

AVIS DE PROJET

BOULEVARD MOÏSE-VINCENT

**DE LA GRANDE-ALLÉE (ARRONDISSEMENT DE SAINT-HUBERT)
AU BOULEVARD CLAIREVUE OUEST (ARRONDISSEMENT DE SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE)**

DÉPOSÉ PAR LA VILLE DE LONGUEUIL

AU MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS

Mai 2005

TABLE DES MATIÈRES

1.	INITIATEUR DU PROJET	1
2.	CONSULTANT MANDATÉ PAR L'INITIATEUR DU PROJET	1
3.	TITRE DU PROJET	1
4.	OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET	1
5.	LOCALISATION DU PROJET	2
6.	PROPRIÉTÉ DES TERRAINS	3
7.	DESCRIPTION DU PROJET ET DE SES VARIANTES	3
8.	COMPOSANTES DU MILIEU ET PRINCIPALES CONTRAINTES À LA RÉALISATION DU PROJET .	4
8.1	Milieu physique.....	4
8.2	Milieu naturel	5
8.3	Milieu humain	5
9.	PRINCIPAUX IMPACTS APPRÉHENDÉS	6
10.	CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET	7
11.	PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES	7
12.	MODALITÉS DE CONSULTATION PUBLIQUE	7
13.	REMARQUES	8

ANNEXE 1 PLAN DU BOULEVARD MOÏSE-VINCENT, ARRONDISSEMENT DE SAINT-HUBERT
 ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

1. INITIATEUR DU PROJET

Ville de Longueuil
Direction des Infrastructures
777, rue d'Auvergne
C.P. 5000
Longueuil (Québec) J4K 4Y7

2. CONSULTANT MANDATÉ PAR L'INITIATEUR DU PROJET

Actuellement en appel d'offres de services professionnels

3. TITRE DU PROJET

Construction du boulevard Moïse-Vincent, de la Grande-Allée dans l'arrondissement de Saint-Hubert au boulevard Clairevue Ouest dans l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville, de la Ville de Longueuil.

4. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET

L'axe multifonctionnel du boulevard Moïse-Vincent est identifié depuis plusieurs années au schéma d'aménagement (ancienne MRC de Champlain) comme une artère majeure qui relie plusieurs zones de la Ville de Longueuil et desservira autant des quartiers résidentiels que la zone aéroportuaire de Longueuil, le secteur commercial des Promenades Saint-Bruno et les parcs industriels Gérard-Leclerc et Saint-Hubert. Il deviendra un « périphérique » qui interceptera une partie de la circulation locale qui doit emprunter actuellement l'autoroute 30. De plus, il s'agit d'un axe prioritaire de développement à l'intérieur duquel le transport collectif en mode lourd y est prévu et coordonné avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et le Réseau de transport de Longueuil (RTL).

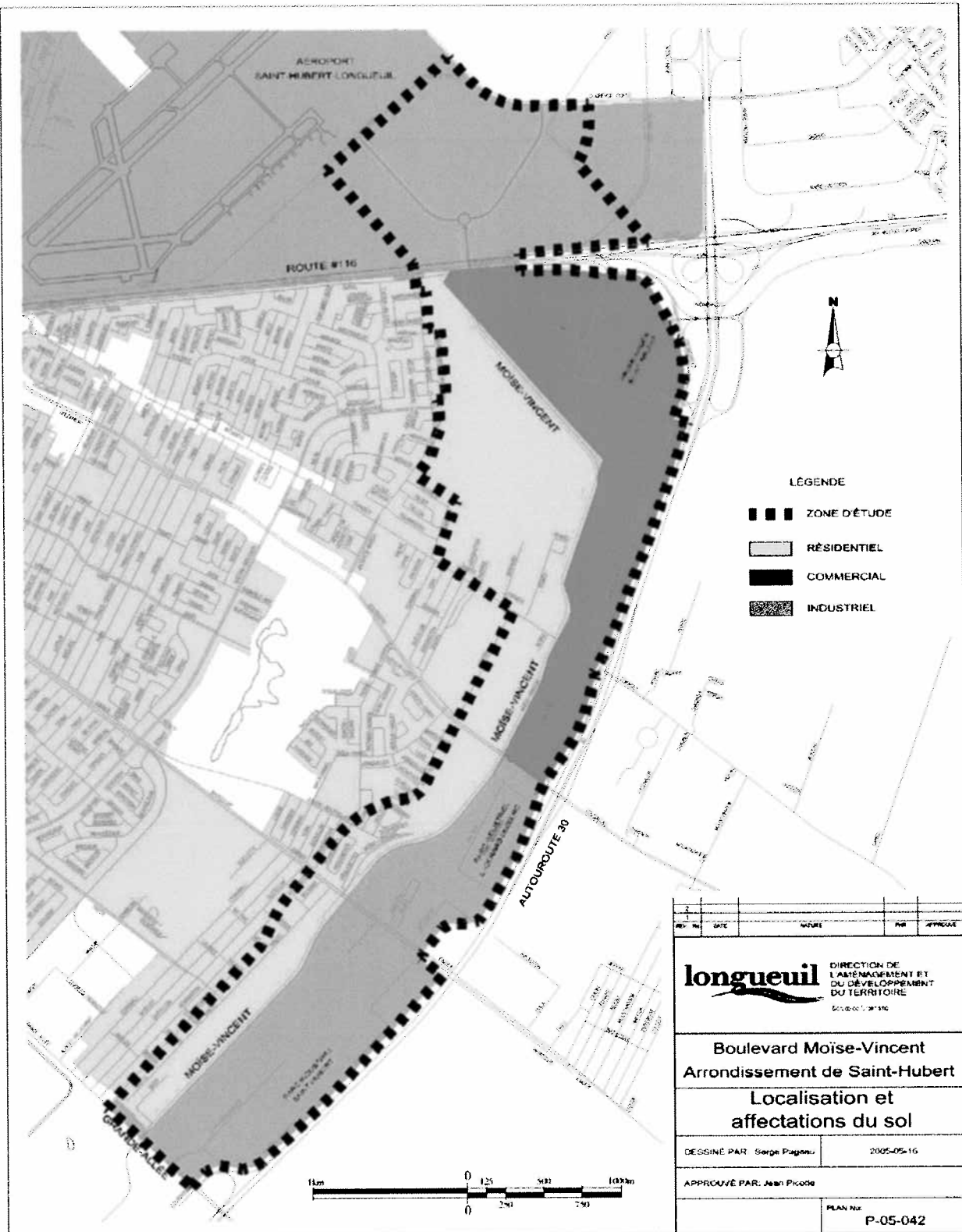
Les objectifs visés par le projet se résument ainsi :


- Offrir un axe intra-agglomération pour le transport collectif;
- Compléter le réseau artériel de circulation véhiculaire;
- Permettre une meilleure desserte et améliorer l'accès à des quartiers industriels et commerciaux existants;
- Planifier, dès maintenant, le tracé du boulevard qui deviendra la colonne vertébrale de tout le développement du secteur en friche compris entre la partie urbanisée et l'autoroute 30.

Le projet est d'autant plus pertinent qu'il complétera le réseau artériel pour venir un peu soulager l'achalandage existant sur l'autoroute 30, surtout dans la perspective de la complétion de cette autoroute fort attendue par tous sur la rive-sud de Montréal.

Le boulevard Moïse-Vincent est attendu par plusieurs promoteurs, commerçants et industriels qui ont déjà montré leur intérêt pour développer des pôles d'activités le long du boulevard.

5. LOCALISATION DU PROJET



NO.	DATE	NATURE	PAR	APPROUVE
 DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE Service 111116				
Boulevard Moïse-Vincent Arrondissement de Saint-Hubert Localisation et affectations du sol				
DESSINÉ PAR: Serge Pagenau		2005-05-16		
APPROUVÉ PAR: Jean Picode				
		PLAN No: P-05-042		

6. PROPRIÉTÉ DES TERRAINS

La Ville de Longueuil est déjà propriétaire de terrains (voir plan en annexe) et elle a déjà entamé la négociation pour l'acquisition de l'ensemble des lots compris dans l'emprise projetée. Les autres terrains sont de propriétés privées.

7. DESCRIPTION DU PROJET ET DE SES VARIANTES

Le boulevard Moïse-Vincent projeté a une longueur totale d'environ 8,5 km et comprendra également les raccordements des boulevards Payer (500 m) et Gaétan-Boucher (600 m) situés dans l'arrondissement de Saint-Hubert et le boulevard Saint-Bruno (400 m) situé dans l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville. Dans la zone aéroportuaire, un tronçon se raccordera au boulevard Clairevue Ouest et l'autre vers la Route de l'aéroport.

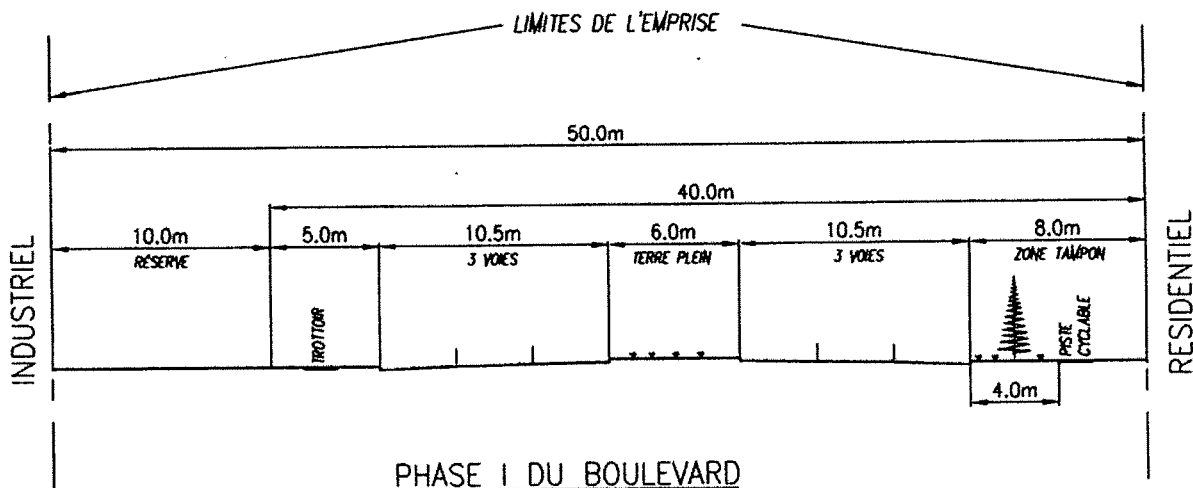
Deux voies ferrées seront croisées et des viaducs sont prévus, soit au boulevard Maricourt et à la route 116.

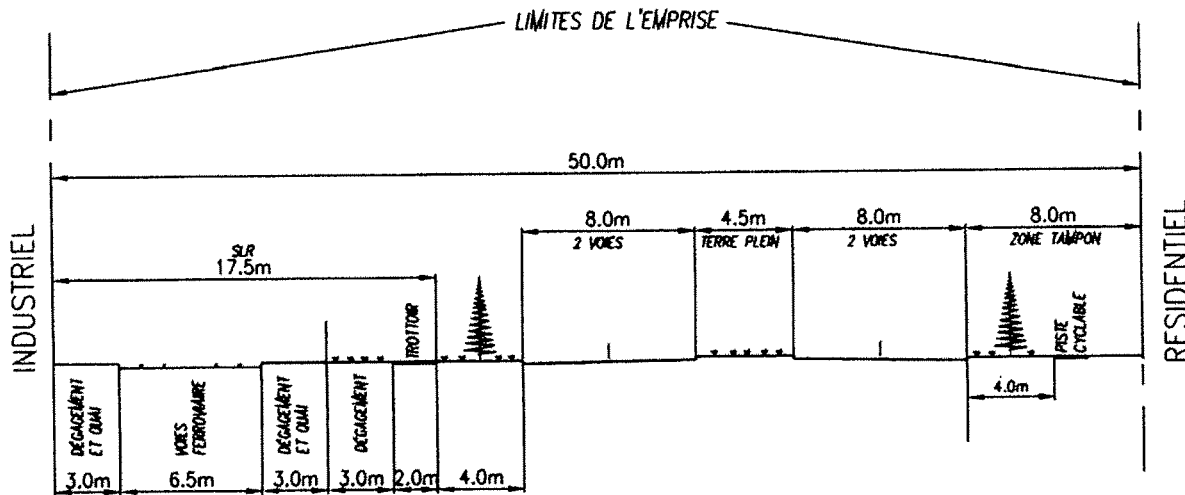
L'emprise totale du boulevard Moïse-Vincent sera de 50 mètres de largeur pour permettre la construction des voies de circulation véhiculaire, soit deux voies dans chaque direction séparées par un terre-plein central, mais également pour implanter un corridor de transport collectif qui pourra évoluer de voies réservées pour les autobus, jusqu'au système léger sur rail (SLR) en voies propres.

Comme le boulevard Moïse-Vincent séparera l'usage résidentiel des usages commerciaux et industriel, un espace pour implanter une zone-tampon qui comprendrait une piste multifonctions (piétons et cyclistes) est prévu du côté résidentiel.

Finalement, un espace pour la construction des réseaux des services d'utilités publiques enfouis est également prévu.

Les deux figures ci-après illustrent une proposition d'occupation de l'emprise, selon le mode de transport collectif possible.





PHASE ULTIME DU BOULEVARD

Un seul tracé est présenté avec le présent avis, car en fait il relie des tronçons existants du boulevard Moïse-Vincent dans l'arrondissement de Saint-Hubert, à la Grande-Allée, au boulevard Maricourt, au boulevard Cousineau (route 112) et au chemin de Chambly. Le boulevard Moïse-Vincent est dans le prolongement du boulevard Lepage de l'arrondissement de Brossard, qui lui avait fait l'objet du décret no 615-2000 du Gouvernement du Québec.

8. COMPOSANTES DU MILIEU ET PRINCIPALES CONTRAINTES À LA RÉALISATION DU PROJET

En conformité avec sa politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels, la Ville de Longueuil a pour orientation d'assurer une cohabitation harmonieuse complémentaire et viable entre les différents usages du territoire. Les principales composantes des milieux physiques, naturels et humains sont les suivantes :

8.1 MILIEU PHYSIQUE

Les sondages réalisés dans l'axe du boulevard nous indiquent principalement un sol composé d'un silt argileux sur un silt sableux. Le niveau du roc est variable sous le niveau du terrain naturel (de 0,6 m à 4,0 m) et est un shale friable.

Le territoire à l'étude présente une topographie sans relief, qui se partage dans deux bassins de drainage; de la Grande-Allée jusqu'au chemin de Chambly, ce territoire se draine dans le cours d'eau Daigneault (dont l'exutoire est la rivière St-Jacques) et du chemin de Chambly jusqu'au boulevard Clairevue Ouest, cette partie est dans le bassin de drainage au ruisseau Massé. D'ailleurs, il existe deux branches du ruisseau Massé dans la partie comprise entre le chemin de Chambly de la route 116 dont il faudra tenir compte en respect avec la politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables.

Aucune zone inondable n'a été identifiée dans le secteur à l'étude.

8.2 MILIEU NATUREL

Le secteur à l'étude se caractérise par un couvert forestier composé principalement de deux types de peuplements; soit une érablière à caryer cordiforme et une ormaie à frêne noir.

De plus, des milieux humides dont l'indice de qualité est faible ou moyen sont également localisés dans le secteur concerné. Ces milieux sont principalement situés entre le chemin de Chambly et la route 116. On retrouve également dans ce secteur une espèce floristique susceptible d'être menacée. Quoique en quantité plus restreinte, certains milieux humides sont également situés dans le secteur compris entre la Grande-Allée et le boulevard Maricourt. Enfin, deux branches du ruisseau Massé et le canal Saint-Bruno forment également les composantes du milieu naturel.

De façon générale, l'analyse des habitats présents suggère essentiellement la possibilité d'y retrouver quelques espèces de petits mammifères et d'espèces propres à l'herpéto-faune.

Selon de récentes ententes conclues entre le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et la Ville de Longueuil concernant le *Plan de conservation et de gestion des milieux naturels*, aucun secteur de conservation prioritaire n'est inclus dans le périmètre à l'étude; seules deux zones à documenter, situées près de la route 116 et dans la zone aéroportuaire devraient faire l'objet d'analyses plus spécifiques.

8.3 MILIEU HUMAIN

Le boulevard Moïse-Vincent sera la ligne séparatrice entre les usages commerciaux et industriels qui longent l'autoroute 30 et les quartiers résidentiels à l'ouest.

L'usage commercial existant a un rayonnement régional et il est concentré autour du centre commercial des Promenades Saint-Bruno situé au carrefour de l'autoroute 30 et de la route 116. Le développement se fait sur les terrains voisins du centre commercial, mais toujours à l'intérieur de la zone d'influence de l'achalandage créé par l'importance de ce pôle. L'un des objectifs de la construction du boulevard Moïse-Vincent est d'améliorer l'accessibilité et la fluidité de circulation dans ce pôle commercial.

Le parc industriel Gérard-Leclerc est entièrement développé et son accès se fait par un petit tronçon existant du boulevard Moïse-Vincent. Quant au parc industriel Saint-Hubert situé tout au sud du projet, il est développé au tiers environ de la zone industrielle. Son accès se fait directement à la Grande-Allée, mais la construction du boulevard Moïse-Vincent permettra d'offrir de nouveaux terrains industriels pour l'implantation d'entreprises à fort rendement environnemental.

L'extrémité nord du boulevard se retrouve dans la zone aéroportuaire de Saint-Hubert – Longueuil. Actuellement, nous ne retrouvons que l'Agence spatiale canadienne et les terrains à développer sont réservés pour l'implantation d'entreprises en haute technologie.

Du côté ouest du boulevard Moïse-Vincent, nous retrouvons la zone résidentielle. L'axe du boulevard projeté est généralement à plus de 300 mètres des quartiers résidentiels existants. Cependant, près de la Grande-Allée et à l'intersection du boulevard Maricourt, le boulevard se retrouvera aussi près qu'à 20 mètres de résidences existantes. Les résidences existantes présentent une typologie d'unifamiliales isolées.

Le long du boulevard, une densification des immeubles résidentiels sera priorisée, considérant la présence de moyen de transport collectif.

Il est à noter que tout développement réalisé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation est obligatoirement desservi par l'ensemble des infrastructures municipales d'aqueduc et d'égout sanitaire.

Un seul site archéologique se trouve à l'intérieur du secteur à l'étude, soit le chemin de Chambly, qui a déjà fait l'objet d'un suivi archéologique lors de sa réfection en 2003.

La construction du boulevard Moïse-Vincent viendra compléter le réseau artériel de circulation véhiculaire. Ce projet sera l'axe de développement du dernier secteur de l'arrondissement de Saint-Hubert compris à l'intérieur de la ceinture de l'autoroute 30. Cet axe est desservi par un collecteur sanitaire à construire sous le boulevard, soit le prolongement du collecteur Matte de Brossard, et ce respect de l'ordonnance 463 du ministre de l'Environnement du Québec émise au mois d'août 2000.

9. PRINCIPAUX IMPACTS APPRÉHENDÉS

Le boulevard Moïse-Vincent étant l'axe du développement de tout le secteur, c'est l'ensemble du territoire qui doit faire l'objet de l'analyse des impacts.

L'implantation du corridor d'emprise implique des interventions au niveau du couvert forestier existant. Conséquemment, les effets sur le paysage actuel dans ce secteur feront l'objet d'une attention particulière.

La présence de zones humides sera traitée en conformité avec le *Plan de conservation et de gestion des milieux naturels*; tel qu'élaboré avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

Quant aux cours d'eau présents dans la zone d'étude, soit la décharge des Swells, la branche no 6 du ruisseau Massé et le canal Saint-Bruno, l'aménagement du boulevard et le développement des quartiers environnants, devront tenir compte de la politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables. L'analyse sur le potentiel d'habitat du poisson sera faite dans les cours d'eau.

Les impacts humains seront tout aussi importants considérant la présence de quartiers résidentiels qui recherchent la quiétude. Le bruit et la pollution (monoxyde de carbone) seront des éléments à documenter. La présence de garderies fera l'objet d'une attention particulière. L'impact sur les évaluations des propriétés sera abordé.

Quant aux quartiers industriels et commerciaux, l'apport du boulevard Moïse-Vincent sera analysé d'un point de vue de l'amélioration des accès, mais également en regard à l'achalandage lourd généré à partir de l'étude de circulation qui sera faite.

L'étude devra tenir compte des éléments naturels et bâtis pour dégager, s'il y a lieu, des points focaux d'intérêt.

Le tracé proposé du boulevard Moïse-Vincent se trouvant à proximité de l'autoroute 30 et de ses sorties, l'interface devient alors des « entrées de villes » qui doivent faire l'objet d'une attention.

Finalement, tout le développement du secteur à l'étude modifiera le drainage pluvial. L'étude doit faire l'analyse de l'impact sur les cours d'eau récepteurs que sont le ruisseau Massé et le cours d'eau Daigneault; dans ce dernier cas, en respect avec le décret no 463 du Gouvernement du Québec.

10. CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

L'étude des impacts sera réalisée en 2005. Le calendrier de travail préliminaire prévoit le dépôt de l'étude d'impact au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs à l'automne 2005.

11. PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES

Le secteur à l'étude est intéressant par sa situation géographique et sa localisation le long de l'autoroute 30. Il est bien évident que le parachèvement de cette importante autoroute de la part des gouvernements supérieurs aura un impact sur l'évolution du développement du secteur. Déjà, des demandes pour de nouveaux sites industriels sont faites et le phasage de ce projet sera prévu aux études d'impacts selon la faisabilité technique et les investissements financiers qu'il nécessitera. Le secteur industriel de l'autoroute 30 est le dernier site d'implantation possible de nouvelles industries.

12. MODALITÉS DE CONSULTATION PUBLIQUE

Déjà, la Ville de Longueuil est actuellement en consultation publique dans le cadre de l'adoption de sa « Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels » et le territoire à l'étude y est inclus.

Plus spécifiquement pour ce projet du boulevard Moïse-Vincent, une réunion publique de consultation au démarrage de ce projet d'étude sera tenue auprès de la population en général et des groupes d'intérêts en particulier, pour obtenir leurs commentaires et les informations utiles.

Au cours de l'étude, nous comptons tenir des rencontres sectorielles avec des citoyens et des groupes d'intérêts et avant l'envoi de l'étude au Ministère, une rencontre publique devrait être tenue pour informer la population des conclusions.

13. REMARQUES

Actuellement, la Ville de Longueuil est à adopter sa « Politique de protection et de mise en valeur des milieux humides » qui est déjà en soi un exercice responsable.

Nous disposons des études de base suivantes, sans compter sur des analyses parcellaires de notre territoire :

- ◆ Inventaire des milieux humides et des espèces menacées ou vulnérables sur le territoire de la municipalité de Longueuil (Alliance Environnement – Mai 2004);
- ◆ Caractérisation générale des boisés urbains et agricoles (Groupe Conseil VDA inc. – Février 2005);
- ◆ Conclusions des travaux du comité conjoint du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et de la Ville de Longueuil sur la conservation et la gestion des milieux humides – Mars 2005.

ANNEXE 1

**PLAN DU BOULEVARD MOÏSE-VINCENT
ARRONDISSEMENT DE SAINT-HUBERT**

ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL