

Ministère des Transports du Québec

Programme de stabilisation des berges de la riv. Richelieu

Réponses aux questions complémentaires du BAPE du 01 mars 2011

(Les réponses sont en rouge)

1- Le budget et les retombées économiques

A) **Quel est le budget global estimé pour l'ensemble des interventions proposées ?**

Le budget des travaux est estimé de façon préliminaire entre 11 M\$ et 15 M\$.

Quelle est la fourchette de coût d'une intervention de stabilisation sur un segment ?

Les coûts pourront aller de 50 000\$ à 500 000\$.

B) Vous avez indiqué que « l'embauche d'entrepreneurs et l'achat de matériel pour le projet a un impact positif sur l'économie locale et régionale » (PR5.1, p. 38). **Êtes-vous en mesure d'estimer ces retombées économiques locales et régionales ?**

Il n'est pas possible, dans le laps de temps imparti pour répondre à ces questions, de chiffrer les retombées économiques locales et régionales.

Cependant, les investissements rattachés aux travaux pourront bénéficier aux postes budgétaires suivants :

Localement

Camionnage – Machinerie – Commerces

Régionalement

Matériaux d'emprunt – Ressources professionnels – Entreprises de construction – Équipement – Machinerie – Végétaux - Commerces

2- Les lots touchés par le projet

Vous avez fourni un tableau par municipalité du nombre et de la tenure des lots touchés par le projet (DA5.3). La commission souhaite obtenir quelques précisions complémentaires.

A. **Expliquer la notion de « propriétés non riveraines » utilisée dans la dernière colonne du tableau. Comment des propriétés non riveraines seraient-elles touchées ?**

Les propriétés non riveraines bordent les routes 133 et 223, exclusivement du coté opposé à la rivière Richelieu, vis à vis les sites visés par des travaux de stabilisation.

Les résidents habitants sur ces lots seront plus directement impactés lors des travaux par les entraves à la circulation, la poussière et le bruit, d'où notre intérêt de les identifier pour les inclure pour l'étape de consultation des riverains suite à la production des plans et devis préliminaires.

B. La première colonne porte sur le nombre de lots ou de propriétaires touchés. Doit-on comprendre que le nombre de propriétaires équivaut toujours au nombre de lots ?

Non, parfois un même propriétaire possède plus d'un terrain bordant la rivière. Parfois ce terrain se compose de plus d'un lot: ex. vis à vis le site #9 de la route 133 à Saint-Denis-sur-Richelieu, la municipalité possède toute la berge qui se répartie sur 4 lots. Dans le tableau il compte pour un (1) terrain.

Le chiffre apparaissant dans la première colonne correspond donc au nombre de terrains, d'une même propriété, bordant la rivière.

De plus l'identification d'un (1) priopro. correspond à un titre de propriété et non au nombre de personnes pouvant être inscrites sur ce titre.

Sinon, distinguer le nombre de lots et le nombre de propriétaires.

Voir détails dans la première colonne des tableaux ci-après :

Route 133

Municipalités	Nombre de terrains riverains touchés	Tenure des terrains privés	Tenure des terrains publics	Propriétaires non riverains
Mont-Saint-Hilaire	11 (11 proprios / 11 lots)	10	1	1
Saint-Charles-sur-Richelieu	8 (7 proprios / 10 lots)	8	0	1
Saint-Denis-sur-Richelieu	6 (4 proprios / 13 lots)	2	4	8
Saint-Ours	6 (6 proprios / 6 lots)	6	0	0
Total	31	26	5	10

Route 223

Municipalités	Nombre de terrains riverains touchés	Tenure des terrains privés	Tenure des terrains publics	Propriétaires non riverains
Saint-Basile-le-Grand	3 (3 proprios / 4 lots)	3	0	0
McMasterville	4 (3 proprios / 4 lots)	2	2	1
Saint-Marc-sur-Richelieu	16 (9 proprios / 29 lots)	8	8	14
Saint-Antoine-sur-Richelieu	10 (6 proprios / 10 lots)	10	0	4
Total	33	23	10	19

- C. **Puisque l'information sur la tenure des sites d'intervention est disponible, veuillez compléter le tableau 4 à la page 17 du premier addenda (septembre 2005) en y ajoutant une colonne présentant la tenure des terrains à chaque site.**

Depuis la production du tableau 4, une mise à jour a été réalisée des lots touchés par les sites des travaux. Cette mise à jour apparaît dans les tableaux en annexe.

- 3- Les impacts durant les travaux

- A. **Quelles seraient les durées types d'un chantier de stabilisation sur un emplacement donné ?**

Un chantier pourrait durer de deux à six semaines. Ces délais peuvent comprendre plus d'un site à la fois.

- B. **Quelles seraient les heures d'opération des chantiers ?**

Les heures permises n'excèdent pas la plage horaire quotidienne de 7h00 à 19h00. Selon la réglementation municipale en vigueur et les contextes rencontrés, ces limites peuvent être plus restrictives.

- C. **Combien de chantiers pourraient être menés simultanément sur la même route ?**

Ce scénario n'est pas encore arrêté, mais il sera possible que plus d'un chantier soit mené simultanément sur la même route. Les impacts sur la circulation et les riverains seront déterminants pour valider ce scénario.

- D. Vous avez mentionné que les travaux supposaient l'entrave à la circulation sur une voie et que vous prévoyez maintenir la circulation en alternance sur l'autre voie. Quel serait l'effet de ces chantiers sur le niveau de service des deux routes aux heures de pointe ?**

La majorité des secteurs visés par les travaux sont en milieu rural. Dans ces contextes, nous ne prévoyons pas de modification quant au niveau de service actuel.

Pour les secteurs urbanisés de Mont-Saint-Hilaire et McMasterville. Il est possible que le niveau de service soit affecté. Une étude de circulation pourra être réalisée lors de la production des plans et devis.

- E. Les chantiers sont-ils susceptibles d'entraver la circulation des autobus scolaires ?**

Les circuits d'autobus ayant à franchir des secteurs en chantier pourront subir un délai supplémentaire dans leurs déplacements. Comme mentionné dans la réponse précédente, cet impact en milieu rural devrait être limité, alors qu'en milieu urbanisé il pourra être plus significatif.

Les commissions scolaires seront informées à l'avance afin de prendre en compte l'impact d'un chantier sur les circuits d'autobus.

4- Le choix des segments à stabiliser et leur degré de priorité

Durant l'audience, vous avez expliqué que le choix des lieux à stabiliser reposait d'abord sur le constat de signes avant-coureurs d'affaissement de la chaussée et de l'accotement ou le constat de décrochement de la berge (M. Guy Bédard, DT1, p. 21). Il a aussi été mentionné que le ministère procède à des inspections annuelles de l'état de la chaussée sur les routes 133 et 223 (Mme Sylvie Laroche, DT1, p. 69).

- A. Afin de déceler les décrochements et les signes d'affaissement, y a-t-il un programme périodique d'inspection portant sur l'état des rives et talus aux endroits où la route longe la rivière Richelieu ? Expliquer comment et à quel intervalle se font ces observations.**

Deux actions de suivi sont réalisées par le Ministère :

1. L'état du réseau routier du Ministère est évalué aux deux ans (annuellement pour la moitié) par un véhicule qui relève les caractéristiques d'un de la chaussée. Ces mesures permettent de constater les signes avant-coureurs de détérioration de la chaussée et de suivre l'évolution de ceux-ci. Les routes reçoivent alors un indice de confort au roulement (IRI) qui oriente les priorités d'intervention.

En bordure de cours d'eau, ces signes avant-coureurs peuvent mener à une évaluation de la berge, lorsqu'on soupçonne un lien entre la détérioration de la chaussée et l'état du talus.

C'est cette seconde démarche qui a mené aux recommandations de stabilisation des sites visés par l'étude d'impact.

2. Les routes 133 et 223 sont patrouillées régulièrement par des employés :
rte133 une fois semaine / rte 223 une fois aux deux semaines. Cette patrouille a entre autres objectifs de suivre l'état du réseau.
L'affaissement de la chaussée de façon inhabituelle (en dehors du cadre de détérioration précédemment expliqué) peut faire l'objet d'une démarche d'analyse spécifique pour la chaussée et également la berge si un lien est constaté.

Des évènements imprévisibles comme le décrochement soudain de la berge, impliquant les routes 133 et 223, nous sont parfois signalés par des municipalités où des riverains.

L'état des berges ne fait pas l'objet d'un suivi indépendant, mais est toujours lié à des signes avant-coureurs dans l'emprise routière.

- B. Considérant de la dynamique d'évolution de la rivière et de ses berges, est-il plausible que, d'ici la fin du programme décennal de stabilisation, de nouveaux segments s'ajoutent à la liste actuelle des interventions prévues?**

Il est très difficile de prédire cette évolution et les besoins d'intervention. Le Ministère poursuit son suivi du réseau et prendra les actions nécessaires si des évènements nouveaux faisaient leur apparition.

La carte 1 de l'annexe 4 de l'addenda 3 (p. 7) répartissait les segments selon trois catégories en fonction du degré de priorité de l'intervention :

- Prioritaire (court terme) [13 segments]
- Moyen terme (2 à 3 ans) [5 segments]
- Moyen ou long terme (3 à 10 ans) [18 segments]

Compte tenu de l'évolution du projet, considérant les interventions d'urgence déjà réalisées et que l'intervention n'est plus jugée nécessaire à dix endroits :

- C. Comment établissez-vous maintenant les priorités entre les interventions ?**

Une actualisation des priorités d'intervention a été réalisée en septembre 2009, à la demande du MDDEP (Questions et commentaires du 17 avril 2009) dans une *Mise à jour de l'étude géotechnique pour la stabilisation des berges, Addenda 4.*

Comment prévoyez-vous les répartir au cours des dix années du programme ?

Cette répartition n'est pas encore déterminée. Les premiers sites visés seront ceux dont la priorité d'intervention est la plus élevée et dont la tenure est publique. La répartition des sites sur le territoire vs la gestion de la circulation sera également un intrant pour apprécier la pertinence de devancer leur réalisation.

Quelles sont celles prévues pour la première année ?

Voir réponse précédente.

5- Les interventions d'urgence

A) Pourriez-vous préciser quel suivi a été mené après les travaux aux six sites d'intervention d'urgence mentionnés dans l'addenda 3 (annexe 4, p. 114).

Site 7 : L'enrochement réalisé en urgence ne couvre qu'une partie de la longueur identifiée à l'étude d'impact. Nous n'avons pas retracé la date de ces travaux ni si un suivi a été réalisé

Sites 9-10-28 : Ces sites ont fait l'objet de travaux d'urgence en 2006. La totalité des surfaces situées au dessus de la LNHE ont étéensemencées. La reprise de cette végétation a fait l'objet de visites ponctuelles durant l'année suivant les travaux.

Sites 22-23 : Ces travaux ont été exécutés en 2003. La végétation mise en place comprenait de l'ensemencement et des arbustes. Un suivi de la reprise végétative a été réalisé au cours des deux années suivant les travaux.

B) Pourriez-vous présenter l'état actuel (2010) des six emplacements en l'illustrant, si possible, par des photos de type « avant/après » et en indiquant le temps écoulé depuis l'intervention.

Nous n'avons pas de photos de ces sites prises en 2010. Des photos existent pour certains d'entre eux avant les travaux et après ceux-ci au cours des mois qui ont suivi. Ce travail nécessite une recherche qui ne nous permet de vous acheminer le tout avec cette réponse. Dès que ces documents seront assemblés, nous vous les ferons parvenir.

6- Les interventions dans la rivière

Le promoteur indique que ses interventions seraient préférablement réalisées à partir du haut des talus. Il « s'engage à ce que le minimum de machinerie opère dans le cours d'eau; l'utilisation de barges étant plutôt indiquée lorsque nécessaire. » (PR5.1, p. 51)

A. Expliquer ce que vous entendez par « utilisation des barges » :

- S'agit-il de plateformes flottantes pour la machinerie d'excavation ?

Il s'agit effectivement de plates-formes flottantes pour la machinerie d'excavation.

- Comment accèdent-elles à la rivière ?

Elles peuvent provenir du cours d'eau à partir de leur lieu d'entreposage ou être amenée par la route vers un lieu de mise à l'eau.

- Utilise-t-on les rampes de mise à l'eau existantes dans les municipalités ?

Ces choix relèvent d'une décision de l'entrepreneur.

- Une fois dans la rivière comment se déplacent-elles entre les sites

d'intervention ? Le choix d'une méthode de travail relève de l'entrepreneur.

- Doivent-elles se stabiliser sur le lit de la rivière pour permettre les travaux?

Oui, pour effectuer les travaux en rive, la barge doit être stabilisée et ancrée au fond du cours d'eau. Pour réaliser cette opération, un tirant d'eau minimale est nécessaire.

- Cet équipement est-il facilement disponible ?

Nous pourrions valider cette information dans les réponses complémentaires.

B. L'usage de barges ne pourrait-il pas permettre d'éviter totalement la circulation de machinerie dans la rivière ? Sinon, quelles seraient les circonstances qui pourraient exiger la circulation de la machinerie dans la rivière ?

À moins de circonstances exceptionnelles, la machinerie ne devrait jamais circuler dans la rivière. Seul le godet d'une pelle mécanique aura dans certains cas à excaver des matériaux en pied de talus pour profiler la pente ou placer des matériaux. Lorsque nécessaire, des chemins d'accès à partir de la rive devraient permettre à la machinerie de s'approcher du pied de talus, sans avoir à empiéter sous la LNHE.

C. Dans combien de sites l'aménagement de batardeau serait-il requis ? Lesquels ? Expliquer les circonstances qui requièrent l'emploi d'un batardeau.

Le choix d'utiliser un batardeau est une méthode de travail qui relève de l'entrepreneur. Son utilisation devrait être envisagée pour les sites dont le profil de la rivière et les conditions hydrauliques permettent difficilement de retenir efficacement les sédiments à l'aide d'un rideau de confinement.

Ces conditions seront mieux définies lors de la production des plans et devis.

De quoi seraient-ils constitués et quel espace occuperaient-ils dans la rivière ?

Un batardeau doit être étanche car il permet d'isoler la zone de travail pour exécuter les travaux à sec. L'utilisation de particules fines, confinées dans un remblai de matériaux plus grossier ou dans une membrane géotextile s'avère efficace.

L'empiètement dans la rivière d'éventuels batardeaux dépend également du profil de la rivière. Cette information pourra être précisée lors de la préparation des plans et devis.

D. Pourriez-vous présenter des croquis illustrant les diverses situations possibles (travaux à partir du haut ou depuis une barge...) ainsi que l'aménagement type d'un batardeau.

La production de ces informations requiert un temps trop important pour le délai actuel. Nous vous transmettrons dans un prochain envoi les informations pertinentes

7- Les servitudes

À plusieurs reprises dans les documents de l'étude d'impact ainsi qu'au cours de la séance d'audience, il a été question de servitudes temporaires ou de servitudes permanentes pour les riverains.

A. **Veillez indiquer si le mot servitude est utilisé au sens juridique du terme.**

Oui, la servitude est un acte légal et notarié.

B. **Préciser quels sont les éléments qui pourraient être inclus dans les servitudes temporaires et dans les servitudes permanentes.**

Sans être certain du sens attribué au mot 'élément' de la question, la servitude temporaire identifiera une portion de terrain nécessaire à l'exécution du contrat qui ne sera plus requis une fois les travaux terminés. Dans le cas des travaux de stabilisation, on cible essentiellement des chemins d'accès.

La servitude permanente concerne l'ensemble des surfaces remaniées et aménagées pour la stabilisation. Cette servitude imposera certaines limites quant à l'usage du terrain.

8- Les chemins d'accès

Dans l'étude d'impact, il est question d'aménager des chemins d'accès temporaires (PR3.1, p. 61, 79 et 81). Au moment de l'audience, il a été précisé que ceux-ci pourraient devoir être aménagés à l'extérieur des segments prévus (DT1, p. 12).

A. **Depuis le dépôt de l'étude d'impact en 2004, le nombre, l'emplacement et la longueur des chemins d'accès à aménager a-t-il été déterminé ?**

Non. Ces précisions se définissent au moment de l'élaboration des plans et devis.

B. **Leur aménagement va-t-il nécessiter l'usage d'autres lots que ceux déjà identifiés ainsi que des ententes avec d'autres propriétaires ?**

Dans la liste des lots ou terrains touchés par la stabilisation, nous avons ciblés les terrains aux extrémités des longueurs identifiées. Les chances que de nouveaux lots soient touchés par des servitudes temporaires existent, mais nous avons tenté de limiter cette éventualité.

C. **L'utilisation généralisée de barges pour les interventions depuis le bas des talus pourrait-elle éliminer le besoin d'aménager des chemins d'accès ?**

Pour les sites nécessitant des chemins d'accès, il est théoriquement pensable que oui. Cependant, les avantages/inconvénients d'une approche en regard de l'autre doivent être évalués adéquatement à l'étape des plans et devis afin de considérer l'ensemble des aspects en jeu.

Préciser dans quels cas l'aménagement de chemins d'accès serait indispensable ?

Ces chemins ne devraient être envisagés que pour les sites visés par l'approche de types 3 et 4. Ce besoin ne pourra être confirmé qu'à l'étape de l'élaboration des plans et devis

9- Les riverains et la conservation des arbres

Dans l'étude d'impact il est mentionné que : « la plupart des riverains préfèrent couper les arbres pour conserver les vues » (PR3.1, p. 29). Au moment de la présentation du projet à la première séance d'audience, vous avez indiqué prévoir imposer une servitude permanente afin de limiter la possibilité de modifier les talus restaurés et la végétation implantée tout en prenant en compte l'importance accordée à la vue dont jouissent-les résidents sur la rivière (M. Guy Bédard, DT1, p. 12).

A. Peut-on en conclure que vous comptez, dans la mesure du possible, adapter le choix des végétaux à implanter de manière à conserver les vues sur la rivière que valorisent les riverains ?

C'est effectivement l'approche qui sera préconisée. Un équilibre devra être établi entre écosystème riverain et présence de résidents dont l'accès visuel à la rivière est valorisé.

B. Concrètement, expliquer quelles formes pourraient prendre ces servitudes ou toutes autres mesures conçues pour prévenir la coupe intempestive des végétaux riverains. Cela pourrait-il se traduire par des engagements de conservation et d'entretien insérés dans les ententes à signer avec les propriétaires ?

Le texte de la servitude couvrira le non-déboisement, l'interdiction de modifier l'état du couvert végétal et limitera l'accès physique à la berge. L'entretien et le maintien des strates végétales seront dévolus au Ministère.

C. Un élagage des branches pourrait-il être autorisé afin de maintenir les vues?

Ces demandes d'intervention seront évaluées au cas par cas.

10- L'interdiction d'accès à la berge

Lors de la première partie de l'audience, vous avez affirmé que « dans certains cas pour des raisons de conception, nous pourrions interdire totalement l'accès à la berge » et qu'il pourrait même y avoir « possibilité d'acquisition » (DT1, p. 12).

A. Quelles seraient les circonstances ou les raisons qui pourraient vous amener à imposer une interdiction totale d'accès à la berge ?

Les aménagements de type 4 présenteront des pentes fortes qui pourront peut-être difficilement permettre d'intégrer des structures d'accès au cours d'eau. Dans ces cas, pour assurer une pérennité aux aménagements et sécuriser ces terrains, l'interdiction complète pourra être imposée.

Quels seraient les effets pratiques pour les riverains d'une telle interdiction? Cela toucherait-il l'usage de quais flottants ? La présence d'escaliers ?

Pour les terrains de tenure privée sur lesquels les riverains ne possèdent actuellement pas d'accès, l'impact est limité. Ces sites limitent sans doute déjà l'installation d'équipements.

Pour les terrains de tenure privée sur lesquels des équipements existent déjà, mais qui ne pourraient être maintenus, l'impact est plus grand. Une évaluation de cet impact devra être appréciée au cas par cas. Cela peut effectivement toucher des escaliers et des quais.

B. De même, dans quelles circonstances et pour quelle(s) raison(s) pourriez-vous être amené à considérer l'expropriation d'un terrain riverain ?

Les acquisitions ne seront envisagées que lorsque la négociation des compensations rattachées à une servitude ne permettra pas d'obtenir une entente de gré à gré.

Guy Bédard, chargée de projet

Direction de l'Est-de-la-Montérégie
Ministère des Transports

11 mars 2011

ANNEXES

ROUTE 133 / CHEMIN DES PATRIOTES Projet: CT-8606-154-01-0836

SITE	MUNICIPALITÉ	CIVIQUE	LOTS	CADASTRE	LOT RÉNOVÉ	RIVERAIN L. (M)	PR/PUBL
MONT-SAINT-HILAIRE							
1	MONT-SAINT-HILAIRE	70	96-216		3 955 715	20,96	privé
		80	96-217		3 955 716	33,08	privé
		90	96-218		3 955 717	33,08	privé
		100	96-219		3 955 718	31,59	privé
2	MONT-SAINT-HILAIRE	876	30		1 819 114	32,75	privé
		890	29		1 818 995	48,63	privé
3a	MONT-SAINT-HILAIRE	face rue lisbonne	29	SAINT-HILAIRE	1 818 998	22,94	Public
		924	29-354		1 818 931	65,70	privé
		930	29		1 819 002	50,72	privé
3b	MONT-SAINT-HILAIRE	* 970	28	SAINT-HILAIRE	1818843	non riverain	
			28		1 818 852	43,43	privé
		972	28		1 818 849	20,73	privé
SAINT-CHARLES-SUR- RICHELIEU							
4b	SAINT-CHARLES-SUR- RICHELIEU		21ptie	SAINT-CHARLES	3 406 644	55,68	privé
		560	21ptie		3 882 530	100,68	privé
		558	21ptie		3 882 531	154,20	privé
4a	SAINT-CHARLES-SUR- RICHELIEU	101	22ptie	SAINT-CHARLES	3 405 336	256,78	privé
		* 550	22--1		3405493	non riverain	
		534	23ptie / 25ptie		3 405 338	346,30	privé
5	SAINT-CHARLES-SUR- RICHELIEU	460	67	SAINT-CHARLES	4 170 926	21,49	privé
		454	67, 69		4 170 933	18,46	privé
		452	69		3 406 799	17,87	privé
SAINT-DENIS-SUR- RICHELIEU							
6	SAINT-DENIS-SUR- RICHELIEU	* 268		SAINT-DENIS	3404727	non riverain	
		* 272			3404726	non riverain	
		* 276			3404728	non riverain	
		1143	18ptie		3 406 732	133,90	privé
		284			3 406 729	81,95	privé
7	SAINT-DENIS-SUR- RICHELIEU	* 1268		SAINT-DENIS	3 407 565	non riverain	
		* 1270			3 405 484	non riverain	
			268/ 269		3 406 386	415,59	rte133/ MTQ
8a	SAINT-DENIS-SUR- RICHELIEU	* 1294	270	SAINT-DENIS	3405486	non riverain	
			269 / 270 / 271		3 406 477	251,60	rte133/ MTQ
8b	SAINT-DENIS-SUR- RICHELIEU	voir 8A , 9	271ptie / 272ptie	SAINT-DENIS	3 407 573	non riverain	rte133/ MTQ

ROUTE 133 / CHEMIN DES PATRIOTES Projet: CT-8606-154-01-0836							
SITE	MUNICIPALITÉ	CIVIQUE	LOTS	CADASTRE	LOT RÉNOVÉ	RIVERAIN L. (M)	PR/PUBL
9	SAINT-DENIS-SUR- RICHELIEU	* 1304	272 271 / 272 / 273 / 274	SAINT-DENIS	3405487 3 406 476	non riverain 399,91	rte133/ MTQ
SAINT-OURS-SUR- RICHELIEU							
10b	SAINT-OURS-SUR- RICHELIEU	2892	99ptie 99ptie	SAINT-OURS	3 732 219 3 732 220	20,98 27,26	privé privé
10a	SAINT-OURS-SUR- RICHELIEU	2895	99ptie 99ptie	SAINT-OURS	3 734 340 3 734 341	11,45 18,99	privé privé
11	SAINT-OURS-SUR- RICHELIEU	3074	127ptie 128	SAINT-OURS	3 732 207 3 734 366	23,79 100,22	privé privé
NOTE: L'ASTÉRIX FAIT MENTION DES PROPRIÉTAIRE AVEC UNE ADRESSE CIVIQUE SUR LE CHEMIN DES PATRIOTES, MAIS NON-RIVERAIN.							

ROUTE 223 / CHEMIN DES PATRIOTES Projet: CT-8606-154-01-0853

SITE	MUNICIPALITÉ	CIVIQUE	LOTS	PAROISSE	LOT RÉNOVÉ	RIVERAIN L(M)	PRIVÉ / PUBLIC
SAINT-BASILE-LE-GRAND							
1	SAINT-BASILE-LE-GRAND	325	30, 31-13	Par. de Saint-Joseph-de-Chambly	3 079 728	43,47	privé
		329	31		3 079 726	21,98	privé
			31		3 079 725	85,21	privé
MCMASTERVILLE							
2	MCMASTERVILLE	* 269 à 275	809-1	Par. de Saint-Mathieu-de-Beloeil		non-rivevain	
			10--14			21,50	public
		287	10--12			21,50	privé
		305	10--10			20,50	privé
		face à de l'école	10--8			9,0	public
SAINT-MARC_SUR-RICHELIEU							
7	SAINT-MARC-SUR-RICHELIEU	* 351	P28-5	Par. de Saint-Marc		non riverain	
			29 / 30			333,44	route 223 / MTQ
8	SAINT-MARC-SUR-RICHELIEU	* 371	P29, P30, P31, 31-1	Par. de Saint-Marc		non riverain	
			30 / 31			89,0	route 223 / MTQ
9	SAINT-MARC-SUR-RICHELIEU	*385	31 / 32	Par. de Saint-Marc		non riverain	
			31 / 32			62,35	route 223 / MTQ
10	SAINT-MARC-SUR-RICHELIEU	*389	32-1	Par. de Saint-Marc		non riverain	
		* 391	P32, P32, P33			non riverain	
			32			83,64	route 223 / MTQ
11	SAINT-MARC-SUR-RICHELIEU	* 397	33-1, 33-2, P33	Par. de Saint-Marc		non riverain	
		* 401	P33			non riverain	
			33 / 34			81,0	route 223 / MTQ
12	SAINT-MARC-SUR-RICHELIEU	411	P34, P34, 34-2	Par. de Saint-Marc		42,34 (10,0)	voir note
MTQ possède un titre publié sous le no 90461 dont le bc							
		* 415	34-3			non riverain	
		* 417	35-1			non riverain	
			34 / 35			74,0	route 223 / MTQ
13	SAINT-MARC-SUR-RICHELIEU	* 495	40--2	Par. de Saint-Marc		non riverain	
		* 501	P41			non riverain	
		* 511	P41-1			non riverain	
			40 / 41			332,0	route 223 / MTQ

ROUTE 223 / CHEMIN DES PATRIOTES Projet: CT-8606-154-01-0853

SITE	MUNICIPALITÉ	CIVIQUE	LOTS	PAROISSE	LOT RÉNOVÉ	RIVERAIN L(M)	PRIVÉ / PUBLIC
15	SAINT-MARC-SUR-RICHELIEU	801-809	P69, P70, 71	Par. de Saint-Marc		30,0	privé
			P70,			30,0	privé
16	SAINT-MARC-SUR-RICHELIEU	929	P78, P78	Par. de Saint-Marc		112,9	privé
		*933	78-1			non riverain	
17	SAINT-MARC-SUR-RICHELIEU	949	P79	Par. de Saint-Marc		95,46	privé
19	SAINT-MARC-SUR-RICHELIEU	2005	P88, 88-4	Par. de Saint-Marc		76,3	privé
			P89			29,7	privé
		*2009	89-4, 89-5			non riverain	
19a	SAINT-MARC-SUR-RICHELIEU	2011	89-1, 89-2	Par. de Saint-Marc		25,8	privé
		2015	P89			20,0	privé
SAINT-ANTOINE-SUR-RICHELIEU							
20	SAINT-ANTOINE-SUR-RICHELIEU	*144	2--2	Par. de Saint-Antoine		non riverain	
		*152	P3			non riverain	
			P3			50,0	privé
21	SAINT-ANTOINE-SUR-RICHELIEU	184	P3, P4	Par. de Saint-Antoine		30,0	privé
		* 192	P4			non riverain	
22	SAINT-ANTOINE-SUR-RICHELIEU	310	10-3, 10-4, 10-5	Par. de Saint-Antoine		50,0	privé
23	SAINT-ANTOINE-SUR-RICHELIEU	*316	10--6	Par. de Saint-Antoine		non riverain	
						60,0	privé
24 et 25	SAINT-ANTOINE-SUR-RICHELIEU	386-388	P13	Par. de Saint-Antoine			privé
		390	P13			132,0	privé
		*412	P14				privé
28	SAINT-ANTOINE-SUR-RICHELIEU		P18			7,0	privé
		*532	P19			22,86	privé
		544	P19			50,0	privé
NOTE: L'ASTÉRIX FAIT MENTION DES PROPRIÉTAIRE AVEC UNE ADRESSE CIVIQUE SUR LE CHEMIN DES PATRIOTES, MAIS NON-RIVERAIN.							

ROUTE 223 / CHEMIN DES PATRIOTES Projet: CT-8606-154-01-0853

SITE	MUNICIPALITÉ	CIVIQUE	LOTS	PAROISSE	LOT RÉNOVÉ RIVERAIN L(M)	PRIVÉ / PUBLIC