

AVIS DE PROJET

PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 35 ENTRE LA FRONTIÈRE AMÉRICAINNE ET SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU

PRÉSENTÉ AU

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC
DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

DIRECTION DE L'OUEST-DE-LA-MONTÉRÉGIE
Service des inventaires et du Plan

Mai 2002

AVIS DE PROJET
PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 35
ENTRE LA FRONTIÈRE AMÉRICAINNE ET
SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU

PRÉSENTÉ AU

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC
DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

MAI 2002

À l'usage du ministère de l'Environnement

Date de réception _____

Numéro de dossier _____

1. Promoteur

Ministère des Transports du Québec,
Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie
245, boul. St-Jean-Baptiste
Châteauguay, (Québec)
J6K 3C3

Téléphone : (450) 698-3400 poste 308

Télécopieur : (450) 698-3452

Responsable du projet : Gildard Lanteigne

Coordonnateur environnement : Bernard McCann

2. Consultant mandaté par le promoteur

L'avis de projet a été préparé entièrement par le ministère des Transports.

3. Titre du projet

Parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu.

4. Objectifs et justification du projet

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.

Le prolongement de l'autoroute 35 consiste en la construction de deux chaussées de 2 voies chacune entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu, dans une emprise non construite que possède déjà le Ministère. La longueur du tracé, situé dans sa totalité en zone agricole, est de 37,4 kilomètres¹, incluant deux chaussées déjà construites dans Saint-Armand (voir le plan ci-joint).

Ce projet consiste à compléter un lien manquant entre deux tronçons d'autoroute déjà construits :

- Celui de l'Interstate-89 qui de la frontière américaine permet de rejoindre l'Interstate-93 près de Concord au New-Hampshire, ce tronçon s'étendant sur plus de 300

¹ Au stade actuel de la conception du projet autoroutier, toutes les distances demeurent approximatives.

kilomètres. La sortie 1 de l'*Interstate-93* est localisée à 104,8 kilomètres de Boston (Mass.);

- Celui de l'autoroute 35, long de 19,25 kilomètres entre Saint-Jean-sur-Richelieu (secteur Saint-Athanase) et l'autoroute 10 (sortie 22). Cette sortie est située à environ 25 kilomètres de Montréal.

Plusieurs facteurs permettent de conclure au bien-fondé de ce projet de parachèvement. Les raisons suivantes soutiennent ce projet de manière favorable :

- La construction ce tronçon manquant permettrait de faciliter les mouvements des personnes et des marchandises entre Montréal et Boston, un déplacement entre ces deux métropoles pouvant être désormais réalisé en moins de 5 heures;
- De 30 minutes qu'il faut pour parcourir les 41,6 kilomètres entre la fin actuelle de l'autoroute 35 et la frontière via la route 133, le trajet s'effectuerait désormais en moins de 20 minutes;
- Le parachèvement se traduirait par des gains appréciables en confort et en sécurité;
- Comme il s'agit de la seconde porte d'entrée directe en importance pour les États-Unis, après l'autoroute 15, le parachèvement de l'A-35 permettrait de remédier aux infrastructures actuellement déficientes de la route 133;
- Parallèlement, la suppression de la circulation de transit sur la route 133 se traduirait par une augmentation de la sécurité et de la tranquillité des riverains;
- Le parachèvement de l'A-35, conséquemment à un engagement du Québec, est souhaité par les responsables américains en vue de faciliter les déplacements et les échanges commerciaux;
- L'autoroute 35 parachevée, permettrait de consolider les emplois et l'économie de la Montérégie et du Québec, lequel constitue un partenaire commercial majeur de la Nouvelle-Angleterre.

Comme il n'y a aucun lien autoroutier complet entre la métropole du Québec et celle de la Nouvelle-Angleterre, le parachèvement de l'autoroute 35 apparaît comme le trait d'union essentiel permettant de consolider les rapports commerciaux entre ces deux régions du Nord-Est de l'Amérique. En effet, selon l'Institut de la statistique du Québec, la valeur des exportations internationales du Québec à destination de la Nouvelle-Angleterre s'établissait à 8,4 milliards de dollars en 1998. Pour le Québec, il s'agit du troisième partenaire commercial américain en importance après la Région de l'Atlantique (12,5 milliards de \$) et le Centre Nord-Est (9,7 milliards de \$).²

² La Nouvelle-Angleterre comprend les États du Maine, du New Hampshire, du Vermont, du Massachusetts, du Connecticut et du Rhode Island. La Région de l'Atlantique comprend pour sa part les

À la lumière de ces quelques chiffres, le parachèvement d'un lien routier majeur entre Montréal et la Nouvelle-Angleterre doit être davantage souhaité par le Québec.

5. Localisation du projet

Mentionner les sites où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire si connus les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalités touchés). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale des sites potentiels de localisation du projet.

Le projet est situé à environ 40 kilomètres au sud de Montréal, immédiatement à l'est de la Rivière Richelieu. Il couvre le territoire de deux Municipalités régionales de comté : Brome-Missisquoi et Le Haut-Richelieu (voir Carte 1).

La Municipalité régionale de comté Brome-Missisquoi

Dans cette M.R.C., l'emprise actuelle du Ministère parcourt 10,7 kilomètres de la frontière américaine jusqu'à la limite de la M.R.C. Un premier tronçon est formé de deux chaussées déjà réalisées dans la municipalité de Saint-Armand. Ces chaussées originent de la frontière américaine (et de l'*Interstate-89*, situé dans l'État du Vermont). Ce premier tronçon mesure 5,4 kilomètres.

Un second tronçon origine des deux chaussées, et longe une vaste zone marécageuse, située dans les municipalités de Saint-Armand et de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, jusqu'à la limite de la M.R.C. Ce dernier tronçon est long de 5,3 kilomètres.

L'annexe A présente tous les lots et parties de lot visés par l'avis de projet.

La Municipalité régionale de comté Le Haut-Richelieu

Dans cette M.R.C., l'emprise actuelle du Ministère parcourt 26,7 kilomètres. De la limite de la paroisse de Saint-Sébastien, l'emprise bifurque vers le nord-ouest jusqu'à la route 133. Ce premier tronçon de l'autoroute 35, dans la M.R.C. Le Haut-Richelieu, compte quelque 3,85 kilomètres.

Depuis la route 133, l'emprise longe ensuite la limite des terres agricoles, en parallèle à la route 227, jusqu'au noyau villageois de Saint-Alexandre. Ce second tronçon de l'autoroute 35, situé en partie dans la paroisse de Saint-Sébastien et en partie dans la municipalité de Saint-Alexandre, mesure 11,8 kilomètres.

De Saint-Alexandre, le tracé longe la limite des terres agricoles, parallèlement au Chemin de la Grande-Ligne. Puis des limites de la paroisse de Sainte-Anne-de-Sabrevois, il croise le chemin des grandes lignes pour enfin rejoindre le tracé actuel de l'autoroute 35

États de New York, du New Jersey et de la Pennsylvanie. Enfin, le Centre Nord-Est comprend les États de l'Ohio, du Michigan, de l'Illinois, de l'Indiana et du Wisconsin.

situé dans la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu (environ 1 kilomètre avant la fin du tronçon réalisé de l'autoroute 35). Ce dernier tronçon de l'autoroute 35 parcourt 11,1 kilomètres.

L'annexe A présente tous les lots et parties de lot visés par l'avis de projet.

6. Propriétés des terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue et mentionner depuis quand et dans quelles proportions ces terrains sont acquis (ex. : propriété privée à 100 %, terrains acquis à 75 % suite aux expropriations, etc.). Ces renseignements pourraient apparaître sur une carte.

Le Ministère est déjà propriétaire d'une emprise (un corridor et une servitude de non-accès) acquise en presque totalité dans les années soixante-dix (voir carte 1). Toutefois, en raison de l'évolution des normes de conception des ouvrages autoroutiers et des échangeurs, de petites parties de terrain situées tant sur le parcours (particulièrement dans les courbes) qu'aux abords des futurs échangeurs pourraient être requises avant le début des travaux.

7. Description du projet

Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques du projet, incluant les activités et travaux s'y rattachant (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc).

L'autoroute 35 en est une conventionnelle à (4) voies avec échangeurs. Son parachèvement implique d'abord un réaménagement du tronçon existant près de la frontière américaine. Il implique aussi l'aménagement et la construction de deux nouvelles chaussées avec échangeurs sur une distance de 32 kilomètres.

Réaménagement du tronçon près de la frontière américaine

Une évaluation des besoins, impliquant un réaménagement, doit être effectué pour le tronçon existant de l'autoroute 35 près de la frontière américaine. Deux chaussées sont déjà en place sur plus de 5 kilomètres, mais puisqu'il n'y a aucune servitude de non-accès, elles comportent de nombreux accès aux propriétés riveraines et une intersection à la hauteur de Saint-Armand (secteur de Philipsburg).

Pour pallier à cette situation, il devient nécessaire d'aménager des accès à la hauteur de « Philipsburg » et d'évaluer la nécessité d'ajouter des voies de desserte de chaque côté de l'autoroute afin d'intercepter les croisements (accès riverains et chemins). Certains chemins pourraient être réaménagés en cul-de-sac.

Aménagement et construction de nouvelles chaussées

Le parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu consiste en l'aménagement et la construction de 2 chaussées de 2 voies d'une longueur de 32 kilomètres entre Saint-Armand et Saint-Jean-sur-Richelieu. Ces nouvelles chaussées comporteraient des échangeurs pour accéder aux intersections importantes :

- Intersection de la route 133 dans saint-Armand;
- Intersection de la route 133 dans la paroisse de Saint-Sébastien;
- Noyau villageois de la municipalité de Saint-Alexandre;
- Intersection de la route 133 dans Saint-Jean-sur-Richelieu.

Principales étapes de l'aménagement et de la construction

L'aménagement et la construction comprendra les étapes suivantes :

- déblais;
- drainage;
- structure des étagements;
- remblais;
- chaussées;
- pavage, aménagement du paysage et éclairage.

8. Description du milieu et des principales contraintes

Pour les sites envisagés, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet, ainsi que les principales contraintes prévisibles (compatibilité avec les usages, disponibilités des services, topographie, préoccupations majeures, etc.).

Le milieu naturel

Bien que l'on ne dénote pas de boisés d'envergure, en raison de la pratique de l'agriculture, le couvert et la diversité végétale sont relativement importants dans et aux abords de l'emprise possédée par le Ministère.

Située sur le territoire occupé par l'ancienne mer de Champlain, le tracé se retrouve à proximité du Richelieu et du Lac Champlain. C'est un milieu humide fortement irrigué par la présence de plusieurs dizaines de cours d'eau, ruisseaux et décharges ainsi que par

deux rivières d'importance :

- La Rivière aux Brochets qui se jette dans le Lac Champlain;
- La Rivière du Sud qui s'écoule dans le Richelieu.

La partie du territoire sise à proximité du lac Champlain est parsemée d'étangs et de marécages, dont l'un des plus importants se remarque à l'embouchure de la rivière aux Brochets.

Le milieu humain

L'ensemble des aménagements et ouvrages prévus au parachèvement de l'autoroute 35 se retrouve dans un milieu fortement agricole. En effet, le développement important de l'agriculture dans cette partie de la Montérégie est tributaire de facteurs naturels comme la qualité des sols, la topographie généralement plane, l'excellent réseau d'irrigation et le climat favorable.

Tableau 1 - Population, superficie et densité des municipalités traversées par le tracé de l'Autoroute 35.

Municipalité	Désignation	Population	Superficie	Densité
Saint-Armand	Municipalité	1 269	84,26	15,06
Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River	Municipalité	575	43,58	13,19
Saint-Sébastien	Paroisse	709	62,65	11,31
Saint-Alexandre	Municipalité	1 936	45,24	42,79
Saint-Jean-sur-Richelieu	Ville	81 339	225,61	360,53
Total		85 828	461,34	186,04

Source : Ministère des Affaires municipales et de la métropole, *Répertoire des municipalités*, 2002

Comme il s'agit d'un secteur essentiellement agricole, la densité de population y est relativement faible. Abstraction faite de la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, on retrouve dans les quatre municipalités touchées par le projet (Saint-Armand, Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, Saint-Sébastien et Saint-Alexandre), une population totale de 4 489 habitants, soit 19,04 personnes au kilomètre carré. La ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, véritable agglomération urbaine se trouve immédiatement au nord-ouest du projet de parachèvement. D'une superficie de 225,61 kilomètres carrés, la ville compte

81 339 habitants. Saint-Jean-sur-Richelieu sera reliée par autoroute à Burlington, la capitale de l'État du Vermont, une fois le projet complété³.

Bien qu'essentiellement en milieu agricole, le tracé de l'autoroute frôle quand même trois zones de peuplements humains :

- Le « quartier » d'Iberville dans Saint-Jean-sur-Richelieu;
- Le noyau villageois de la municipalité de Saint-Alexandre;
- Le « quartier » de Philipsburg dans Saint-Armand.

De plus, au sud, à compter de la route 133, le tracé effleure une des plus importantes zones de villégiature et récréo-touristique du Québec, laquelle s'est formée autour de la partie nord du lac Champlain, aussi connue sous le vocable de Baie Missisquoi. En été, la population du secteur augmente considérablement en raison de la présence de nombreuses familles montréalaises qui viennent y habiter leur résidence secondaire. On y observe plusieurs plages et une panoplie d'infrastructures et équipements liés à la présence des villégiateurs.

9. Principales répercussions appréhendées

Pour chacune des phases du projet, décrire sommairement les principales répercussions appréhendées par la réalisation éventuelle du projet (milieux naturel et humain).

Les répercussions appréhendées lors des différentes étapes de construction et lors de l'exploitation de ce tronçon de l'autoroute 35 touchent plusieurs éléments des milieux naturels et humains. Les principales répercussions appréhendées, sont :

Pendant la construction :

- L'impact sur les activités agricoles;
- le bruit généré lors des travaux de construction et de dynamitage;
- la perturbation, durant les travaux, de la circulation locale et de transit, en raison de recoupements avec plusieurs routes (route 133, chemin de la Grande-Ligne, route 227, route 133, route 202, etc.);
- les répercussions sur d'autres infrastructures linéaires, notamment sur deux gazoducs, lesquels traversent la région (celui de TransCanada PipeLine qui se

³ Saint-Jean-sur-Richelieu (QC), Plattsburgh (NY) et Burlington (VT) forment une association, le *Triangle d'excellence*, en vue de promouvoir le développement économique et social de la région tout en renforçant les liens qui les unissent. Le parachèvement de l'autoroute 35 est souhaité à la fois par les responsables québécois et américains du *Triangle d'excellence*.

rend au Vermont et celui de Gaz métropolitain qui dessert le secteur et l'Estrie) et des lignes de transport d'électricité;

- les répercussions sur les cours d'eau et les zones marécageuses.

Pendant l'exploitation :

- L'impact sur les activités agricoles;
- la modification du niveau sonore attribuable à l'augmentation des débits de circulation près des milieux bâtis;
- l'impact visuel en raison de la présence de nouveaux étagements sur le parcours de l'autoroute et en particulier à la hauteur du secteur Philipsburg dans Saint-Armand;
- les charges polluantes laissées dans l'environnement;
- l'impact sur les activités commerciales;
- l'impact sur les quelques dizaines de cours d'eau traversant l'emprise du Ministère;
- l'impact sur la zone marécageuse sise à l'embouchure de la rivière aux Brochets.

En contre partie, l'autoroute 35 entraînera sur le milieu humain, les répercussions positives suivantes :

- les retombées économiques apportées par la réalisation du projet;
- la diminution des risques d'accidents;
- la réduction de la circulation de transit sur la route 133;
- l'augmentation de la fluidité de la circulation;
- l'amélioration de la qualité de vie des résidents de la route 133;
- un attrait de plus pour l'ensemble des agents responsables du développement régional.

10. Calendrier de réalisation du projet

(selon les différentes phases de réalisation du projet)

Compte-tenu des disponibilités budgétaires, le projet sera réalisé selon le calendrier suivant :

Avant-projet préliminaire	2002
Avant-projet définitif	2003
Plans et devis	2004-2005
Appel d'offres:	2005
Aménagement et construction	2005-2006

La réalisation d'un projet routier exige l'exécution de plusieurs phases de travail :

- la conception de l'avant-projet;
- la préparation des plans et devis;
- l'acquisition des terrains;
- l'aménagement et la construction.

Conception de l'avant-projet

La conception de l'avant-projet est amorcée. Durant la conception de l'avant-projet, les plans de l'avant-projet préliminaire et de l'avant-projet définitif, ainsi que les études environnementales sont réalisés, et les autorisations sont obtenues. Elle comprend quatre étapes :

- L'analyse des options;
- La préparation de l'avant-projet préliminaire;
- La préparation de l'avant-projet définitif;
- Le plan d'acquisition des terrains et servitudes additionnelles requises.

L'actualisation de l'avant-projet devrait en principe durer quelque 24 mois. Elle a débuté le 1^{er} avril 2002 et se terminera le 31 mars 2004.

Plans, devis et acquisitions

L'obtention des autorisations permettra au Ministère d'amorcer la phase de préparation des plans et devis. Cette seconde phase du projet comprend :

- Le plan initial de chaussée;
- Les plans et devis;
- Les autorisations de construction;

La préparation des plans et devis doit durer quelque 12 mois. Elle débuterait le 1^{er} avril 2004 pour se terminer le 31 mars 2005.

Enfin, la phase dites de l'acquisition des terrains peut être amorcée après cette étape. Cette phase particulière de la préparation d'un projet peut très bien chevaucher l'étape précédente.

Réalisation des travaux

L'exécution des travaux pourrait se faire sur près de 2 ans, soit entre le 1^{er} avril 2005 et le 31 décembre 2006.

11. Phases ultérieures et projets connexes

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et les projets connexes qui peuvent s'y rattacher.

Aucune phase ultérieure ou projet connexe n'est prévu dans le cadre du présent projet.

12. Remarques

Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le _____ par _____

Réjean Beaulieu, directeur

ANNEXE A

**LISTES DES LOTS
ET PARTIES DE LOTS VISÉS**

Municipalité de Saint-Armand

Cadastre de la paroisse de Saint-Armand-Ouest

17	25	27	30	34	36
24	26	28	31	35	

Municipalité de Saint-Pierre-de-Vérone-à-Pike-River

Cadastre de la paroisse de Saint-Sébastien

318 368 369

Cadastre de la paroisse de Saint-Georges-de-Clarenceville

175

Cadastre du canton de Stanbridge

1 28 31 34 37 42 53

2 29 32 35 38 43 55

27 30 33 36 39 44

Paroisse de Saint-Sébastien

Cadastre de la paroisse de Saint-Sébastien

58	71	83	97	109	121	193	281	337
59	72	85	98	110	122	194	316	338
60	73	86	99	111	123	195	327	341
61	74	88	100	112	124	196	328	342
62	75	89	101	113	125	270	329	343
63	76	90	102	114	126	272	330	345
64	77	91	103	115	127	273	331	
65	78	92	104	116	128	274	332	
66	79	93	105	117	129	275	333	
67	80	94	106	118	190	278	334	
69	81	95	107	119	191	279	335	
70	82	96	108	120	192	280	336	

Municipalité de Saint-Alexandre

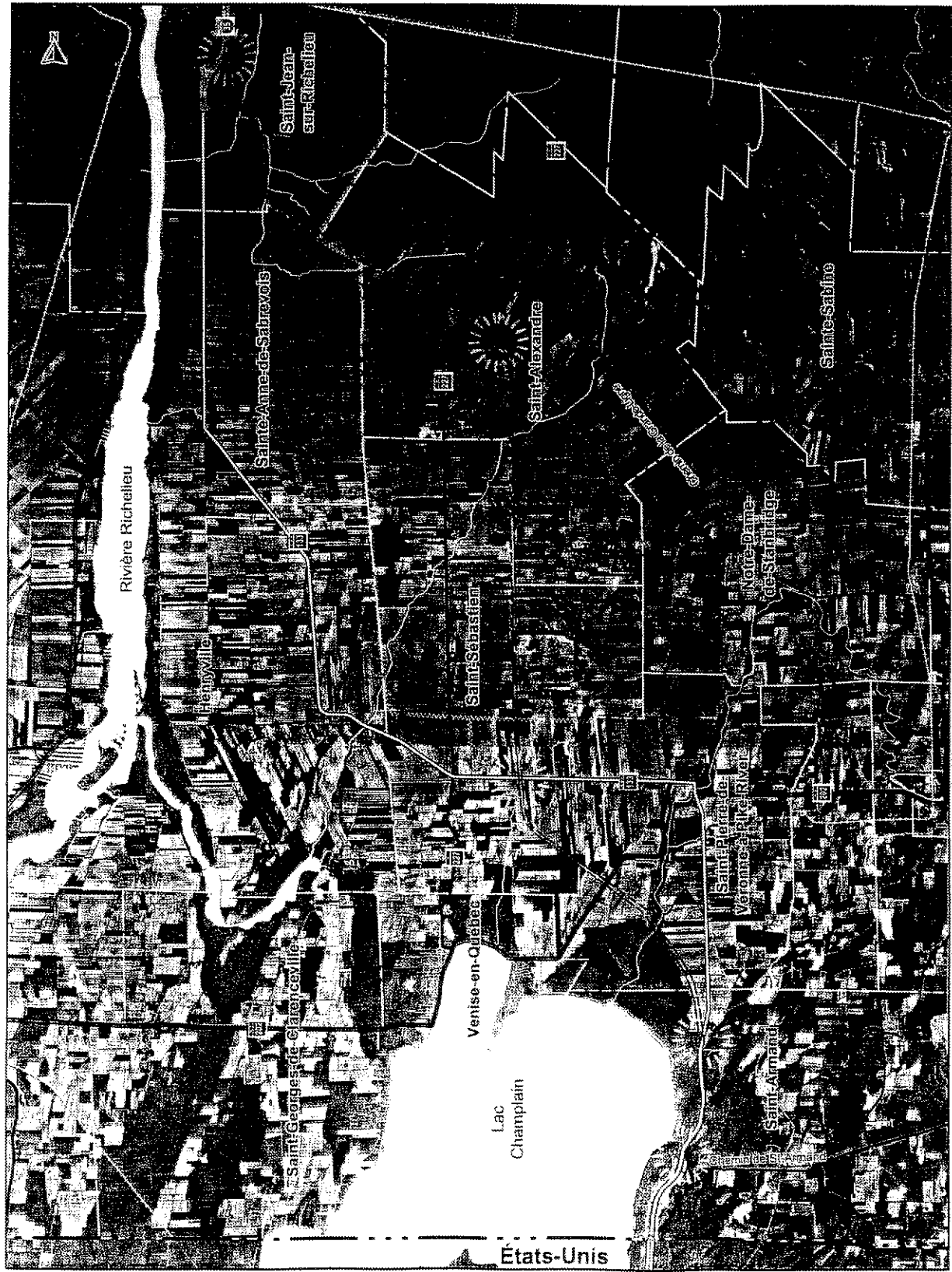
Cadastre de la paroisse de Saint-Alexandre

295	316	331	350	393	408	424	440	455
297	317	332	351	394	409	425	441	456
299	318	334	352	395	410	425A	442	457
304	319	335	353	396	411	426	443	458
305	320	336	354	397	412	427	444	459
306	321	338	355	398	414	428	445	460
307	322	340	356	399	415	429	446	461
308	323	341	357	400	416	430	447	463
309	324	342	357A	401	417	431	448	464
309A	325	344	358	402	418	432	449	
310	326	345	359	403	419	433	450	
311	327	346	360	404	420	434	451	
313	328	347	361	405	421	435	452	
314	329	348	362	406	422	436	453	
315	330	349	392	407	423	438	454	




Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu

Cadastre de la paroisse de Saint-Athanase









198	205	213	232	239	420	427	434	441
199	206	215	233	241	421	428	435	
200	207	226	234	242	422	429	436	
201	208	227	235	243	423	430	437	
202	210	228	236	416	424	431	438	
203	211	230	237	417	425	432	439	
204	212	231	238	419	426	433	440	

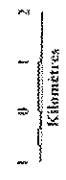


**TRACÉ DE
L'AUTOROUTE 35 PROJETÉE**

-  Autoroute projetée
-  Échangeur projeté
-  Voie de service projetée

Classification fonctionnelle

-  Autoroute
-  Nationale
-  Régionale
-  Collectrice
-  Ligne électrique
-  Chemin de fer
-  Limites municipales
-  Limites internationales



Source: MTO 2002
Réalisation: Mars 2002



