

Réponses du ministère des Transports
Aux questions n° 9 (4^e point) et n° 11 (2^e point)
du document DQ5

Question 9 (4^e point)

- Quelle évaluation qualitative (harmonisation visuelle, ambiance sonore, mise en valeur de lieux d'intérêt) le promoteur fait-il de l'intégration d'une bretelle autoroutière à proximité de la salle Légion Hall et de la vieille église méthodiste ?

Question 11 (2^e point)

Dans le document «Vers un plan de transport de la Montérégie», il est fait mention que :

«La route 133 et l'autoroute 15 offrent les principaux liens en provenance des États-Unis. La première profite du paysage naturel et champêtre des basses terres tandis que la seconde est placée dans un environnement plus hétérogène et déstructuré» (DA39, p.153).

Par conséquent, comment évaluez-vous l'impact de la construction d'une autoroute sur la structure et l'homogénéité d'un milieu ?

Q. *Quelle évaluation qualitative (harmonisation visuelle, ambiance sonore, mise en valeur de lieux d'intérêt) le promoteur fait-il de l'intégration d'une bretelle autoroutière à proximité de la salle « Legion Hall » et de la vieille église méthodiste?*

R. Analyse du milieu

L'étude d'impact identifie ce secteur bâti comme un ensemble à caractère patrimonial. Il ne s'agit pas de bâtiments reconnus en vertu de la Loi sur les biens culturels.

L'ensemble bâti situé à l'est de la route 133, comprenant l'église méthodiste, un bâtiment communautaire et des résidences, regroupe deux typologies d'architecture patrimoniale. La première regroupe des bâtiments de pierres (églises et bâtiments annexes), tandis que la deuxième typologie présente des constructions de 1 à 2 étages principalement en clin de bois. Ce dernier groupe présente moins d'homogénéité que le premier, puisque des rénovations ont permis l'introduction de nouveaux matériaux. À ces deux ensembles, s'ajoute un bâtiment plus contemporain (salle communautaire de la « Legion hall »), avec lequel on retrouve un monument à l'honneur des combattants, à la vue des usagers de l'axe routier. Globalement, le paysage présente un équilibre harmonieux entre les éléments construits et le milieu naturel (boisés).

À proximité de l'échangeur projeté, les vues offertes aux usagers de la route 133 s'ouvrent pour donner, à l'est, une vue vers le secteur de l'église méthodiste et le monument. À l'ouest, le secteur villageois est dissimulé par la présence d'arbres et de bâtiments publics (écoles).

Travaux projetés

L'encaissement de l'A-35 et la présence des murs de soutènement réduiront l'accessibilité visuelle vers l'ensemble à caractère patrimonial. Pour les mêmes raisons, l'infrastructure routière de l'A-35 sera diminuée à la vue des observateurs riverains. Par contre, l'ajout de bretelles d'entrée et de sortie, la présence d'un pont d'étagement et de murs de soutènement, ajoutent des éléments discordants dans l'environnement existant.

De façon à maintenir l'intérêt du paysage patrimonial et naturel, tout en cherchant à s'harmoniser à ce dernier, les éléments construits et les équipements devront chercher à rappeler les matériaux de l'environnement bâti. Les aménagements paysagers auront quant à eux le double rôle d'intégrer l'infrastructure routière et de permettre une accessibilité visuelle à l'église méthodiste et au monument de la « Legion Hall ».

Ces propositions devraient permettre de limiter au minimum l'impact visuel de l'échangeur. L'ambiance sonore, quant à elle, ne devrait pas être significativement modifiée par la géométrie proposée. En direction nord, le déplacement de la sortie d'autoroute vers le sud, éloigne les véhicules vers un secteur où on retrouve moins de résidences. En direction sud, les bretelles de sortie et d'entrée prévues se rapprochent de bâtiments à expropriés. L'encaissement de l'A-35 dans ce secteur, limitera également le déplacement du bruit vers les habitations.

Q. Dans le document « Vers un plan de transport de la Montérégie » Par conséquent, comment évaluez-vous l'impact de la construction d'une autoroute sur la structure et l'homogénéité d'un milieu?

R. Le Plan stratégique 2000-2003 du MTQ, auquel se référait le document « Vers un plan de transport en Montérégie » (VPTM), reconnaissait que « les infrastructures routières constituent des atteintes à la qualité du paysage » et « qu'elles ont un effet important sur le milieu et la qualité de vie ».

Différents facteurs pondèrent à la hausse ou à la baisse le niveau d'atteinte paysagère d'une infrastructure routière en rapport avec un milieu d'insertion. Le document VPTM précise que l'implantation d'une route en terrain plat produit peu d'impact visuel (p.148), puisque l'infrastructure des chaussées se maintient près de l'élévation du terrain environnant (capacité d'absorption). La route ne modifie pas la volumétrie du paysage. Cependant, les ponts d'étagement et les échangeurs exposent davantage la route à la vue, ce sont les ouvrages sur lesquels le souci d'intégration doit être le plus marqué.



Exemple du faible impact d'une route en terrain plat / A-30

La présence de secteurs habités (hameau, noyau villageois, municipalités) et par conséquent d'un plus grand nombre d'observateur riverains à l'infrastructure, augmentent le potentiel global d'accessibilité visuelle et d'impact sur la qualité de vie.

La majeure partie du tracé proposé se maintient à l'intérieur de conditions les moins pénalisantes pour une atteinte à la qualité du paysage et au milieu traversé. La topographie plane de la majorité du territoire et la position de l'emprise en fond de lot agricole, permettent une absorption visuelle maximale et une accessibilité à l'infrastructure limitée.

En plus de ces considérations, on doit également tenir compte de l'usager de l'autoroute, qui est un des deux types d'observateurs de l'environnement routier. La qualité de l'expérience visuelle vécue par ce dernier, demeure une préoccupation dans le choix des aménagements. Cette démarche valorise une découverte et

une mise en valeur du territoire traversé. Dans le cas de l'A-35, l'utilisateur profitera d'un cadre visuel de qualité, puisque au sud il « profite du paysage naturel et champêtre des basses terres appalachiennes » (VPTM). Dans sa portion nord, le milieu agricole perceptible des fonds de terres, est rythmé par l'alternance des boisés et des vues ouvertes sur une agriculture prospère et la bonne tenue des terres et des bâtiments de ferme.

Ce cadre sert de référence pour maintenir l'accès visuel vers les paysages valorisés et de qualité, alors que des interventions paysagères pourront au contraire permettre d'intégrer des éléments discordants de l'infrastructure ou du paysage.

Guy Bédard
Architecte paysagiste

15 décembre 2005