'aura probablement plus d'intérêt à rester là [...] ce qu'on veut, nous, c'est rester comme on est là [...].*

(M. Jean Asselin et M<sup>me</sup> Marlène Girard, séance du 5 décembre 1995, p. 131)

La commission a examiné cette proposition de déplacement de la résidence. Il y a peu de terrains vacants au nord de la rue Rolland, donnant accès et vue sur la rivière du Nord. La commission considère que l'impact incontournable créé par la mise en place d'une route et d'un pont sur la rivière du Nord est déjà considérable et qu'il ne doit d'aucune façon être accentué. Déplacer la résidence du 454, rue Rolland sur un terrain adjacent à la rivière revient à amputer une autre partie du boisé. La commission recommande plutôt la préservation des éléments existants du milieu, dans un concept d'aménagement intégré au service des intérêts de la communauté.

Dans un autre ordre d'idées, plusieurs participants vivant à proximité de l'emprise projetée, mais non visés par l'expropriation, estiment qu'ils subiraient des préjudices sérieux. Vu l'incidence sur la valeur marchande de leurs propriétés, ils réclament une compensation financière, voire l'expropriation de leurs propriétés. La *Loi sur l'expropriation* ne prévoit aucune mesure dans ces cas particuliers.

Compte tenu que ces revendications sont courantes dans le cadre de projets routiers, la commission croit qu'une instance appropriée devrait examiner la question de dédommagements et de compensations financières possibles afin de voir s'il y a lieu de proposer au législateur des modifications à la *Loi sur l'expropriation*. Cette instance pourrait être constituée d'experts en évaluation et de membres du Tribunal de l'expropriation. Considérant leur expertise dans le domaine, ces personnes pourraient évaluer la pertinence d'inclure dans la *Loi sur l'expropriation* des mesures qui tiennent compte, par exemple, de la distance séparant les propriétés de l'emprise, des préjudices qui sont causés et de l'incidence sur la valeur des propriétés touchées.

Relativement à l'actuel projet et à défaut de pouvoir compenser financièrement et selon le degré d'atteinte les propriétaires qui seraient touchés par la réalisation du projet, la commission insiste pour que le promoteur applique des mesures d'atténuation qui réduisent les impacts identifiés.

## Les eaux souterraines

La contamination possible des eaux souterraines a également fait l'objet de préoccupations de la part de citoyens qui ont participé à l'audience publique.

Ce sujet a été examiné par le promoteur dans l'Étude d'impact. Selon ce document, le niveau de l'eau souterraine dans le secteur de la rue Brière se situe à environ dix mètres de profondeur. De plus, sur la base de données publiées par le MEF, les eaux souterraines du secteur situé entre l'autoroute 15 et la rivière du Nord seraient peu vulnérables à la pollution puisqu'elles reposent sur des unités pédologiques argileuses et silteuses (Étude d'impact, p. 46). Treize propriétés, toutes situées sur la rue Brière, entre la rue du Camping et la rue Saint-Christophe, sont alimentées en eau potable par des puits et équipées de fosses septiques (Étude d'impact, p. 65).

Dans son analyse des impacts du projet, le promoteur soutient que les propriétés alimentées en eau potable par des puits n'ont jamais connu de problèmes de contamination malgré la proximité de l'autoroute des Laurentides et de la rue Brière où s'effectue un épandage régulier de fondants durant l'hiver. Compte tenu de ce fait et de la nature des sols qui pourraient agir comme matériaux filtrants, il évalue que les risques d'impact de l'utilisation de fondants sur la qualité des eaux souterraines seraient presque nuls. En conséquence, aucune mesure d'atténuation n'est proposée (Étude d'impact, p. 123 à 125).

Par ailleurs, à la suite de questions soulevées par le MEF à l'étape de l'analyse de la recevabilité de l'Étude d'impact, la Ville de Saint-Jérôme s'est engagée «à mettre en place un plan de suivi de la qualité de l'eau souterraine des puits et à implanter des mesures correctives advenant une contamination de ceux-ci» (document déposé DB16).

Au moment de la présentation de son mémoire devant la commission, un citoyen a souligné que les quelque trente résidences de la rue Saint-Christophe ne sont pas desservies par un réseau d'aqueduc et dépendent de puits de surface ou de puits artésiens pour leur alimentation en eau potable (M. René Boivin, séance du

6 décembre 1995, p. 14). Les répercussions possibles du projet sur la qualité de l'eau potable inquiètent les propriétaires de la rue Saint-Christophe. La Municipalité de Bellefeuille a confirmé que ces résidences, situées sur son territoire, sont desservies seulement par le réseau d'égout de la Ville de Saint-Jérôme (M. Alain Bilodeau, séance du 6 décembre 1995, p. 197).

Au cours de la première partie de l'audience publique, le promoteur s'était déjà engagé à procéder à une vérification de la qualité de l'eau des puits de la rue Brière avant la construction de l'échangeur et de la voie de desserte, de manière à pouvoir évaluer précisément l'impact des travaux (M. Richard Bégin, séance du 3 novembre 1995, p. 118 et 119). À la suite de l'intervention des propriétaires de la rue Saint-Christophe, le maire de Bellefeuille a pris l'engagement, si le projet devait se concrétiser, de réaliser une analyse complète de la qualité de l'eau des puits de cette rue avant le début des travaux et d'effectuer un suivi pour évaluer les répercussions du projet (M. Gaston Laviolette, séance du 6 décembre 1995, p. 198).

En conclusion, la commission estime que l'éventuel décret d'autorisation devrait préciser les modalités d'un suivi environnemental de la qualité de l'eau des puits privés permettant d'évaluer la situation avant la construction des infrastructures routières de même qu'après la réalisation des travaux. Le promoteur devrait assumer les coûts de ce suivi ainsi que des mesures correctives si elles s'avéraient nécessaires.

## Les impacts visuels

Bien que les effets du projet sur le milieu visuel aient été principalement discutés par les citoyens en regard de la portion de la rivière du Nord attenante à la rue Rolland, la commission tient à faire quelques commentaires sur les aspects plus généraux de cette problématique.

En effet, tout projet d'infrastructure routière implique des modifications importantes du paysage et comporte ainsi des effets, en particulier pour les citoyens vivant en bordure de la nouvelle route. À la suite de l'évaluation des répercussions du projet sur le milieu visuel, le promoteur mentionne dans l'Étude d'impact que :

*[...] de façon générale, l'expérience visuelle des usagers qui emprunteront cette route sera vraisemblablement fort positive. En ce*

*qui a trait aux riverains, à quelques exceptions près, la route ne leur sera pas visible et les paysages existants, peu modifiés.*  
(Étude d'impact, p. 132)

La commission ne peut être en accord avec cet énoncé que dans la mesure où les boisés ceinturant la voie de desserte ne seront pas complètement éliminés dans le cadre du développement industriel et commercial prévu aux plans de zonage de Saint-Jérôme et de Bellefeuille. Cette position vient appuyer la proposition de la commission énoncée précédemment, à savoir que la réglementation de zonage des deux municipalités devrait être modifiée pour assurer la protection d'une zone tampon boisée entre la route et les nouveaux développements.

Dans l'Étude d'impact, le promoteur identifie certains secteurs plus problématiques et propose des mesures d'atténuation. Outre la rue Rolland, des mesures particulières sont suggérées pour la rue Brière, vis-à-vis de son raccordement à la voie de desserte, pour la rue Saint-Christophe ainsi que pour la 3<sup>e</sup> Rue à Saint-Antoine (Étude d'impact, p. 134 et 135). Celles-ci visent principalement à conserver le couvert végétal existant ou à réduire, par des aménagements paysagers, les impacts visuels causés par l'implantation d'écrans sonores prenant la forme d'un talus ou d'un mur.

À ce sujet, la commission est d'avis que le promoteur devrait associer les citoyens concernés aux décisions qui ont trait à la forme et à l'emplacement de l'aménagement ainsi qu'à la nature des matériaux utilisés pour atténuer les impacts sonores de l'échangeur et de la voie de desserte. Les suggestions des citoyens touchés, comme celle formulée par les propriétaires de la rue Saint-Christophe, devraient être sérieusement prises en considération. La commission constate également que les personnes habitant la résidence La Noblesse seront, sans contredit, touchées par le projet, puisque aucune mesure particulière d'atténuation de bruit ne peut être mise en place. Pour la commission, ces personnes devraient, à tout le moins, être elles aussi associées aux discussions et aux décisions concernant l'apparence du mur-écran qui devrait être érigé à la limite arrière des résidences situées sur la 3<sup>e</sup> Rue.



---

# Conclusion

La Ville de Saint-Jérôme et la Municipalité de Bellefeuille se sont associées en tant que promoteur d'un projet de construction d'un nouvel échangeur sur l'autoroute 15, à la hauteur de la rue Brière. Ce projet prévoit aussi l'aménagement d'une voie de desserte permettant de relier l'échangeur Brière aux rues De Martigny et Melançon qui traversent Saint-Jérôme du nord au sud.

Compte tenu de la dynamique d'interaction qui caractérise l'agglomération de Saint-Jérôme, la commission a examiné le projet dans la perspective des besoins de l'agglomération urbaine que constituent les municipalités de Saint-Antoine, de Lafontaine, de Bellefeuille et de Saint-Jérôme. Elle reconnaît cette dernière comme capitale régionale.

En réalisant le projet, le promoteur vise à améliorer la circulation routière et à encourager le développement industriel, résidentiel et commercial. Au chapitre de la circulation routière, la commission a analysé les problèmes invoqués par le promoteur, lesquels ont trait à la fluidité de la circulation, à la configuration du réseau routier de l'agglomération ainsi qu'au trafic lourd.

Pour la commission, et sous l'angle des besoins de déplacements automobiles, de l'accès aux destinations courantes et de la sécurité, le projet ne serait pas nécessaire, mais simplement utile. Le caractère urgent, important et prioritaire du projet, du point de vue des besoins de circulation routière, n'est pas établi.

Des correctifs aux problèmes de circulation sont déjà prévus dans le *Plan directeur de la circulation* de la Ville de Saint-Jérôme. La priorité des interventions devrait tenir compte du coût, du caractère préventif et de l'efficacité prévisible des correctifs

envisagés par rapport aux problèmes diagnostiqués. De plus, d'autres solutions aux problèmes de circulation devraient être examinées et implantées sans délai.

Pour la commission, il n'y a pas vraiment de problèmes de fluidité de la circulation ou de problèmes sérieux d'accès aux sites et destinations usuelles du territoire. L'accès à l'autoroute 15 est déjà satisfaisant pour un bon nombre d'utilisateurs du système routier de l'agglomération. Les problèmes causés par la présence de véhicules lourds dans les quartiers résidentiels sont déjà résolus en partie.

Bien qu'elle soit d'accord avec le fait que la voie de desserte puisse contribuer à améliorer la sécurité en répartissant les déplacements sur l'ensemble du territoire visé par le projet, la commission considère que sa réalisation ne constitue pas une solution spécifique au problème du nombre élevé d'accidents sur le territoire, principalement sur la rue De Martigny.

La commission est néanmoins d'avis que l'amélioration de l'accès aux destinations fréquentes des utilisateurs conforterait la vocation commerciale et institutionnelle de Saint-Jérôme. Selon elle, le projet représenterait un avantage sur le plan de l'amélioration de l'accès aux services et secteurs stratégiques de l'ensemble territorial formé par Saint-Jérôme, Bellefeuille, Saint-Colomban, Saint-Antoine, Lafontaine et Saint-Canut, pour les déplacements intersectoriels et pour la sécurité des utilisateurs du système routier desservant cette agglomération.

En ce qui a trait à l'incidence du projet routier sur les divers projets de développement, la commission est d'avis qu'au point de vue industriel, c'est la Municipalité de Bellefeuille qui tirerait le plus d'avantages des suites de la construction de l'échangeur et de la voie de desserte. Le projet pourrait en effet fournir de meilleures conditions d'accès et ainsi favoriser la croissance industrielle de la partie sud de son territoire.

Au niveau résidentiel, le projet ne favoriserait pas spécifiquement la Ville de Saint-Jérôme, dont le territoire est à peu près entièrement développé. Il apparaît toutefois qu'un nouvel échangeur au sud de Saint-Jérôme constituerait une incitation pour le développement résidentiel des territoires avoisinants. D'autant plus que son complément, la voie de desserte, avantagerait la population qui devrait effectuer des

déplacements vers le centre-ville de Saint-Jérôme, là même où se trouvent les divers biens et services habituellement recherchés.

En regard du développement commercial, la commission constate que le secteur commercial de la terre à Pilon est la seule zone en bordure de l'autoroute 15 qui n'a pu être développée. Elle reconnaît que ce site a un potentiel élevé pour le développement commercial et qu'il serait plus difficile de développer un tel secteur si le projet n'était pas réalisé.

Quant aux commerces à grande surface dont la venue pourrait être favorisée par le projet, la commission ne croit pas qu'il lui revient de statuer sur la pertinence de leur implantation. Elle croit, pas ailleurs, qu'une synergie pourrait s'établir entre les commerces à grande surface et le centre-ville, d'autant plus que la nature des commerces existants au centre-ville et ceux projetés en périphérie est déjà différente et que l'attraction pour le centre-ville peut aussi émaner de son intérêt culturel et récréotouristique.

En ce qui concerne l'étalement urbain et bien que le projet puisse avoir une incidence sur le développement des villes voisines de Saint-Jérôme, la commission est d'avis qu'indépendamment de sa réalisation, la croissance observée de l'urbanisation devrait se poursuivre.

De l'avis de la commission, le développement des commerces à grande surface pourrait profiter au centre-ville de Saint-Jérôme en lui offrant une nouvelle clientèle. L'effet d'attraction n'est toutefois pas acquis. Selon la commission, le programme de revitalisation du centre-ville devient d'autant plus prioritaire qu'une nouvelle dynamique doit être suscitée pour que s'exerce pleinement la synergie entre ces deux pôles d'attraction. Il faut dès maintenant que le centre-ville suscite un intérêt tel qu'une attraction se développe naturellement entre la périphérie et son centre, entre les municipalités voisines et le cœur de la ville-centre. La commission pense que l'échéance de 12 ans que la Ville s'est donnée est trop longue et qu'un plan accéléré de revitalisation devrait être mis en œuvre, de sorte que le centre-ville devienne attrayant au moment où les gens se rendront à Saint-Jérôme, attirés notamment par les commerces à grande surface.

Même si le projet peut présenter des avantages sous l'angle de la circulation routière et du développement, la commission considère néanmoins que son autorisation devrait être conditionnelle à la mise en place de mesures d'atténuation. En effet, après examen, la commission conclut que le projet aurait des répercussions significatives sur l'environnement et la communauté.

Au sujet du bruit, la commission croit que la marge de sécurité du promoteur dans ses évaluations du climat sonore découlant du projet n'est pas particulièrement grande. Elle est d'avis que le promoteur devrait valider ses résultats. Certains secteurs touchés par le projet présentent des problèmes. En fait, les mesures d'atténuation proposées par le promoteur ne permettraient pas d'abaisser le niveau sonore pour atteindre le critère reconnu de 55 dBA. Compte tenu de l'impact très fort à certains endroits, la commission insiste pour que des mesures d'atténuation supplémentaires soient prises comme la limitation de la vitesse, l'interdiction du trafic lourd la nuit et la protection de boisés.

À l'égard des boisés situés à l'ouest de la rivière du Nord, la commission considère que les impacts du déboisement ont été sous-évalués. Alors que le projet présenté vise le développement d'un nouveau secteur de l'agglomération, aucune garantie n'est offerte à la population qu'un minimum d'espaces verts sera protégé. Or, les espaces boisés en milieu urbain possèdent une grande valeur sur le plan récréatif, écologique et esthétique, valeur qui correspond à l'attachement des citoyens pour ces boisés. C'est pourquoi la commission est d'avis que, d'une part, la Ville de Saint-Jérôme doit prendre l'engagement de devenir propriétaire du boisé zoné parc en bordure de la rivière afin que des aménagements puissent être réalisés concurremment avec la construction des infrastructures routières. D'autre part, la commission estime que la Ville de Saint-Jérôme et particulièrement la Municipalité de Bellefeuille devraient élaborer et mettre en vigueur des mesures assurant le maintien des zones boisées dans les secteurs qu'elles considèrent voués au développement résidentiel, industriel et commercial. Selon la commission, le promoteur devrait prévoir la conservation d'une bande boisée pouvant servir de zone tampon le long de la voie de desserte. Une telle mesure permettrait de réduire les effets négatifs de la route et du développement qui y serait associé sur les secteurs à vocation résidentielle et institutionnelle avoisinants.

Après avoir analysé les impacts du projet sur la section de la rivière du Nord adjacente à la rue Rolland, la commission propose, d'une part, que des inventaires de certains habitats et espèces de la faune et de la flore soient réalisés. D'autre part, eu égard au milieu naturel, au paysage et à la valeur d'usage du secteur, la commission constate que le potentiel récréatif serait amoindri si le projet se réalisait tel qu'il est proposé. La commission considère également que ce potentiel récréatif devrait être davantage mis en valeur par les autorités municipales et qu'il pourrait alors constituer un atout majeur pour l'ensemble des citoyens de l'agglomération. En ce sens, si l'on améliorerait l'accessibilité à ce secteur, la commission est d'avis que la réalisation du projet devrait constituer un déclencheur pour des réalisations concrètes visant la mise en valeur de cette partie de la ville de Saint-Jérôme.

La commission propose que la Ville de Saint-Jérôme élabore un concept de mise en valeur et de gestion intégrée des ressources offertes par l'environnement et le milieu naturel de tout le secteur. Ce concept devrait tenir compte, à la fois, de la valeur écologique des boisés, de l'intérêt patrimonial de la rue Rolland, des impacts sur le paysage et, finalement, du potentiel récréatif de la rivière du Nord ainsi que de celui des boisés adjacents au secteur de l'hôpital et de la garderie Le Funambule. La commission suggère également à la Ville de Saint-Jérôme d'associer ses citoyens à l'ensemble de cette démarche.

Enfin, plusieurs participants vivant à proximité de l'emprise projetée, mais non visés par l'expropriation, estiment qu'ils subiraient des préjudices sérieux. Vu l'incidence sur la valeur marchande de leurs propriétés, ils réclament une compensation financière, voire l'expropriation de leurs propriétés. La *Loi sur l'expropriation* ne prévoit cependant aucune mesure dans ces cas particuliers. Compte tenu que ces revendications sont courantes dans le cadre de projets routiers, la commission croit qu'une instance appropriée devrait examiner la question de dédommagements et de compensations financières possibles afin de voir s'il y a lieu de proposer au législateur des modifications à la *Loi sur l'expropriation*.

En ce qui concerne précisément les résidants des rues Brière et Saint-Christophe, la commission estime qu'une évaluation de la qualité de l'eau des puits privés devrait être effectuée avant et après les travaux. Le cas échéant, des mesures correctives devraient être apportées par le promoteur.

En somme, le projet est justifié parce qu'il serait utile à la circulation routière et au développement industriel, résidentiel et commercial de l'agglomération. Toutefois, à défaut de donner suite aux diverses mesures proposées pour atténuer les impacts du projet sur l'environnement et la communauté, la commission considère qu'il deviendrait alors inacceptable.

FAIT À MONTRÉAL,

  
JOIANNE GÉLINAS  
présidente

  
QUSSAI SAMAK  
commissaire

  
CAMILLE GENEST  
commissaire

Ont contribué à l'élaboration et à la rédaction du rapport :

SYLVIE DESJARDINS, analyste  
GISÈLE RHÉAUME, analyste

et ont collaboré :

JOHANNE DESJARDINS, agente de secrétariat  
LUC L'ÉCUYER, technicien en information  
CARMEN OUMET, agente d'information  
MARTINE TOUSIGNANT, secrétaire de commission

---

## Bibliographie

*Loi sur les biens culturels* (L.R.Q., c. B-4).

MÉLANÇON, STÉPHANE. «Le centre-ville : à quand le préjugé favorable ?», *Municipalité*, octobre 1992, p. 19-20.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Bruit communautaire. Explications sur les critères de bruit des terrains suspects, sur le bruit de fond et sur la méthode de mesure de ces bruits*, Direction régionale Mauricie—Bois-Francs, 20 mars 1989, 6 p.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Problématique du bruit communautaire et élaboration d'une politique québécoise*, Direction de l'assainissement de l'air, sans date, 34 p.

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. «Dossier revitalisation», *Municipalité*, septembre 1985, 21 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Combattre le bruit de la circulation routière. Techniques d'aménagement et interventions municipales*, Service de l'environnement, 1987, 98 p.

MONDOUX, JEAN-MAURICE. *Le son : sa nature, sa mesure, ses effets sur l'humain*, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, mars 1989, 31 p.

RÉGIE RÉGIONALE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE L'OUTAOUAIS. *Le bruit communautaire*, Direction de la santé publique, sans date, 2 p.

*Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9).

TABLE RONDE SUR LES VILLES-CENTRES. *Problématique des villes-centres au Québec*, ministère des Affaires municipales, 1994, 90 p.



---

## **Annexe 1**

# **Le mandat**





Le ministre de l'Environnement  
et de la Faune

Québec, le 27 septembre 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 la Présidente,

En ma qualité de ministre de l'Environnement et de la Faune et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet de construction d'une bretelle d'accès à l'Autoroute 15, kilomètre 41, et d'une voie de desserte sud sur le territoire de la Ville de Saint-Jérôme, et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.

Le mandat du Bureau débutera le 12 octobre 1995.

Veuillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



JACQUES BRASSARD

c.c. M. Michel Paillé, député de Prévost

17<sup>e</sup> étage  
150, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 4Y1

Téléphone : (418) 643-8259  
Télécopieur : (418) 643-4143

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

Téléphone : (514) 873-8374  
Télécopieur : (514) 873-2413







Québec, le 28 septembre 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 de tenir une audience publique concernant le projet de construction d'une bretelle d'accès à l'Autoroute 15, kilomètre 41, et d'une voie de desserte sud sur le territoire de la Ville de Saint-Jérôme et ce, à compter du 12 octobre 1995.

Conformément aux dispositions de l'article 2 des *Règles de procédure relatives au déroulement des audiences publiques*, je vous confie la présidence de la commission chargée de tenir enquête et audience publique sur le projet précité.

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

La présidente par intérim,

  
Claudette Journault

c.c. M<sup>c</sup> Jean-Claude Dallaire, conseiller juridique et secrétaire du BAPE





---

## Annexe 2

# Les demandes d'audience publique



# APIGQ

Association professionnelle des ingénieurs  
du gouvernement du Québec

0 2 MAJ

4270

Vanier, le 28 avril 1995

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

N/Réf. : X3 N0016

Monsieur le Ministre,

Nous vous transmettons, par la présente, une requête afin que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement tienne des audiences publiques relativement au projet de construction de bretelles d'accès à l'autoroute 15, d'une voie de desserte de 2,6 km et d'un pont enjambant la rivière du Nord à Saint-Jérôme.

Ce projet est essentiellement défrayé par le Programme d'infrastructures Canada-Québec et par les municipalités, mais nous sommes en désaccord avec celui-ci.

L'examen des documents disponibles nous indique que :

1. Ce projet détruira un site d'une rare qualité à l'endroit même où le pont enjambera la rivière du Nord. Il s'agit d'un site naturel attrayant qui mériterait, à notre avis, d'être conservé comme parc régional. Signalons que le Programme d'assainissement des eaux permettra que les eaux de la rivière soient entièrement assainies d'ici environ trois ans. Déjà, toutes les municipalités en amont de Saint-Jérôme ont pratiquement terminé leurs travaux, d'où l'intérêt de donner accès à la rivière aux citoyens pour qu'ils profitent, enfin, de leurs investissements ! À l'instar du projet hydroélectrique de Mont-Rolland, c'est à se demander s'il a été interdit aux responsables de votre ministère d'inspecter le site où sera construit ce pont. D'autre part, il existe déjà un viaduc à cet endroit permettant la traversée de l'autoroute et l'échangeur routier de Saint-Jérôme n'est qu'à 1,5 km plus au nord.

2. La justification présentée nous apparaît inacceptable :

Aucune alternative n'est envisagée afin de résoudre le problème de circulation rencontré. De plus, aucun coût ne figure au rapport ; il n'y a donc eu aucune étude de rentabilité de réallée, ni aucune comparaison économique entre les diverses solutions possibles. Dans les faits, les principaux bénéficiaires de ce projet s'avéreront les développeurs et promoteurs locaux, notamment les propriétaires des immenses terrains à développer aux environs, ainsi que la compagnie Cascades, dont l'usine située à quelques centaines de mètres des ouvrages prévus se trouvera directement reliée à l'autoroute des Laurentides.

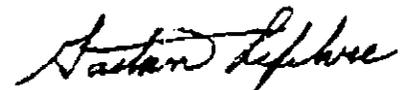
3. Les conséquences d'un tel projet pourraient se révéler lourdes et multiples:

- a) Destruction d'un site d'une richesse exceptionnelle.
- b) Attribution des fonds publics en faveur, essentiellement, d'intérêts privés alors que ces montants pourraient être utilisés plus judicieusement à des fins compatibles avec le but du programme d'infrastructures : soit la restauration d'ouvrages municipaux déficients ou la construction d'ouvrages structurants. Dans ce cas-ci, selon nous, ni l'un ni l'autre de ces objectifs ne concerne ce projet et, compte tenu des investissements requis, il y aurait lieu de se questionner sérieusement sur sa pertinence.
- c) Mise en oeuvre d'un solution pouvant se révéler inappropriée en ce qui a trait à l'aménagement du territoire, avec les conséquences économiques et environnementales que ce type d'aménagement peut occasionner.

Pour ces raisons, nous demandons que la population ait l'opportunité de se prononcer sur ce projet aux nombreuses retombées néfastes.

Veuillez agréer, Monsieur le ministre, l'assurance de nos meilleurs sentiments.

Le Président,



Gaétan Lefebvre, ing.

GL/g

cc. MM. Daniel Paillé, député de Prévost  
Guy Chevette, ministre des Affaires municipales  
Jacques Léonard, ministre des Transports

Saint-Jérôme 8 mai 95

100

CR-3.2

Projet de construction de l'échangeur Brière :  
l'autoroute 15 et d'une voie de desserte

AUD 6211-06-

1995 05 12

CABINET DU MINISTRE

REF: 4543

M. G. Brassard  
ministre de l'environnement  
3900 rue de Marly  
6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy  
Québec

Monsieur le Ministre,

Par la

présente, nous vous demandons la tenue d'une  
audience publique, sur le projet de construc-  
tion d'un pont et d'une bretelle d'auto-  
te, traversant la rivière des Nord.

Le projet a  
été présenté par le B.A.P.E pour la muni-  
cipalité de Saint-Jérôme le 2 mai 19

Nous considé-  
rons que ce projet causerait des dommages  
trop importants à l'environnement. En  
voici une brève énumération:

• Dommages aux be-  
ges de la rivière,

- détérioration d'un des plus beaux sites de Saint-Jérôme (site patrimonial)
- détérioration sensible de l'environnement visuel et sonore

- détérioration totale de la faune dans les boisés longeant la rivière.

- détérioration de la qualité de vie des résidents de la rue Rolland, longeant la rivière du Nord

En espérant que vous  
donnerez suite à cette demande,

Huguette Bégin et Francine Touche  
380 Rolland 432 Rolland  
pour les résidents de la rue  
Rolland

\* ci-joint les signatures et adresses des résidents de la rue Rolland.

Christiane Tardieu 124 Rolland St. Jiron

Michèle P. Dore  
369 Rolland

Guy Forget  
389 Rolland

Michele Rolland  
370 avenue Rolland

Louise Bégin Fillion

Claude Pérignon

209 Ave. Rolland

Bernard Brunelle

Jean-Jacques Tremblay

378 Rolland

150 rue Montigny

MICHEL BELHUMIER

10920 FRESNIERS MIRABEL JONKRO

Jean Arsenin 454 AVE ROLLAND

André Jean Dutilleul 44000 Rolland

Stéphane Bégin 446 Rolland

Gerard Larive 410 Rolland

Fernande Jézou 410 Rolland

Francine Turchette 432 Rolland

Marquerite Richer

René Richer 416 Rolland

Monique Tremblay 378 Rolland

Claude Jézou 371 Rolland

\* Francine Touchette 432 Rolland

\* Louise Bégin 380 Rolland



par télécopieur

Montréal, le 17 mai 1995

M. Jacques Brassard  
Ministre  
Ministère de l'Environnement et de la Faune  
3900, rue de Marly, 8<sup>e</sup> étage  
Ste-Foy (Québec)  
G1X 4E4

Objet : Demande d'audience publique sur le projet de  
de construction de bretelles d'accès à  
l'autoroute 15 et d'une voie de desserte sud

Monsieur le Ministre,

Après avoir pris connaissance de l'information disponible sur ce projet, le Conseil régional de l'environnement des Laurentides (CRELA) vous demande d'ordonner des audiences publiques afin que la population locale, en particulier, puisse en évaluer la pertinence, comparer les options alternatives et prendre connaissance de la nature et de l'ampleur des véritables impacts du projet des deux promoteurs, la municipalité de St-Jérôme et la paroisse de Bellefeuille.

Le CRELA, dont la mission régionale est de faire la promotion du développement viable, d'assurer la protection de l'environnement et de favoriser la participation des citoyens au processus décisionnel, juge pour sa part que la justification de ce projet doit être remise en cause et que l'évaluation des impacts doit être refaite.

Il nous semble en effet que l'objectif «d'amélioration de l'accès à l'autoroute 15...» ne constitue qu'un prétexte pour mettre en place les infrastructures routières jugées nécessaires au développement résidentiel, commercial et industriel envisagé dans le secteur en question. La preuve en est faite à la page 24 de l'étude où les objectifs prioritaires du projet sont clairement énoncés. Or, l'étude d'impact porte essentiellement sur les implications biophysiques des infrastructures et néglige totalement l'analyse et l'évaluation des conséquences sociales et économiques de ce nouveau pôle de développement sur l'organisation sociale et économique actuelle des deux municipalités. Pourtant, ce sont les impacts potentiels majeurs de ce projet. Il est en effet clair qu'il favoriserait l'étalement urbain et pourrait entraîner un déplacement des activités sociales et économiques actuelles vers la périphérie, affectant ainsi la vitalité du centre-ville de St-Jérôme, en particulier.

## 1- La justification du projet

Celle-ci doit être établie à partir d'une rigoureuse analyse comparative des coûts et des bénéfices des diverses options pouvant répondre à la problématique identifiée. Or, comme le démontrent les documents, les promoteurs n'ont étudié aucune autre option que l'ajout de nouvelles infrastructures; ils n'ont, en particulier, évalué aucune option de gestion de la demande. Il s'avère donc impossible pour le moment d'évaluer le mérite et les impacts des différentes alternatives possibles.

## 2- L'identification des impacts et leur évaluation

L'étude d'impact ne traite pas de l'ensemble des conséquences sociales, économiques et environnementales du projet.

Premièrement, au plan social, l'étude n'évalue pas, comme nous l'avons souligné, les incidences sur l'aménagement du territoire, l'étalement urbain, la qualité de vie ambiante et les coûts à long terme des infrastructures diverses qui découleraient de cet étalement urbain. Les effets du déplacement possible d'une partie des activités commerciales du centre-ville de St-Jérôme à proximité de ce nouvel échangeur ne semblent pas non plus avoir été pris en compte.

L'étude d'impact ne contient pas non plus d'études de rentabilité qui auraient permis d'établir les coûts et les bénéfices réels du projet proposé et de ses alternatives, tant du point de vue de l'offre d'équipements nouveaux que de la gestion du réseau existant.

Par ailleurs, ce projet réduirait l'accès du public à un segment exceptionnel de la rivière-du-Nord puisqu'il nécessiterait la construction d'un autre pont, ce qui affecterait de plus l'aspect visuel de cette portion de la rivière. A cela s'ajoute tous les autres impacts environnementaux inhérents à la construction d'infrastructures routières et à leur utilisation par un nombre croissant de véhicules.

## 3- Autres considérations

Ce projet semble tout à fait prématuré puisque le ministre des transports, M. Jacques Léonard, élabore présentement un plan de transport pour la région de Montréal qui englobe un territoire s'étendant jusqu'aux portes de St-Jérôme. Ce plan aura certainement des incidences sur les besoins de déplacement dans la région et sur la façon de les satisfaire. Il serait donc plus prudent de prendre connaissance des modalités et des implications de ce plan sur les deux municipalités avant d'aller de l'avant avec ce projet.

Enfin, comme de plus ce projet a été refusé à plusieurs reprises par le ministère des Transports du Québec et que nous traversons une grave période d'austérité budgétaire, il nous semblerait plus responsable de rechercher des solutions offrant une meilleure rentabilité sociale et économique. Les fonds du programme d'infrastructures pourraient alors être affectés à revitaliser certains secteurs des deux municipalités plutôt qu'à affaiblir ces dernières en les étalant à grands frais.

En espérant que vous donnerez suite à cette requête, nous vous prions d'agréer, monsieur le Ministre, l'expression de nos meilleurs sentiments.



Jacques Ruelland, président

Conseil régional de l'environnement des Laurentides  
2696, Chemin Tour-du-Lac  
Lac Nominingue (Québec)  
J0W 1R0

c.c. M. Jacques Léonard  
M. Daniel Pailhé  
M Yvan Patry



---

**Transport 2000 Québec**

---

*L'association pour la promotion et la défense  
des transports en commun par les usagers*

Montréal, le 18 mai 1995

Monsieur Jacques Brassard  
Ministre  
**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT  
ET DE LA FAUNE DU QUÉBEC**  
3900, rue Marly (6e étage)  
Sainte-Foy (Qc)  
G1X 4E4

**OBJET : Demande d'audience publique - Infrastructures routière à Bellefeuille  
(Laurentides)**

Monsieur le Ministre,

En vertu des pouvoirs qui vous sont conférés par la loi, et ce dans l'intérêt public, nous demandons la convocation d'une véritable audience publique à Saint-Jérôme, dans le contexte du projet ci-dessus.

En effet, non seulement estimons-nous que des impacts majeurs et multiples seraient occasionnés par ledit projet, mais nous entretenons également des réserves sérieuses sur son opportunité même.

Notre délégué, qui était présent à la séance d'information du 2 mai, nous a rapporté les faits essentiels qui découlent de la mise en oeuvre de tels travaux ainsi que des impacts permanents de cette infrastructure additionnelle.

D'abord, il s'agit d'un tablier routier dont le devis est passé de deux à quatre voies, dont l'impact sonore augmenterait de 45 dB à 70 dB le niveau enregistré. La vitesse de circulation dans ce secteur passerait de 50 km/h à 70 km/h. L'intégrité du paysage apparaît donc d'autant compromise. Comment peut-on assurer la préservation du ussu forestier au moment même où on propose de «faire du développement» éventuel grâce à une telle capacité supplémentaire?

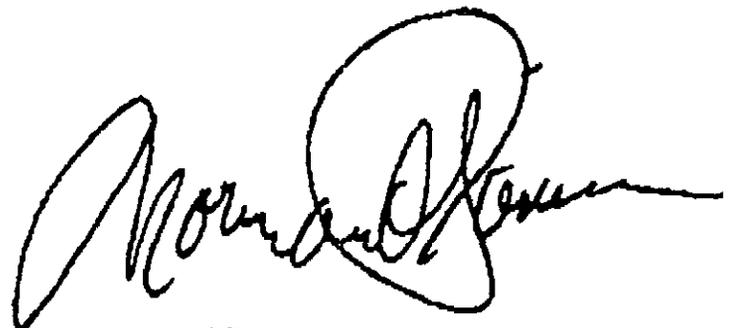
Ensuite, nous nous interrogeons sur l'impact à plus long terme à l'égard de la vitalité de la ville-centre elle-même : Saint-Jérôme. Des discussions préliminaires avec un consultant spécialisé en matière de circulation, de transport et d'aménagement nous porte à croire qu'un préjudice potentiel n'est pas à écarter pour les commerçants actuels.

D'ailleurs, le député de Prévost a dû récemment intervenir pour qu'un Centre Travail Québec ne soit pas relocalisé de Saint-Jérôme à Saint-Antoine. Pour ce faire, il s'est appuyé sur une politique gouvernementale récente à l'effet de consolider les ussus urbains actuels au Québec (revitalisation des villes-centre).

**Monsieur Jacques Brassard**  
**Le 18 mai 1995**  
**Page 2**

Enfin, même si ce projet était justifiable - ce dont nous doutons - il apparaît extrêmement prématuré. Le ministère des Transports du Québec s'emploie actuellement à l'ébauche d'un plan de transport pour la Région métropolitaine de Montréal ; on n'en est qu'à l'étape de la discussion des enjeux. Son Ministère aurait même refusé à quatre reprises l'autorisation d'un tel projet. Donc, pour nous, cette infrastructure ne saurait répondre pour l'instant qu'à des intérêts particuliers.

En vous remerciant à l'avance de votre collaboration, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, nos salutations les plus respectueuses.



**Normand Parisien**  
**directeur-coordonnateur**  
**pour le Conseil d'administration**

NP/eb

**C.C. Daniel Pailé, député de Saint-Jérôme**  
**Jacques Léonard, délégué des Laurentides et ministre des Transports**  
**Arthur Eggleton, président du Conseil du trésor du Canada, responsable**  
**du programme d'infrastructure**

---

## **Annexe 3**

# **La chronologie du dossier**

## La chronologie du dossier

<b>1993</b>	26 mai	Avis de projet de la Ville de Saint-Jérôme et de la Municipalité de Bellefeuille au ministère de l'Environnement du Québec.
	septembre	Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'Étude d'impact sur l'environnement.
<b>1994</b>	mai	Dépôt de l'Étude d'impact sur l'environnement, version préliminaire.
	juin	Consultation interministérielle sur la recevabilité de l'Étude d'impact sur l'environnement.
	octobre	Questions et commentaires du ministère de l'Environnement et de la Faune adressés à la Ville de Saint-Jérôme et à la Municipalité de Bellefeuille.
	novembre	Dépôt de l'Étude d'impact sur l'environnement.
	décembre	Dépôt du résumé de l'Étude d'impact sur l'environnement.
<b>1995</b>	janvier et février	Avis des ministères et organismes consultés par le ministère de l'Environnement et de la Faune sur l'Étude d'impact sur l'environnement.
	février	Avis du ministère de l'Environnement et de la Faune sur la recevabilité de l'Étude d'impact sur l'environnement.
	avril	Dépôt de l'addenda à l'Étude d'impact sur l'environnement.
	14 mars	Lettre du ministre de l'Environnement et de la Faune confiant au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) un mandat de période d'information et de consultation publiques débutant le 3 avril 1995.

- 3 avril Début de la période d'information et de consultation publiques de 45 jours et ouverture de centres locaux de consultation aux bibliothèques municipales de Saint-Jérôme et de Bellefeuille.
- 28 avril Lettre de l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec au ministre de l'Environnement et de la Faune, demandant la tenue d'une audience publique.
- 2 mai Séance d'information tenue par le BAPE à l'hôtel de ville de Saint-Jérôme.
- 8 mai Lettre de M<sup>mes</sup> Louise Bégin et Francine Touchette au ministre de l'Environnement et de la Faune, demandant la tenue d'une audience publique.
- 17 mai Lettre du Conseil régional de l'environnement des Laurentides au ministre de l'Environnement et de la Faune, demandant la tenue d'une audience publique.
- 18 mai Lettre de Transport 2000 Québec au ministre de l'Environnement et de la Faune, demandant la tenue d'une audience publique.
- 18 mai Fin de la période d'information et de consultation publiques.
- 6 juillet Lettre du ministre de l'Environnement et de la Faune confiant au BAPE le mandat d'enquêter et, si les circonstances s'y prêtent, de procéder à une médiation environnementale.
- 7 août Début du mandat d'enquête et de médiation.
- 7 septembre Transmission du rapport d'enquête du BAPE au ministre de l'Environnement et de la Faune.
- 27 septembre Lettre du ministre de l'Environnement et de la Faune confiant au BAPE le mandat de tenir une audience publique.
- 2 octobre Publication du rapport d'enquête du BAPE.
- 12 octobre Début du mandat d'enquête et d'audience publique.



---

**Annexe 4**

**Les informations relatives  
au déroulement de  
l'enquête et de  
l'audience publique**



## Le projet

---

### Étude d'impact

Échangeur Brière/Autoroute 15 et voie de desserte sud

---

#### Promoteur

Ville de Saint-Jérôme  
et  
Municipalité de Bellefeuille

---

#### Représenté par

Ville de Saint-Jérôme

- ▶ SERGE ALARIE, directeur adjoint, Service technique
- ▶ RICHARD BÉGIN, directeur, Service technique
- ▶ ROBERT DAIGNEAULT, conseiller juridique
- ▶ MARC GASCON, maire
- ▶ PIERRE RATTÉ, directeur, Service de mise en valeur du territoire
- ▶ NORMAND VERVILLE, directeur général

Municipalité de Bellefeuille

- ▶ ALAIN BILODEAU, directeur, Service de l'urbanisme
- ▶ BENOIT FORTIER, inspecteur en bâtiments

Groupe conseil Entraco inc.

- ▶ ANDRÉ TESSIER

Décibel Consultants inc.

- ▶ MARTIN MEUNIER

## Le mandat

---

En vertu de l'article 31.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2), le mandat du BAPE était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre de l'Environnement et de la Faune de ses constatations et de son analyse.

---

#### Dates

12 octobre 1995  
au 12 février 1996

## La commission et son équipe

---

### La commission

---

JOHANNE GÉLINAS, présidente  
CAMILLE GENEST, commissaire  
QUSSAI SAMAK, commissaire

---

### L'équipe

---

JOHANNE DESJARDINS, agente de secrétariat  
SYLVIE DESJARDINS, analyste  
LUC L'ÉCUYER, technicien en information  
CARMEN OUMET, agente d'information  
GISÈLE RHÉAUME, analyste  
MARTINE TOUSIGNANT, secrétaire de commission

## Les centres de consultation

---

Bibliothèque municipale de  
Saint-Jérôme

---

---

Bibliothèque municipale de  
Bellefeuille

---

---

Bibliothèque du 1<sup>er</sup> cycle de  
l'Université Laval, Sainte-Foy

---

---

Bibliothèque centrale de l'Université  
du Québec à Montréal

---

Bureaux du BAPE à Montréal et  
à Québec

## Les requérants de l'audience publique

---

Association professionnelle des  
ingénieurs du gouvernement du Québec  
GAÉTAN LEFEBVRE, président

---

---

LOUISE BÉGIN ET FRANCINE TOUCHETTE  
pour les résidents de la rue Rolland

---

---

Conseil régional de l'environnement  
des Laurentides  
JACQUES RUELLAND, président

---

---

Transport 2000 Québec  
NORMAND PARISIEN, directeur-coordonnateur  
pour le conseil d'administration

---

## Les rencontres préparatoires

---

16 octobre 1995	Rencontre avec les requérants d'audience publique.
17 octobre 1995	Rencontre avec les personnes-ressources.  Rencontre avec les représentants du promoteur, la Ville de Saint-Jérôme et la Municipalité de Bellefeuille.

## L'audience publique

---

1 <sup>re</sup> partie	2 <sup>e</sup> partie
25, 26 octobre 1 <sup>er</sup> , 2 et 3 novembre 1995	5, 6 et 7 décembre
Centre pastoral et communautaire Notre-Dame Polyvalente Saint-Jérôme Saint-Jérôme	Centre pastoral et communautaire Notre-Dame Saint-Jérôme

## Activité spéciale

---

28 octobre 1995	Visite du site en compagnie des citoyens
-----------------	--

## Les ministères et organismes participants

---

Ministère de l'Environnement  
et de la Faune

MICHEL MAILHOT  
FRANCINE MARCOTTE  
SYLVAIN LARAMÉE

---

Ministère des Affaires  
municipales

ROBERT AUBÉ  
MONIQUE MARCEAU

---

Ministère des Transports

JEAN-PIERRE BARABÉ  
JEAN-LUC PELLERIN

---

MRC La Rivière-du-Nord

CAROLE LEDUC

---

Santé publique des Laurentides

REINER BANKEN

---

Société d'histoire La Rivière du Nord

RICHARD CÔTÉ

---

Rolland inc.

RÉAL BORDELEAU

## La participation du public

---

### Les groupes et les citoyens à la première partie

PAUL ALARIE	citoyen
JEAN ASSELIN	citoyen
LOUISE BÉGIN	citoyenne
MICHEL BELHUMEUR	citoyen
LYNE BÉRUBÉ	citoyenne
JEAN BOISVERT	citoyen
RENÉ BOIVIN	citoyen
BERNARD BRUNELLE	citoyen
MICHELINE CHALOUX	citoyenne
CHRISTIAN CHARRON	citoyen
MARCEL DRAINVILLE	citoyen
YVES ÉTHIER	citoyen
CHRISTIANE FORGET	Garderie Le Funambule
JEAN-GUY FORGET	citoyen
MIMI GAGNON	citoyenne
DENIS NANTEL	citoyen
MICHEL PAQUIN	citoyen
DENISE RICHARD	Garderie Le Funambule
NICOLAS ROLLAND	citoyen
JACQUES RUELLAND	Conseil régional de l'environnement des Laurentides

ALAIN SALADZIUS	Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec
FRANÇOIS SOULARD	Conseil régional de l'environnement des Laurentides
FRANCINE TOUCHETTE	citoyenne
NANCIE VALENTI	Garderie Le Funambule

---

Les groupes et les citoyens à la deuxième partie

**Le 5 décembre 1995**

---

Garderie Le Funambule	YVES DANY GILLES CUEIRRIER CHRISTIANE FORGET DENISE RICHARD
BERNARD BRUNELLE	citoyen
JEAN RICHER	citoyen
FRANCINE TOUCHETTE	citoyenne
GÉRARD LAVOIE	citoyen
JEAN ASSELIN ET MARLÈNE GIRARD	citoyens
LOUISE BÉGIN	citoyenne
NICOLAS ROLIAND	citoyen

**Le 6 décembre 1995**

---

RENÉ BOIVIN	citoyen
Municipalité de Bellefeuille	ALAIN BILODEAU GASTON LAVIOLETTE

Les Promenades du boisé Mirabel	ZAVIE BROWN
CHRISTIAN CHARRON ET STEVE KIRK	citoyens
Société de développement économique de Saint-Jérôme	MICHEL GAUTHIER
Association des femmes d'affaires du Québec, secteur Saint-Jérôme métropolitain	LISE GUÉNETTE LUCIE PAPINEAU
Régie intermunicipale de police Saint-Jérôme métropolitain	ROMÉO CHARBONNEAU FRANÇOIS LEBEAU
Chambre de commerce Saint-Jérôme métropolitain	JEAN-MARC DROLET MARIE-JOSÉE BOCK

**Le 7 décembre 1995**

---

Conseil régional de l'environnement des Laurentides	JACQUES RUELLAND FRANÇOIS SOULARD
LYNE BÉRUBÉ	citoyenne
Ville de Saint-Jérôme	MARC GASCON PIERRE RATTÉ
Transport 2000 Québec	NORMAND PARISIEN
Service de la protection contre les incendies de la Ville de Saint-Jérôme	JACQUES CHARBONNEAU
Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec	ALAIN SALADZIUS
Résidants de la 3 <sup>e</sup> Rue	MICHEL PAQUIN

## Le soutien technique

---

### Logistique

---

Services gouvernementaux  
Direction des moyens de communication  
PASCAL BEAUDIN  
JEAN MÉTIVIER  
DANIEL MOISAN

---

### Sténotypie

---

Mackay, Morin, Maynard et associés  
LISE MAISONNEUVE

## L'édition

---

### Édition

---

Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
JOHANNE DESJARDINS

---

### Cartographie

---

Dendrek inc.  
NATHALIE WHITE

---

### Révision linguistique

---

Éditia inc.  
RÉJEAN L'HEUREUX

---

### Impression

---

Copies de la Capitale

---

## **Annexe 5**

# **La documentation**



## Dossier initial

### Procédures

- PR1 VILLE DE SAINT-JÉRÔME ET MUNICIPALITÉ DE BELLEFUILLE. *Avis de projet*, 26 mai 1993, 11 p.
- PR2 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*, septembre 1993, 12 p.
- PR3 GROUPE-CONSEIL ENTRACO INC. *Échangeur Brière/Autoroute 15 et voie de desserte sud. Étude d'impact sur l'environnement*, Ville de Saint-Jérôme et municipalité de Bellefeuille, rapport, novembre 1994, 147 p. et annexes.
- PR3.1 GROUPE-CONSEIL ENTRACO INC. *Échangeur Brière/Autoroute 15 et voie de desserte sud. Étude d'impact sur l'environnement*, Ville de Saint-Jérôme et municipalité de Bellefeuille, résumé, décembre 1994, 22 p. et annexes.
- PR4 GROUPE-CONSEIL ENTRACO INC. *Échangeur Brière/Autoroute 15 et voie de desserte sud. Étude d'impact sur l'environnement*, Ville de Saint-Jérôme et municipalité de Bellefeuille, Addenda, avril 1995, 8 p. et annexes.
- PR5 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Questions et commentaires adressés à la Ville de Saint-Jérôme et à la municipalité de Bellefeuille*, octobre 1994, 3 p.
- PR6 *Avis des ministères et organismes consultés par le ministère de l'Environnement et de la Faune.*
- PR6.1 ministère de la Sécurité publique, Direction générale de la sécurité civile, 31 janvier 1995, 3 p.
- PR6.2 ministère des Transports du Québec, Service de l'environnement, 3 février 1995, 1 p.
- PR6.3 ministère de l'Environnement et de la Faune, Direction générale des opérations - Faune, 6 février 1995, 1 p.
- PR6.4 ministère de l'Environnement et de la Faune, Service des pesticides et des eaux souterraines, 8 février 1995, 2 p.
- PR6.5 ministère des Affaires municipales, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, 9 février 1995, 1 p.
- PR6.6 ministère de l'Environnement et de la Faune, Direction générale environnement Laval-Laurentides, 14 février 1995, 2 p.
- PR6.7 ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, Service de la gestion des terres, 17 février 1995, 2 p.
- PR6.8 ministère de la Culture et des Communications, Direction de Laval, Lanaudière, Laurentides, 22 février 1995, 1 p.

PR6.9 Santé publique des Laurentides, 29 juin 1994, 2 p.

PR7 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Avis sur la recevabilité de l'Étude d'impact*, février 1995, 4 p.

### Communication

CM1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Liste des centres de consultation*, 2 p.

CM2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Début de l'audience publique le 25 octobre 1995*, communiqué de presse, 10 octobre 1995, 2 p.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Rappel de l'audience publique*, communiqué de presse, 23 octobre 1995, 1 p.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Deuxième partie de l'audience publique : l'opinion du public*, communiqué de presse, 24 novembre 1995, 1 p.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Rappel de la deuxième partie de l'audience publique*, communiqué de presse, 1<sup>er</sup> décembre 1995, 1 p.

CM3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Résumé des curriculum vitæ des membres de la commission*, 10 octobre 1995, 2 p.

### Correspondance

CR1 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Lettre-mandat du ministre de l'Environnement et de la Faune à la présidente par intérim du BAPE*, 27 septembre 1995, 1 p.

CR3 *Les demandes d'audience publique.*

CR3.1 ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Demande d'audience publique*, 28 avril 1995, 2 p.

CR3.2 BÉGIN, LOUISE ET FRANCINE TOUCHETTE. *Demande d'audience publique*, 8 mai 1995, 3 p.

CR3.3 CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DES LAURENTIDES. *Demande d'audience publique*, 17 mai 1995, 3 p.

CR3.4 TRANSPORT 2000 QUÉBEC, *Demande d'audience publique*, 18 mai 1995, 2 p.

## Documents déposés durant le mandat d'audience publique

### Par le promoteur

- DA1 VILLE DE SAINT-JÉRÔME. *Simulation visuelle du projet vu de la rue Rolland*, juillet 1995, 1 p.
- DA2 VILLE DE SAINT-JÉRÔME. *Simulation visuelle du projet vu de la rue Saint-Christophe*, été 1995, 1 p.
- DA3 VILLE DE SAINT-JÉRÔME. *Simulation visuelle aérienne du projet au-dessus de la rivière du Nord*, juillet 1995, 1 p.
- DA4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'opportunité portant sur la construction d'un échangeur à l'autoroute 15 à la hauteur de la rue Brière*, Division de l'évaluation des projets, Montréal, janvier 1987, 85 p. et annexes.
- DA5 GROUPE-CONSEIL ENTRACO INC. *Étude de cadrage pour un accès à l'autoroute 15, municipalités de Saint-Jérôme, Bellefeuille et Mirabel*, ministère des Transports du Québec, Service de l'environnement, mars 1987, 109 p. et annexes.
- DA6 LES CONSULTANTS DESSAU INC. *Concept d'aménagement. Échangeur Brière/Autoroute 15 et son intégration au réseau routier*, Ville de Saint-Jérôme, rapport principal, mai 1988, 35 p.
- DA7 LES CONSULTANTS DESSAU INC. *Concept d'aménagement. Échangeur Brière/Autoroute 15 et son intégration au réseau routier*, Ville de Saint-Jérôme, annexes, mai 1988.
- DA8 LES CONSULTANTS DESSAU INC. *Concept d'aménagement. Échangeur Brière/Autoroute 15 et son intégration au réseau routier*, Ville de Saint-Jérôme, 8 plans.
- DA9 VILLE DE SAINT-JÉRÔME. *Échangeur Brière et boulevard urbain projetés. Présentation du dossier*, 11 p. et plan.
- DA10 VILLE DE SAINT-JÉRÔME. *Voie de desserte sud, pont de la rivière du Nord, choix de l'emplacement, contraintes pour le déplacement du pont de  $\pm 150$  mètres vers le sud et coûts comparatifs de construction et carte du projet*, acétates de présentation, 4 p.
- DA11 ROLLAND INC., GROUPE CASCADES. *Lettre adressée à M. Richard Bégin, directeur du Service technique, Ville de Saint-Jérôme concernant la construction et la localisation de l'usine de désencrage*, 23 octobre 1995, 1 p.
- DA12 MURRAY ET VANASSE. *Plan montrant la localisation de la voie d'accès projetée à la hauteur du lot 425-40 du village de Saint-Jérôme (Garderie Le Funambule)*, 26 octobre 1995, 1 plan.
- DA13 VILLE DE SAINT-JÉRÔME. *Programme de revitalisation du centre-ville*, 1995, dépliant.

- DA14 VILLE DE SAINT-JÉRÔME. *Fiches descriptives des propriétés 454, 440, 432, 416, 410, 380 et 378, rue Rolland*, 7 p.
- DA15 VILLE DE SAINT-JÉRÔME. *Profil socio-économique de la ville de Saint-Jérôme 1994*, Direction générale (information), octobre 1994, 54 p.
- DA16 MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LA RIVIÈRE-DU-NORD. *Profil socio-économique*, 3 mars 1995, 60 p.
- DA17 VILLE DE SAINT-JÉRÔME. *Volet 1 du programme des infrastructures Canada/Québec. Abrogation de la résolution 94-04-23236 et présentation d'une nouvelle demande (gare et stationnement) et projet de résolution*, 31 octobre 1995, 4 p.
- DA18 HYDRO-QUÉBEC. *Diverses correspondances concernant une demande d'estimation préliminaire pour le déplacement du support n° 28 des lignes 1122 et 1367*, 28 mars 1995, 24 août 1992 et 14 août 1992, 6 p.
- DA19 VILLE DE SAINT-JÉRÔME. *Occupation des parcs industriels, villes de Saint-Jérôme, Bellefeuille et Saint-Antoine*, 3 p.
- DA20 MURRAY ET VANASSE. *Plan montrant la localisation de la voie d'accès projetée à la hauteur du lot 427-6 du village de Saint-Jérôme (440, rue Rolland)*, 1<sup>er</sup> novembre 1995, 1 p.
- DA21 VILLE DE SAINT-JÉRÔME. *Documents pertinents à la décision de la Ville de Saint-Jérôme de ne pas procéder à une alternance de stationnement sur la rue De Martigny*, 4 documents.
- DA22 DÉCIBEL CONSULTANTS INC. *Évaluation de l'impact sonore d'un projet d'aménagement de bretelles d'accès et d'une voie de contournement à l'autoroute 15, Saint-Jérôme, Québec, rapport d'étude présenté à Entraco*, mars 1994, 23 p. et annexes.
- DA23 VILLE DE SAINT-JÉRÔME. *Plan d'intervention de la Ville de Saint-Jérôme concernant le transport de matières dangereuses*, 15 juin 1995, 8 p.
- DA24 CONSEIL DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE LANAUDIÈRE ET DES LAURENTIENS. *Lettre adressée au directeur général de l'aéroport de Mirabel concernant le protocole d'alerte de l'aéroport de Mirabel*, 12 mars 1992, 3 p.
- DA25 *Correspondance concernant l'achat ou la location d'un terrain sur lequel existe une servitude du Canadien Pacifique (lots 197-5 et 197-4)*, 30 novembre 1989 et 5 décembre 1989, 2 p. et 2 plans.
- DA26 VILLE DE SAINT-JÉRÔME. *Règlement n°C-1917 restreignant la circulation des véhicules lourds et abrogeant les règlements nos C-1747, C-1825, C-1872 et C-1888*, 3 p.
- DA27 VILLE DE SAINT-JÉRÔME. *Règlement n° C-2020 amendant le règlement C-1917 restreignant la circulation des véhicules lourds*, 1 p.

- DA28 DANIEL ARBOUR ET ASSOCIÉS. *Plan de réaménagement du centre-ville*, rapport final, Ville de Saint-Jérôme, septembre 1985, 106 p. et annexes.
- DA29 DANIEL GAUTHIER ET ASSOCIÉS. *Programme de revitalisation du centre-ville*, Ville de Saint-Jérôme, 1<sup>er</sup> novembre 1994, 126 p.
- DA30 CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DES LAURENTIDES ET GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Partenaires dans l'actions. Entente-cadre de développement de la région des Laurentides*. 27 février 1995, pagination diverse.
- DA31 L'AGENCE D'URBANISME LAVOIE ET PICOTTE. *Rapport d'accompagnement au plan d'urbanisme*, municipalité de Bellefeuille, septembre 1989, pagination diverse. (Ce document est disponible pour consultation au bureau de Montréal.)
- DA32 L'AGENCE D'URBANISME LAVOIE ET ASSOCIÉS. *Le plan d'urbanisme de Saint-Jérôme. Rapport d'accompagnement*, décembre 1987, 51 p. et annexes. (Ce document est disponible pour consultation au bureau de Montréal.)
- DA33 VILLE DE SAINT-JÉRÔME. *Réponse à une demande d'informations supplémentaires de la commission du BAPE concernant l'expropriation ou la relocalisation de la propriété 454, rue Rolland*, 21 novembre 1995, 2 p. (Voir document déposé DC4 pour prendre connaissance des informations demandées.)
- DA34 VILLE DE SAINT-JÉRÔME. *Copie des plans présentés par le promoteur lors de la première partie des audiences publiques portant sur la construction de l'échangeur Brière sur l'autoroute 15 et d'un boulevard urbain*, 5 plans.
- DA35 ENTRACO. *Précisions sur les ajustements apportés au projet*, 23 novembre 1995, 4 p.
- DA36 DÉCIBEL CONSULTANTS INC. *Réponse à une demande d'informations supplémentaires de la commission du BAPE relativement au calcul des niveaux sonores sur les rues Saint-Christophe, Rolland et 3<sup>e</sup> Rue*, 23 novembre 1995, 3 p.
- DA37 VILLE DE SAINT-JÉRÔME. *Réponse à une demande de compléments d'informations de la commission du BAPE*, 30 novembre 1995, 10 p.
- DA38 GENDRON LEFEBVRE / TRAFIX. *Plan directeur de la circulation, résolution n° 94-03-23133, sommaire exécutif*, Ville de Saint-Jérôme, octobre 1994.
- DA39 DEPARTMENT OF ECONOMIC DEVELOPMENT - STATE OF VERMONT. *Vermont, un choix exceptionnel. Conseils pratiques pour entreprises canadiennes*, 1994, p. 10 à 12.
- DA40 POWERS, RON. «Wal-Mart and "The Vermont Solution". How a Few Vermont Davids Brought a Multinational Goliath to Hell», *Politics*, s.d.

- DA41 GENDRON LEFEBVRE / TRAFIX. *Plan directeur de la circulation, résolution n° 94-03-23133, rapport final*, Ville de Saint-Jérôme, octobre 1994. (Ce document est disponible pour consultation au bureau de Montréal.)
- DA42 GENDRON LEFEBVRE / TRAFIX. *Plan directeur de la circulation, résolution 94-03-23133, annexes*, Ville de Saint-Jérôme, octobre 1994. (Ce document est disponible pour consultation au bureau de Montréal.)
- DA43 VILLE DE SAINT-JÉRÔME. *Localisation de l'usine de filtration*, 1 carte.
- DA44 MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Programme des dépenses en immobilisations années 1996-97-98*, Ville de Saint-Jérôme, 22 pages.
- DA45 VILLE DE SAINT-JÉRÔME. *Lettre adressée à M<sup>me</sup> Christiane Forget de la garderie Le Funambule, concernant la vocation éventuelle de la rue Saint-Marc*, 2 février 1996, 2 pages.

#### Par les personnes-ressources

- DB1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Vers un plan de transport pour la région de Montréal. Phase 1 – Choisir : diagnostic et orientations*, document de référence, 1995, 458 p. et annexes. (Ce document n'est pas disponible aux bibliothèques de l'Université du Québec à Montréal et de l'Université Laval.)
- DB2 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. (Ce document n'est pas disponible aux bibliothèques de l'Université du Québec à Montréal et de l'Université Laval.)
- DB3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Vers un plan de transport pour la région de Montréal. Programme d'intervention 1995 et 1996*, 1995, 29 p. et cartes. (Ce document n'est pas disponible aux bibliothèques de l'Université du Québec à Montréal et de l'Université Laval.)
- DB4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Vers un plan de transport pour la région de Montréal. Cadre institutionnel et financier du transport des personnes, proposition ministérielle*, 1995, 45 p. et annexes. (Ce document n'est pas disponible aux bibliothèques de l'Université du Québec à Montréal et de l'Université Laval.)
- DB5 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Vers un plan de transport pour la région de Montréal. Analyses techniques de systèmes de transport en commun, rapport synthèse des résultats fournis par les mandataires*, 1995, 79 p. et annexes. (Ce document n'est pas disponible aux bibliothèques de l'Université du Québec à Montréal et de l'Université Laval.)
- DB6 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC. *Qualité des eaux du bassin de la rivière du Nord, 1979 à 1991*, Direction de la qualité des cours d'eau, avril 1992, 107 p. et annexes.

- DB7 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC. *Qualité des eaux du bassin de la rivière du Nord, 1979 à 1991*, Direction de la qualité des cours d'eau, juillet 1992, brochure.
- DB8 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *L'évaluation environnementale au Québec : procédure applicable au Québec méridional*, Direction générale du développement durable, juillet 1995, 18 p.
- DB9 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *La politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*, Service de l'environnement, 1994, 12 p.
- DB10 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Mieux s'entendre avec le bruit routier*, Direction des communications, 1994, brochure.
- DB11 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *La gestion stratégique au ministère des Transports du Québec. Plan d'action ministériel 1995-1996*, septembre 1995, 16 p.
- DB12 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *La gestion stratégique au ministère des Transports du Québec. Plan stratégique 1994-1997 et plan d'action 1994-1995*, octobre 1994, 22 p.
- DB13 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Normes de construction des carrefours dénivelés*, 15 septembre 1993, 5 p.
- DB14 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Lettre transmise à M<sup>me</sup> Monique Marceau du ministère des Affaires municipales, concernant la position du ministère des Transports au sujet du projet de construction de l'échangeur Brière*, 28 juillet 1994, 2 p.
- DB15 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Lettre transmise à la commission du BAPE, concernant la méthode de calcul pour l'assujettissement du projet de construction de l'échangeur Brière sur l'autoroute 15 et d'une voie de desserte*, 31 octobre 1995, 2 p.
- DB16 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Informations additionnelles fournies par le promoteur au ministère de l'Environnement et de la Faune dans le cadre du projet de construction de l'échangeur Brière sur l'autoroute 15 et d'une voie de desserte*, lettre de la Ville de Saint-Jérôme, 17 février 1995, 1 p. et lettre de la firme Entraco, 26 avril 1995, 4 p. et annexe.
- DB17 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Plan triennal d'orientation 1991-1994. An III. Exercice 1993-1994*. Direction de la planification et de la régionalisation, mai 1993, 23 p. et fiches descriptives.
- DB18 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Éléments de planification québécoise du développement durable*. Direction générale du développement durable, mai 1995, 14 p.
- DB19 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Budget 1995-1996. Crédits. Renseignements supplémentaires. Extraits concernant le ministère de l'Environnement et de la Faune*, sans date, 5 p.

- DB20 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Le ministère de l'Environnement et de la Faune. Une organisation au service de ses clientèles*, 1994, 40 p.
- DB21 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. Pour un aménagement concerté du territoire*, ministère des Affaires municipales, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, 1994, 89 p.
- DB22 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. Pour un aménagement concerté du territoire*, ministère des Affaires municipales, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, document complémentaire, 1995, 32 p.
- DB23 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Guide sur le programme Travaux d'infrastructures Canada-Québec et formulaire de demande*, ministère des Affaires municipales, 1994, pochette.
- DB24 MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Formulaire de demande d'aide financière au programme Travaux d'infrastructures Canada-Québec rempli par la Ville de Saint-Jérôme pour la réalisation du projet de l'échangeur Brière et de la voie de desserte*, 27 avril 1994, 6 p.
- DB25 TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES CANADA-QUÉBEC. *Fiche synthèse portant sur la construction de deux bretelles d'accès à l'autoroute 15 et d'un pont enjambant la rivière du Nord*, 25 août 1994, 9 p.
- DB26 MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Lettre adressée à la Ville de Saint-Jérôme, concernant l'admissibilité de la municipalité à l'aide financière dans le cadre du programme Travaux d'infrastructures Canada-Québec*, 25 août 1994, 2 p.
- DB27 MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Contrôle de la conformité d'une demande d'aide financière aux règles et aux normes du programme Travaux d'infrastructures Canada-Québec et relative au projet d'échangeur Brière (bretelles et pont)*, sans date, 3 p.
- DB28 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Formulaire rempli par le ministère des Transports du Québec relativement à la fiche synthèse concernant la demande d'aide financière pour le projet d'échangeur Brière (bretelles et pont)*, 11 mai 1994, 2 p.
- DB29 RÉGIE RÉGIONALE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DES LAURENTIDES. *L'état de santé et de bien-être à Saint-Jérôme. Quelques informations sommaires*, Direction de la santé publique, novembre 1995, 12 p.
- DB30 MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. Municipalité régionale de comté de La Rivière-du-Nord*, février 1995, 26 p. et annexes.

- DB31 ORGANISATION INTERNATIONALE DE NORMALISATION. *Recommandation ISO R 1996. Acoustique. Estimation du bruit par rapport aux réactions des collectivités*, 1<sup>re</sup> édition, mai 1971, 12 p.
- DB32 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Photographies des milieux le long du tracé*, 14 montages (Les originaux des photographies sont disponibles au bureau du BAPE à Montréal.)
- DB33 RÉGIE RÉGIONALE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DES LAURENTIDES. *La défavorisation socio-économique dans la région des Laurentides*, Direction de la santé publique, Service connaissance/surveillance, recherche et évaluation, 12 septembre 1995, 195 p.
- DB34 TRUCHON-GAGNON, CLAIRE ET RAYMOND HÉTU. «Noise in Day-Care Centers for Children», *Noise Control Engineering Journal*, Groupe d'acoustique de l'Université de Montréal, volume 30, n° 2, mars-avril 1988, p. 57 à 64.
- DB35 PASSCHIER-VERMEER W. *Noise and Health*, Health Council of the Netherlands, 1993, p. 1 à 46 et 128 à 253.
- DB36 MINISTÈRE DES AFFAIRES SOCIALES, DE LA SANTÉ ET DE LA VILLE. *Les effets du bruit sur la santé*, France, sans date, p. 1 à 82 et 104 à 131.
- DB37 MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LA RIVIÈRE-DU-NORD. *Résolution n° 1882-89 adoptée par le Conseil à sa session ordinaire du 20 septembre 1989, concernant l'appui de la MRC au projet d'aménagement de l'échangeur Brière*, copie conforme certifiée le 9 novembre 1995, 1 p.
- DB38 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Informations additionnelles adressées à la commission concernant la restauration de la sablière J.M. Lajeunesse ltée*, lettre, 8 novembre 1995, 1 p. et certificat d'autorisation, 29 novembre 1989, 2 p.
- DB39 MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LA RIVIÈRE-DU-NORD. *Tiré à part du schéma d'aménagement de la municipalité*, 20 p.
- DB40 RÉGIE INTERMUNICIPALE DE POLICE SAINT-JÉRÔME MÉTROPOLITAIN. *Réponse à une demande d'information de la commission du BAPE concernant l'escorte des ambulances sur la route*, 16 novembre 1995, 2 p.
- DB41 MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Mission du ministère*, tiré du rapport annuel 1993-1994, p. 10.
- DB42 SÛRETÉ DU QUÉBEC. *Réponse à une demande d'information de la commission du BAPE, concernant l'escorte des ambulances sur la route*, 17 novembre 1995, 3 p.

- DB43 MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Réponse à une demande de précisions de la commission du BAPE, concernant le document «Fiche synthèse des travaux d'infrastructures» (document déposé DB25)*, Direction générale des infrastructures et du financement municipal, 24 novembre 1995, 12 p.
- DB44 MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LA RIVIÈRE-DU-NORD. *Schéma d'aménagement, adopté le 18 février 1987*, 96 p. annexes et carte. (Ce document est disponible pour consultation au bureau de Montréal.)
- DB45 RÉGIE RÉGIONALE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DES LAURENTIDES. *Lettre transmise à la commission du BAPE, concernant la position de la Direction de la santé publique des Laurentides quant aux objectifs en matière de bruit extérieur en milieu de garderie*, 27 novembre 1995, 2 p. et annexe.
- DB46 MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Réponse à une demande d'informations de la commission du BAPE, concernant les projets de construction, par la Ville de Saint-Jérôme, d'une conduite maîtresse d'alimentation en eau potable et d'un intercepteur des eaux usées dans l'emprise de la voie de desserte est-ouest projetée*, Direction générale des infrastructures et du financement municipal, 8 décembre 1995, 12 p.
- DB47 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Réponse à une demande d'informations de la commission du BAPE, concernant les projets de construction, par la Ville de Saint-Jérôme, d'une conduite maîtresse d'alimentation en eau potable et d'un intercepteur des eaux usées dans l'emprise de la voie de desserte est-ouest projetée ainsi que d'un site d'un dépôt de neiges usées*, 4 décembre 1995, 5 p.
- DB48 RÉGIE RÉGIONALE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DES LAURENTIDES. *Réponse à une demande d'informations de la commission du BAPE, concernant la répartition des ambulances dans les secteurs de Bellefeuille et de Saint-Colomban*, Direction de la santé publique, 8 décembre 1995, 12 p.
- DB49 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Réponse à une demande d'informations de la commission du BAPE, concernant l'implication du ministère des Transports dans le projet de construction de l'échangeur Brière*, 12 décembre 1995, 2 p.
- DB50 MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LA RIVIÈRE-DU-NORD. *Résolution numéro 3348-95 adoptée par le Conseil à sa session ordinaire du 22 novembre 1995 et réitérant l'appui de la municipalité aux démarches de la Ville de Saint-Jérôme et de la municipalité de Bellefeuille concernant le projet d'aménagement de l'échangeur Brière sur l'autoroute 15*, 11 décembre 1995, 2 p.
- DB51 DAME, GÉRALD. *Réponse à une demande d'informations de la commission du BAPE, concernant l'impact de l'implantation des grandes surfaces sur les commerces existants*, ministère de l'Industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie, 9 janvier 1996, 3 p.

- DB52 MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE, DE LA SCIENCE ET DE LA TECHNOLOGIE. *Le ministère à l'affût des grandes tendances. Formation des propriétaires dirigeants d'entreprises, sessions 95-96*, Secteur du commerce et des services, 31 p.
- DB53 MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Réponse à des questions de la commission du BAPE, concernant les demandes d'aide financière soumises par les municipalités de Saint-Jérôme et de Bellefeuille*. Direction générale des infrastructures et du financement municipal, 12 janvier 1995, 2 p. et annexes.

### Par le public

- DC1 COMITÉ DE PRÉVOST. *La corvée du comté. Inventaire des problèmes et des solutions et consensus des ateliers*, document des mandataires, 16 janvier 1995, 20 p.
- DC2 GASCON, MARC. *Programme électoral*, 2 p.
- DC3 CENTRE DE DONNÉES SUR LE PATRIMOINE NATUREL DU QUÉBEC. *Liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables retrouvées dans la région de Saint-Jérôme*, 9 septembre 1993, 1 p.
- DC4 GIRARD, MARLÈNE ET JEAN ASSELIN. *Questions supplémentaires transmises à la commission du BAPE, concernant l'expropriation ou la relocalisation de la résidence du 454, rue Rolland*, 8 novembre 1995, 2 p.
- DC5 LEWIS, PAUL. «Magasins-entrepôts et commerce traditionnel», *Municipalité*, août-septembre 1994, p. 18 à 21.
- DC6 BOISVERT, MICHEL ET FRANCE LESSARD. «Urbanisme et activités commerciales. Le bon diagnostic pour de meilleures décisions», *Municipalité*, novembre 1993, p. 16 à 21.
- DC7 BOISVERT, MICHEL. «Urbanisme et activités commerciales. Un secteur qui compte», *Municipalité*, août-septembre 1993, p. 15 à 22.
- DC8 BOISVERT, MICHEL. «Urbanisme et activités commerciales. La fonction commerciale dans l'espace urbain et régional», *Municipalité*, octobre 1993, p. 15 à 22.
- DC9 MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Le gouvernement du Québec lance deux nouveaux programmes*, communiqué de presse, 22 septembre 1995, 2 p.
- DC10 DAME, GÉRALD. *Les magasins-entrepôts : une menace ou un complément à l'artère commerciale traditionnelle ?*, Notes préparées en vue de la journée d'étude de l'AUAMQ, ministère de l'Industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie, 8 avril 1994, 10 p.
- DC11 STONE, DR KENNETH E. *L'impact des magasins Wal-Mart sur les commerces de détail et les stratégies pour coexister*, Iowa State University, sommaire, 1993, 8 p.

- DC12 ÉTAT DU VERMONT. *Appendix E, The Vermont Act, Act 250, Application Supplement, The Ten Criteria*, 8 p.
- DC13 SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE SAINT-JÉRÔME — BELLEFEUILLE. *Plan de développement stratégique, zone MRC La Rivière-du-Nord*, 28 février 1994, 48 p. et *Fiches de corrections annuelles pour 1994 et 1995 portant sur certains aspects du plan*, 1<sup>er</sup> juin 1994, 12 p.
- DC14 GAUTHIER, PHILIPPE. «Développement régional. Tous pour un!» *PME*, novembre 1995, p. 25 à 31.
- DC15 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Fiches de mobilité des populations de Bellefeuille Saint-Colomban et de Saint-Antoine—Lafontaine—Saint-Jérôme*, Direction générale de la planification et de la technologie, Service de la modélisation et des bases de données et Division information réseau de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, 1993, p. 139 à 140.
- DC16 CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT DES LAURENTIDES. *Réponse à une demande d'informations de la commission du BAPE, concernant la position de la Corporation en regard du projet de construction de l'échangeur Brière*, 21 décembre 1995, 4 p.
- DC17 CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DES LAURENTIDES. *Commentaires supplémentaires adressés à la commission du BAPE, concernant le projet de construction de l'échangeur Brière*, 7 février 1996, 6 p.

### Les autres documents

- DD1 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Loi sur l'expropriation*, 27 p.
- DD2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de construction de bretelles d'accès à l'autoroute 15, kilomètre 41, et d'une voie de desserte sud, rapport d'enquête et de médiation n° 97*, 15 p. et annexes.
- DD3 MICHEL GRENIER ET ASSOCIÉS INC. *Analyse d'impact sur la structure commerciale existante de l'implantation prévue de magasins grandes surfaces sur le site du marché central métropolitain Montréal (Québec)*, Marché central métropolitain inc., 12 mai 1993, 87 p. et annexe.
- DD4 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre adressée à M. Normand Parisien de Transport 2000 Québec par M<sup>me</sup> Johanne Gélinas, présidente de la commission*, 5 janvier 1996, 1 p., en réponse à une lettre adressée à la commission du BAPE par *Transport 2000 Québec*, 11 décembre 1995, 2 p.

## Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de construction de l'échangeur Brière sur l'autoroute 15 et d'une voie de desserte.*

- D5.1 Première partie, volume 1, séance tenue le 25 octobre 1995, 19 h, 187 p.
- D5.2 Première partie, volume 2, séance tenue le 26 octobre 1995, 19 h, 249 p.
- D5.3 Première partie, volume 3, séance tenue le 1<sup>er</sup> novembre 1995, 19 h, 229 p.
- D5.4 Première partie, volume 4, séance tenue le 2 novembre 1995, 19 h, 241 p.
- D5.5 Première partie, volume 5, séance tenue le 3 novembre 1995, 19 h 30, 243 p.
- D5.6 Deuxième partie, volume 1, séance tenue le 5 décembre 1995, 19 h, 159 p.
- D5.7 Deuxième partie, volume 2, séance tenue le 6 décembre 1995, 19 h, 199 p.
- D5.8 Deuxième partie, volume 3, séance tenue le 7 décembre 1995, 19 h, 173 p.

## Les mémoires

- DM1 LA RÉGIE INTERMUNICIPALE DE POLICE SAINT-JÉRÔME MÉTROPOLITAIN. *Échangeur Brière et voie de desserte, axe est-ouest, mémoire, Saint-Jérôme, 15 novembre 1995, 15 p.*
- DM2 LAVOIE, GÉRARD. *Mémoire, 21 novembre 1995, 3 p.*
- DM3 LES PROMENADES DU BOISÉ MIRABEL. *L'échangeur Brière, autoroute 15, mémoire, 20 novembre 1995. 1 p. + annexe.*
- DM4 CHARRON, CHRISTIAN. *Projet de construction d'un échangeur sur l'autoroute 15, kilomètre 41, et d'une voie de desserte sud, mémoire, 27 novembre 1995, 5 p. et annexe.*
- DM5 GARDERIE LE FUNAMBULE INC. *Ce qu'on peut léguer de mieux à ses enfants, ce sont d'abord de bonnes habitudes et ensuite de bons souvenirs. Projet de l'axe est-ouest, mémoire présenté au BAPE, 5 décembre 1995, 15 p. + annexe et vidéo.*
- DM6 BÉGIN, LOUISE. *Mémoire sur le projet de construction de bretelles d'accès à l'autoroute 15, kilomètre 41 et d'une voie de desserte sud, 20 novembre 1995, 8 p. et diapositives.*
- DM7 ASSELIN, JEAN ET MARLÈNE GIRARD. *Projet de construction de bretelles d'accès à l'autoroute 15, kilomètre 41, et d'une voie de desserte sud, mémoire, novembre 1995, 9 p.*
- DM8 VILLE DE MIRABEL, *Échangeur Brière, mémoire, 30 novembre 1995, 2 p. et annexes.*

- DM9 BOIVIN, RENÉ. *Projet de construction Échangeur Brière sur l'autoroute 15 et d'une voie de desserte, mémoire*, 2 p. et annexe.
- DM10 TOUCHETTE, FRANCINE. *Mémoire*, 27 novembre 1995, 6 p.
- DM11 BRUNELLE, BERNARD. *Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement*, 17 p. et annexes.
- DM12 RICHER, JEAN. *Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour le projet de l'échangeur Brière et d'une voie de desserte (axe est-ouest)*, 23 novembre 1995, 2 p.
- DM13 SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE SAINT-JÉRÔME. *Mémoire concernant l'échangeur Brière et le boulevard urbain projetés*, 15 novembre 1995, 10 p. et annexes.
- DM14 HÉBERT ALARIE, PAUL. *Mémoire*, 2 décembre 1995, 1 p.
- DM15 TRANSPORT 2000 QUÉBEC. *Mémoire de l'Association remis au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement dans l'affaire d'une construction de bretelles d'accès à l'autoroute 15 et d'une voie de desserte sud*, 7 décembre 1995, 7 p.
- DM16 VILLE DE SAINT-JÉRÔME. *Échangeur Brière / Autoroute 15 et boulevard urbain, mémoire*, décembre 1995, 18 p. et annexes.
- DM17 RÉSIDENTS DE LA 3<sup>E</sup> RUE. *Projet de construction de l'échangeur Brière sur l'autoroute 15 et d'une voie de desserte, municipalités de Saint-Jérôme et de Bellefeuille, mémoire*, 4 décembre 1995, 4 p.
- DM18 SERVICE DE LA PROTECTION CONTRE LES INCENDIES. *Échangeur Brière et voie de desserte axe est-ouest Saint-Jérôme, mémoire*, 27 novembre 1995, 3 p.
- DM19 ROLLAND, NICOLAS. *Mémoire*, 4 décembre 1995, 5 p. et annexe.
- DM20 MUNICIPALITÉ DE BELLEFEUILLE. *Projet de construction de l'échangeur Brière sur l'autoroute 15 et d'une voie de desserte, mémoire*, décembre 1995, 14 p. et annexes.
- DM21 VARIN, FRANÇOIS. *Mémoire*, 3 p.
- DM22 ASSOCIATION DES FEMMES D'AFFAIRES DU QUÉBEC, SECTEUR SAINT-JÉRÔME MÉTROPOLITAIN. *Projet Échangeur Brière / Autoroute 15 et voie de desserte sud, mémoire*, 6 décembre 1995, 3 p.
- DM23 LA CHAMBRE DE COMMERCE SAINT-JÉRÔME MÉTROPOLITAIN. *Axe est-ouest, un axe majeur de développement économique, mémoire*, 6 décembre 1995, 2 p.

- DM24 ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Mémoire sur le projet de bretelles d'accès à l'autoroute 15 et d'une voie de desserte à Saint-Jérôme*, décembre 1995, 6 p et carte.
- DM25 LEBEAU, JULES. *Mémoire*, 1<sup>er</sup> décembre 1995, 6 p.
- DM26 CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DES LAURENTIDES. *Projet de construction de bretelles d'accès à l'autoroute 15, kilomètre 41, et d'une voie de desserte*, mémoire, 7 décembre 1995, 37 p.
- DM27 L'ÉQUIPE DE MULTI-FENÊTRE INC. *Projet de l'échangeur Brière sur l'autoroute 15, et d'une voie de desserte, municipalités de Saint-Jérôme et de Bellefeuille*, mémoire, 27 novembre 1995, 2 p.
- DM28 KIRK, STEVE. *Mémoire*, 20 décembre 1995, 3 p.

### **Les présentations verbales**

LYNE BÉRUBÉ

