



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement



AUTOROUTE 25
DU RANG DU RUISSEAU - DES - ANGES
À LA ROUTE 158

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

RÉSUMÉ

CANQ
TR
GE
CA
177
Rés.

304206



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
22^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
SEP 17 1993
TRANSPORTS QUÉBEC

**AUTOROUTE 25
DU RANG DU RUISSEAU - DES - ANGES
À LA ROUTE 158**

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

RÉSUMÉ

Jun 1993

CANQ
TR
GE
CA
M7
Rés.

Don-Cem-Mon

Cette étude a été réalisée par le personnel du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, sous la supervision de madame Louise Maurice, chef de la Division des études environnementales Ouest et monsieur Claude Girard, chef du Service de l'Environnement.

ÉQUIPE DE TRAVAIL

DUMOULIN, Pierre Agronome, M.Sc.
Chargé de projet depuis 93-04-01

VERREAULT, Guy Agronome
Chargé de projet, rédacteur
jusqu'au 93-03-31

BÉDARD, Guy	Architecte du paysage
BOISVERT, Jean-Michel	Urbaniste
CASSETI, Mario	Ingénieur
CLAUDE, Ginette	Biologiste
CONSTANTIN, Traian	Biologiste
DUMONT, Jean	Archéologue
FONTAINE, Gilles	Technicien agricole
LAPARÉ, Richard	Biologiste

Graphisme et édition:

KHANDJIAN, Hrant	Responsable de l'atelier graphique
GRÉGOIRE, Jean-Paul	Technicien en arts graphiques
MARTIN, Pierrette	Technicienne en arts graphiques

Traitement de texte

MÉNARD, Gisèle Agente de secrétariat

Avec la collaboration du Service des projets:

DAOUST, Sylvie	Ingénieure
THIBAUT, Jacques	Ingénieur

TABLE DES MATIÈRES

ÉQUIPE DE TRAVAIL	ii
TABLE DES MATIÈRES	iii
LISTE DES CARTES, TABLEAUX, FIGURE ET ANNEXES	iv
PRÉAMBULE	1
INTRODUCTION	2
DESCRIPTION DU PROJET	5
IMPACTS	8
ÉCHÉANCIER	16
COÛT DES TRAVAUX	16

LISTE DES CARTES, TABLEAUX, FIGURE ET ANNEXE

CARTE 1	:	Localisation du projet	3
CARTE 2	:	Tronçon Saint-Esprit/Rawdon	4
CARTE 3	:	Le projet	6
CARTE 4	:	Localisation des impacts	15
TABLEAU I	:	Identification des impacts et mesures d'atténuation - Milieu biologique	9
TABLEAU II	:	Identification des impacts et mesures d'atténuation - Milieu humain	12
TABLEAU III	:	Identification des impacts et mesures d'atténuation - Milieu visuel	13
FIGURE 1	:	Type A - Autoroute à quatre voies	7
ANNEXE 1	:	Liste des parcelles de lots à acquérir	17

PRÉAMBULE

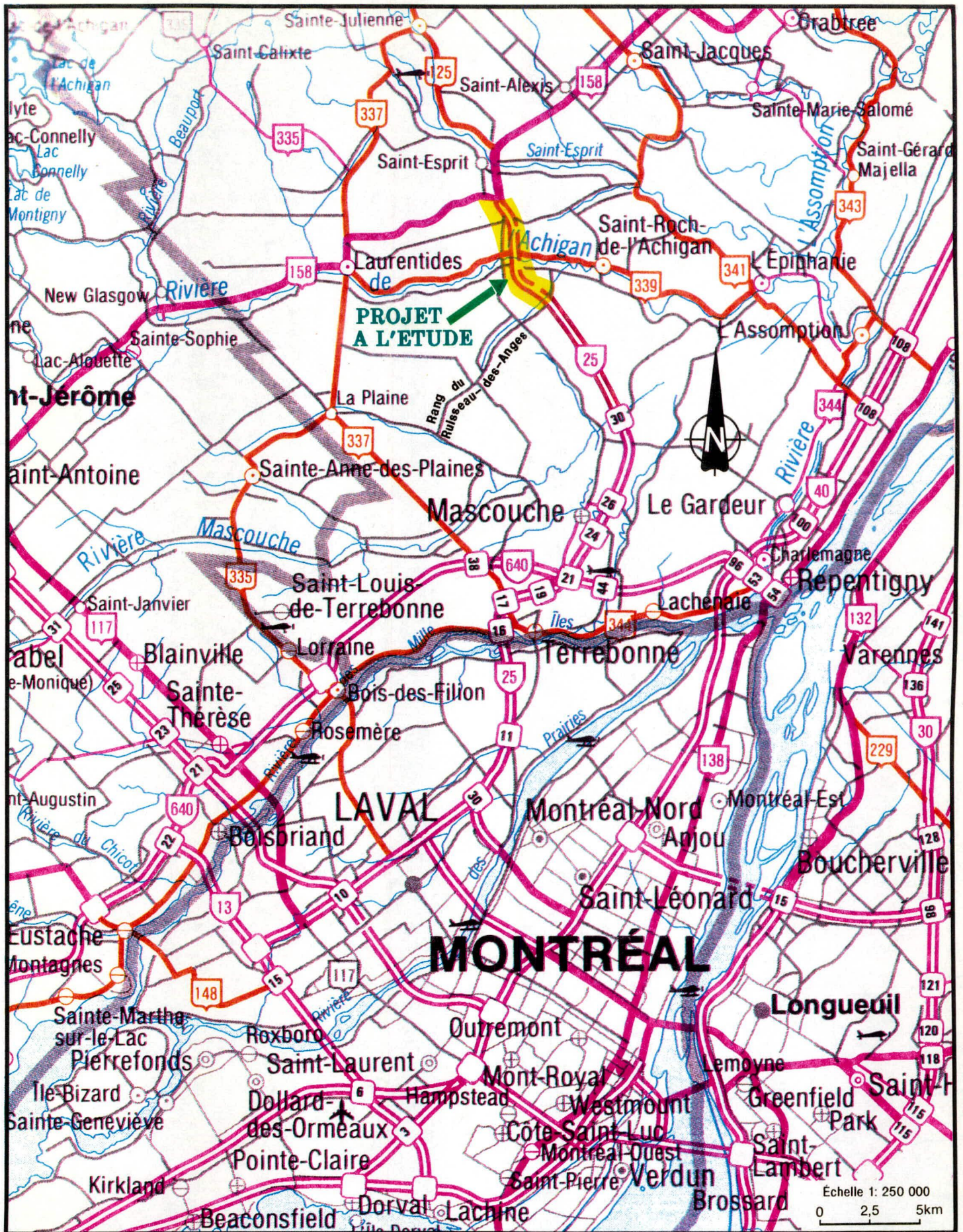
Ce document renferme l'essentiel des informations contenues dans le rapport d'étude d'impact. Les relevés d'inventaire, l'échantillonnage, l'analyse et l'évaluation des impacts du milieu ont été réalisés par l'équipe de professionnels qui oeuvrent au sein du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec.

INTRODUCTION

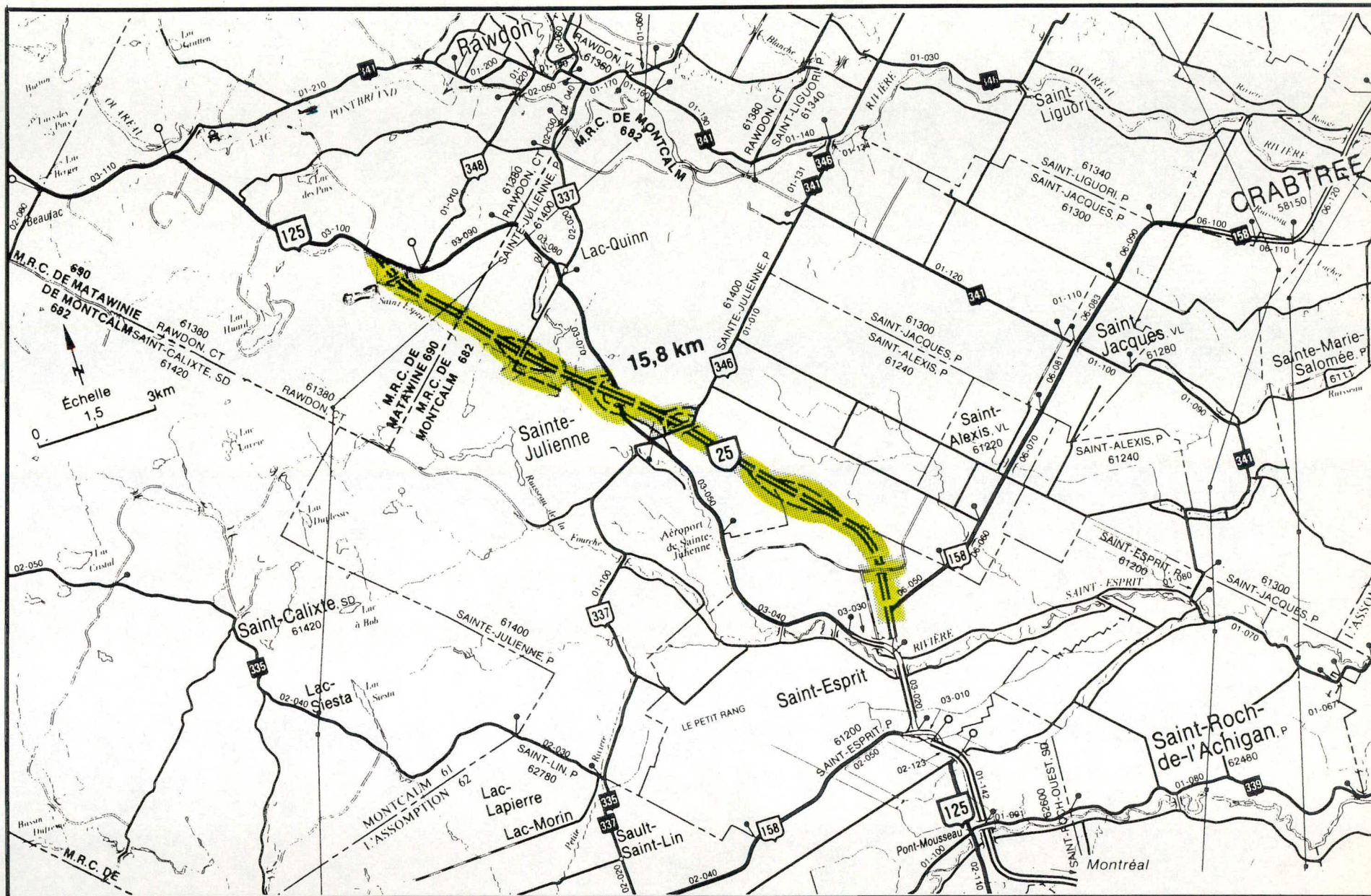
Ce projet de finalisation d'un tronçon de l'autoroute 25, ainsi que les aménagements concernés, s'étend sur une longueur de 6,3 km environ dans la municipalité de Saint-Roch-Ouest (carte 1).

La réalisation de ce tronçon s'inscrit dans la perspective de relier efficacement les centres urbains situés au sud et les zones récréo-touristiques localisées au nord dans les Laurentides. Au terme de son développement, l'autoroute devrait se rendre jusqu'à Rawdon (carte 2).

L'augmentation du trafic est considérable les fins de semaine et particulièrement durant le mois de juillet, l'heure de pointe survenant le dimanche soir. Dans cette section de l'autoroute, le taux d'accident est comparable à celui enregistré sur les autoroutes rurales. Toutefois, le taux d'accidents mortels (4,05 acc/10,8 véh-km) est très élevé. Il dépasse celui enregistré en 1988 sur les autoroutes rurales (0,59 acc/10,8 véh-km) et celui observé sur les routes principales du Québec (3,07 acc/10,8 véh-km).



CARTE 1: LOCALISATION DU PROJET



CARTE 2: TRONÇON SAINT-ESPRIT/RAWDON

(PROJETE)

LA DESCRIPTION DU PROJET

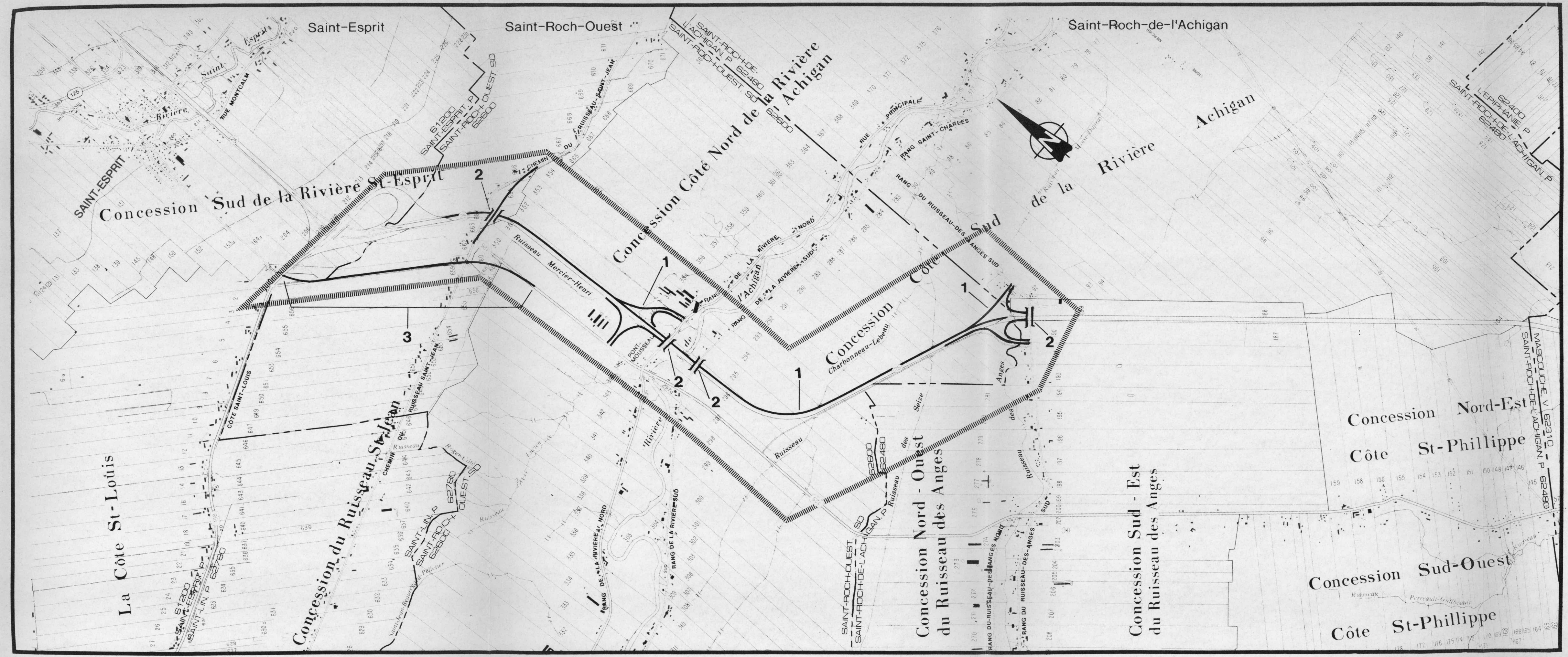
La réalisation du projet implique trois types de travaux:

1. l'addition d'une chaussée à double voie à l'est de celle qui existe déjà et deux échangeurs;
2. les ouvrages de structure, comme la construction de quatre viaducs aux intersections suivantes:
 - le rang du Ruisseau-des-Anges;
 - le rang de la Rivière Sud;
 - la route 339;
 - le chemin du Ruisseau-Saint-Jean;
3. l'amélioration d'un segment de la route 125 afin que cette route puisse servir de chemin de desserte parallèlement à l'autoroute (carte 3).

L'emprise de l'autoroute est de 90 mètres et correspond à la norme D-2300 (figure 1).

Il va sans dire que la construction de viaducs nécessite le rehaussement des chemins ou des rangs aux approches des structures.


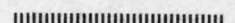

Des projets alternatifs ont été étudiés, notamment l'ajout d'une sortie visant à desservir le futur parc industriel de Saint-Roch-de-l'Achigan. Pour des raisons de sécurité, de coût et de design, ce projet a été rejeté. Quant à l'hypothèse de fermer le rang de la Rivière Sud et de construire un pont supplémentaire, cela s'est avéré non rentable des points de vue économique et social.




ÉTUDE D'IMPACT
AUTOROUTE 25

Du rang du Ruisseau-des-Anges
à la route 158

LE PROJET

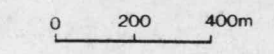
-  Aménagement projeté
- 1** Addition d'une chaussée et de 2 échangeurs
- 2** Construction de 4 viaducs et des approches
- 3** Amélioration d'un tronçon de la route 125
-  Zone d'étude
-  Limites municipales

 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien : J.P. Grégoire / P. Martin Date : 22-06-1992

Echelle : 1: 20 000

CARTE 3



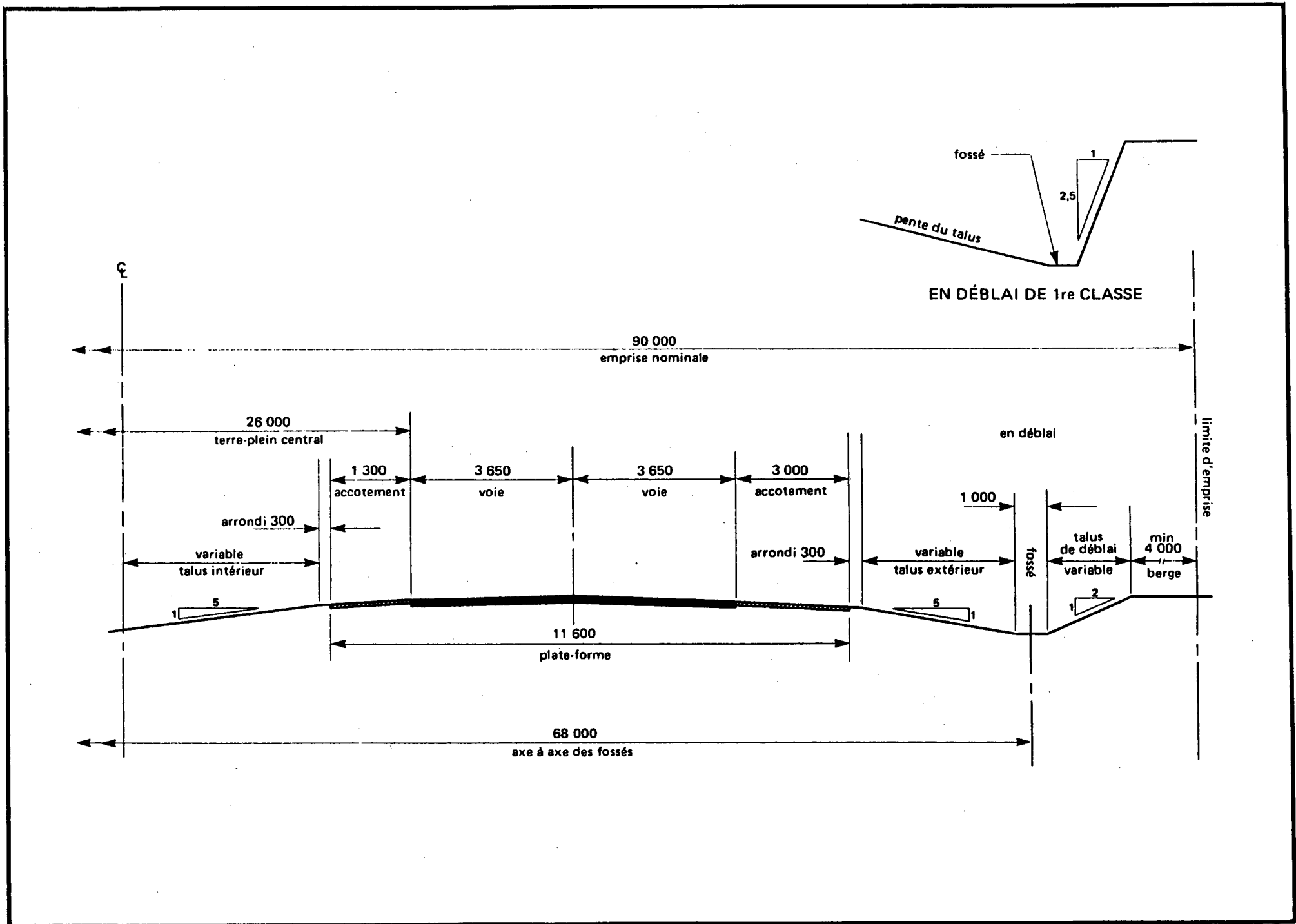


FIG. 1: TYPE A - AUTOROUTE À QUATRE VOIES

IMPACTS

Le parachèvement de l'autoroute 25, entre la route 158 et le rang du Ruisseau-des-Anges, produira des impacts sur les milieux biologique, humain et visuel. La localisation des impacts négatifs et leurs mesures d'atténuation est présentée aux tableaux I, II et III et sur la carte 4.

Le projet aura un impact positif sur les orientations et les objectifs d'amélioration de la desserte routière exprimés par les intervenants du milieu. De plus, il permettra de détruire l'herbe à poux présente dans l'emprise de l'autoroute et d'en faire le contrôle grâce à l'implantation d'un plan de tonte. La présence de nouveaux viaducs sur le territoire ajoutera des vues surélevées permettant d'apprécier le paysage environnant.

Le projet ne devrait entraîner aucun effet significatif sur l'étalement urbain dans les limites de la MRC de Montcalm. Aucun effet n'est appréhendé car le tronçon à l'étude ne constitue qu'un projet de dédoublement d'une voie existante depuis le milieu des années 60. En effet, bien que plusieurs projets de développement résidentiel unifamilial aient pu être observés en bordure de l'autoroute entre 1986 et 1990, plus de 90 % de la croissance de la population de la MRC a eu lieu dans les municipalités qui ne sont pas traversées par le corridor autoroutier. De plus, 75,5 % de la croissance de la population a eu lieu pendant la même période dans les municipalités où on a observé peu de mises en chantier de maisons neuves. C'est plutôt un phénomène entraînant la transformation des chalets en résidences principales qui en explique la croissance. Le prolongement de l'autoroute ayant lieu en direction de ces municipalités, il est possible que le phénomène soit consolidé.

Le projet répond aux constats des intervenants locaux et régionaux en matière d'activités et de développements récréo-touristiques.

**TABLEAU I : IDENTIFICATION DES IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION
MILIEU BIOLOGIQUE**

NATURE DES IMPACTS ANTICIPÉS	LOCALISATION (Chainage)	SIGNIFICATION DE L'IMPACT	MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL
<p>Installation de ponceaux:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sous la chaussée de l'autoroute 25 <ul style="list-style-type: none"> - Ruisseau des Seize - Ruisseau Charbonneau-Lebeau - Ruisseau Mercier-Henri • Sous les bretelles des échangeurs <ul style="list-style-type: none"> - Ruisseau des Anges - Ruisseau Mercier-Henri 	<p>19+600 20+650 22+300</p>	<p>Faible</p>	<p>Respecter les mesures prévues à la section 7.13 du Cahier des charges et devis généraux.</p> <p>Si la structure possède un radier, il devra être installé de façon à ce qu'il n'y ait pas de dénivellation entre le lit du cours d'eau et le ponceau. Le radier doit être enfoui à au moins 30 cm sous le lit naturel du cours d'eau.</p> <p>À l'entrée et à la sortie des ponceaux, on devra prévoir des protections en enrochement de façon à contrer l'érosion du lit et des berges du cours d'eau.</p> <p>Le radier du ponceau devra être recouvert d'un enrochement sur toute sa longueur afin de réduire la vitesse d'écoulement et de retrouver une hauteur d'eau suffisante pour permettre le passage du poisson.</p> <p>L'enrochement doit être suffisamment volumineux pour qu'il ne soit pas emporté par le courant, particulièrement en période de crue.</p> <p>Lors des travaux, l'entrepreneur devra prendre des mesures préventives afin d'assurer que l'eau du canal ne soit contaminée par quelque matière que ce soit.</p> <p>L'entretien mécanique de la machinerie, et particulièrement les pleins et les vidanges de combustibles ou d'huile, devra s'effectuer à une distance d'au moins 15 mètres du cours d'eau de façon à éviter toute contamination du milieu aquatique.</p> <p>Il faut exclure tous travaux de construction durant la période du 15 mai au 15 août afin d'éviter toute fraie éventuelle par la faune ichthyenne.</p> <p>Si le site de construction est isolé par des batardeaux et que le pompage des eaux d'infiltration est nécessaire, celles-ci doivent être déversées dans des trappes à sédiments (bassins) ou dans des zones de végétation terrestre. On devra s'assurer de la stabilité du sol et éviter de créer de l'érosion par l'eau de ruissellement. Si l'on utilise une conduite ouverte sur toute la longueur, du matériel géotextile ou un enrochement servira à acheminer l'eau au cours d'eau.</p>	<p>Nul</p>
<p>Construction d'un pont au-dessus de la rivière de l'Achigan</p>	<p>21+900</p>	<p>Faible</p>	<p>Respecter les mesures prévues à la section 7.13 du Cahier des charges et devis généraux.</p>	<p>Nul</p>

**TABLEAU I : IDENTIFICATION DES IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION
MILIEU BIOLOGIQUE (suite)**

NATURE DES IMPACTS ANTICIPÉS	LOCALISATION (Chainage)	SIGNIFICATION DE L'IMPACT	MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL
Construction d'un pont au-dessus de la rivière de l'Achigan (suite)			<p>Dès le début des travaux de terrassement, construire des bermes filtrantes et des trappes à sédiments dans les fossés de drainage de manière à limiter le transport de sédiments vers la rivière de l'Achigan. La berme filtrante sera constituée de pierres de calibre 20 à 70 mm et construite en travers du fossé; sa hauteur devra être suffisante et uniforme de manière à laisser s'écouler l'eau au travers de celle-ci. Le pourcentage de matières fines dans la pierre ne doit pas excéder 5 %.</p> <p>En amont de la berme et selon la disponibilité de l'espace, creuser à même le lit du fossé une trappe à sédiments ayant les dimensions suffisantes pour retenir les matériaux érodés.</p> <p>Après chaque orage, si nécessaire, enlever les sédiments retenus dans la trappe et nettoyer ou remplacer le matériel filtrant.</p> <p>Si le site de construction est isolé par un batardeau et que le pompage des eaux d'infiltration est nécessaire, celles-ci doivent être déversées dans des trappes à sédiments (bassins) ou dans des zones de végétation terrestre; on devra aussi s'assurer de la stabilité du sol et éviter de créer de l'érosion par l'eau de ruissellement. Si nécessaire, utiliser une conduite ouverte sur toute sa longueur, du matériel géotextile ou un enrochement, afin d'acheminer l'eau au cours d'eau.</p> <p>Le prélèvement du matériel granulaire du lit du cours d'eau et de ses berges pour servir à la construction des ouvrages est interdit.</p> <p>Il est interdit de circuler dans le cours d'eau ou de le traverser à gué avec des engins de chantier, sauf avec l'autorisation du surveillant de chantier. Lorsqu'un passage à gué est nécessaire, il doit être construit de façon à ce que la circulation des véhicules trouble l'eau le moins possible.</p> <p>Il faut nettoyer le plus possible les parties de la machinerie qui seraient immergées lors du passage à gué; si l'on utilise de l'eau, on évitera qu'elle soit déversée directement dans le cours d'eau.</p> <p>À la fin des travaux, on doit retirer du cours d'eau tous les matériaux qui constituaient le passage à gué de manière à retrouver la granulométrie et le profil du lit qui prévalaient avant les travaux.</p>	

**TABLEAU I : IDENTIFICATION DES IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION
MILIEU BIOLOGIQUE (suite)**

NATURE DES IMPACTS ANTICIPÉS	LOCALISATION (Chaînage)	SIGNIFICATION DE L'IMPACT	MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL
<p>Construction d'un pont au-dessus de la rivière de l'Achigan (suite)</p> <p>Débroussaillage de sections de rives boisées - Ruisseau-des-Anges</p>	<p>0+725 2+075 2+350 5+125</p>	<p>Faible</p>	<p>L'entretien mécanique de la machinerie, et particulièrement les pleins et vidanges de combustibles ou d'huile, devra s'effectuer à une distance d'au moins 15 m du cours d'eau de façon à éviter toute contamination du milieu aquatique.</p> <p>La chute et le déversement dans tous cours d'eau ou plan d'eau de rebuts ou de déchets provenant du chantier sont interdits. On doit disposer de ces déchets et rebuts, quelle qu'en soit leur nature, selon la réglementation en vigueur. Il faut exclure tous travaux de construction durant la période du 15 mai au 15 août afin d'éviter toute fraie éventuelle par la faune ichthyenne.</p> <p>Les abords routiers, en particulier les talus, devront être stabilisés par ensemencement.</p> <p>Les rebuts de la coupe seront disposés conformément aux dispositions prévues à la section IX de la <u>Loi sur la qualité de l'environnement</u>.</p> <p>Le déboisement devra se limiter à l'emplacement de la route.</p>	<p>Nul</p>

**TABLEAU II : IDENTIFICATION DES IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION
MILIEU HUMAIN**

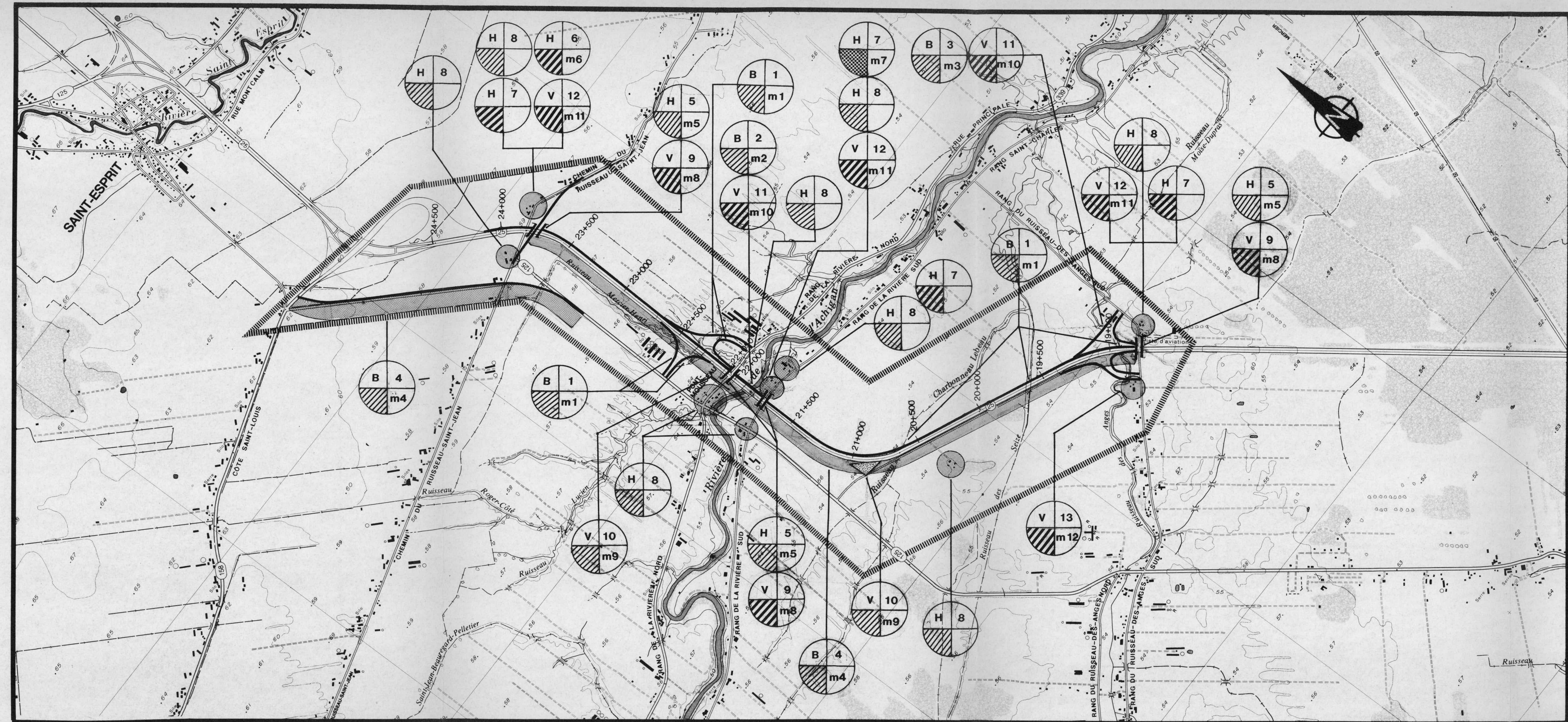
NATURE DES IMPACTS ANTICIPÉS	LOCALISATION (Chaînage)	SIGNIFICATION DE L'IMPACT	MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL
Mise en suspension de poussières à proximité d'habitations	18+800 21+750 22+050 23+800	Faible	Pendant la période de construction, il est recommandé d'utiliser un abat-poussière, tel que spécifié à l'article 27.05 du Cahier des charges et devis généraux.	Faible à nul
Création d'un cul-de-sac sur le chemin du Ruisseau-Saint-Jean	23+800	Moyenne	Réaliser un rond de virage permettant le mouvement sécuritaire des véhicules.	Nul
Empiètement sur des terres agricoles et résidentielles pour l'aménagement de quatre viaducs, de la route 125 et de servitudes de drainage	18+800 21+750 22+050 23+800 Route 125	Moyenne	Aucune.	Moyen
Déplacement d'une résidence	P-295 Concession de la Côte Sud de la Rivière de l'Achigan	Forte	Relocaliser, si possible, la résidence sur le même lot ou en faire l'expropriation dans toute autre éventualité.	Faible ou fort
Modification du climat sonore de 13 résidences	Aux intersections du tracé de l'autoroute et aux abords de l'autoroute	Faible	Aucune.	Faible

**TABLEAU III : IDENTIFICATION DES IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION
MILIEU VISUEL**

NATURE DES IMPACTS ANTICIPÉS	LOCALISATION (Chainage)	SIGNIFICATION DE L'IMPACT	MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL
Modification du paysage Ajout de quatre viaducs	18+800 21+750 22+050 23+800	Moyenne	<p>Recouvrir d'une couche de terre végétale et ensemercer les remblais de préchargement des viaducs du chemin du Ruisseau-Saint-Jean et du rang de la Rivière Sud, afin de stabiliser leurs pentes et de les intégrer au paysage agricole.</p> <p>Dans la phase finale d'aménagement des viaducs, recouvrir d'une couche de terre végétale et ensemercer tous les remblais et déblais.</p> <p>Harmoniser la conception des viaducs proposés à celui déjà construit de l'échangeur 158 (alignement unique de piliers centraux, visibilité des parois verticales des culées réduite au minimum, traitement des revêtements de protection sous les ponts d'étagement avec cadre de bois et pierre de calibre 150-50).</p>	Faible
Perception de dégradations visuelles: •garage abandonné	22+050	Faible	Aménager la limite de l'emprise avec une plantation dense, à partir des secteurs d'accès visuel (autoroute 25 et bretelles C et D de l'échangeur 339).	Nul
•monticule en friche en bordure de l'emprise	21+100	Faible	Aménager la limite de l'emprise avec une plantation dense, à partir des secteurs d'accès visuel (autoroute 25).	Nul
•tronçons routiers abandonnés		Faible	Niveler les anciennes plate-formes de la route et des fossés afin de les harmoniser aux terrains existants. Recouvrir de terre végétale et ensemercer le terrain remanié.	Nul
Modification du paysage des berges de la rivière et des cours d'eau •construction d'un pont sur la rivière de l'Achigan •aménagement de la chaussée est de l'autoroute 25 - Ruisseau des Anges - Ruisseau Mercier-Henri •aménagement des échangeurs - Ruisseau des Anges - Ruisseau Mercier-Henri	21+900 18+900 22+300	Moyenne	<p>Recouvrir, au besoin, les berges remaniées de terre végétale et les ensemercer au-dessus de la limite des hautes eaux printanières.</p> <p>Aménager les berges afin de les renaturaliser et d'accentuer leur présence (plantation d'arbustes et d'arbres, exemples provenant du milieu: <u>Acer negundo</u>, <u>Fraxinus pennsylvanica</u>, <u>Populus tremuloides</u>, <u>Populus grandidentata</u>, <u>Quercus macrocarpa</u>, <u>Rhus radicans</u>, <u>Ulmus americana</u>).</p>	Faible

**TABLEAU III : IDENTIFICATION DES IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION
MILIEU VISUEL (suite)**

NATURE DES IMPACTS ANTICIPÉS	LOCALISATION (Chainage)	SIGNIFICATION DE L'IMPACT	MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL
Perte d'une partie du champ visuel en façade de 3 résidences par la construction de remblais d'approche	18+800 21+750 23+800	Moyenne	Réaliser une plantation arbustive sur les remblais et une plantation arborescente à leurs pieds, qui permettent d'améliorer leurs insertions dans le paysage et d'animer visuellement les remblais (texture, forme, couleur).	Faible
Perte d'intimité d'un rive-rain par le rapprochement des voies de circulation •Bretelles ouest de l'échangeur rang du Ruisseau-des-Anges	0+700 à 0+800 2+000 à 2+100	Moyenne	Aménager une plantation dense afin d'offrir un écran visuel qui peut filtrer la présence de l'infrastructure et de la circulation automobile.	Faible

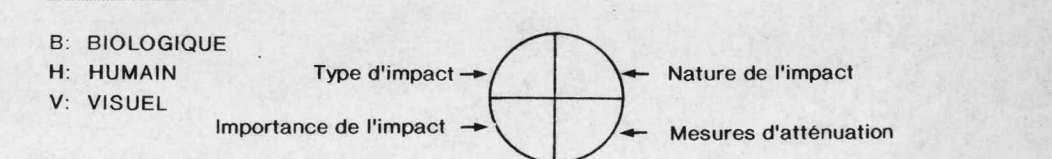


**ÉTUDE D'IMPACT
AUTOROUTE 25**

Du rang du Ruisseau-des-Anges
à la route 158

LOCALISATION DES IMPACTS

- NATURE DE L'IMPACT**
- | | |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| 1. TRAVERSE DE COURS D'EAU | 9. MODIFICATION VISUEL DU PAYSAGE-VIADUC |
| 2. CONSTRUCTION D'UN PONT SUR LA RIVIERE L'ACHIGAN | 10. DÉGRADATION VISUEL DES BERGES |
| 3. DÉBROUSSAILLEMENT | 11. MODIFICATION DU PAYSAGE DES BERGES |
| 4. CONTRÔLE DE L'HERBE À POUX | 12. PERTE DE CHAMPS VISUELS - REMBLAIS D'APPROCHE DES VIADUCS |
| 5. MISE EN SUSPENSION DES POUSSIÈRES | 13. PERTE D'INTIMITÉ - RAPPROCHEMENT DES VOIES DE CIRCULATION |
| 6. CREATION D'UN CUL-DE-SAC | |
| 7. EMPÎÈTEMENT SUR DES LOTS BÂTIS ET AGRICOLES | |
| 8. MODIFICATION DU CLIMAT SONORE | |



- MESURES D'ATTÉNUATION**
- | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| m 1. ENSEMENCER LES TALUS, INSTALLER DES PONCEAUX DE DIMENSION CONVENABLES, AMÉNAGER LES EXTRÉMITÉS. EXCLURE TOUS TRAVAUX DANS L'EAU DURANT LA PÉRIODE DU 15 MAI AU 15 AOÛT | m 7. RELOCALISATION, SI POSSIBLE OU EXPROPRIATION |
| m 2. LIMITER LE TRANSPORT DE SÉDIMENTS. EXCLURE TOUS TRAVAUX DANS L'EAU DURANT LA PÉRIODE DU 15 MAI AU 15 AOÛT | m 8. ENCÈMENCEMENT DES REMBLAIS HARMONISATION DE LA CONCEPTION |
| m 3. LIMITER LE DÉBOISEMENT À L'EMPLACEMENT DE LA ROUTE. | m 9. AMÉNAGEMENT D'UN ÉCRAN VISUEL |
| m 4. RÉALISER LES TONTES ENTRE LE 25 JUILLET ET LE 7 AOÛT ET ENTRE LE 25 AOÛT ET LE 7 SEPTEMBRE | m 10. RENATURALISATION DES BERGES |
| m 5. UTILISER UN ABATS POUSSIÈRE | m 11. PLANTATION POUR UNE INTÉGRATION VISUELLE |
| m 6. RÉALISER UN ROND DE VIRAGE | m 12. AMÉNAGEMENT D'UNE PLANTATION DENSE. |



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: J.P. Grégoire/ P. Martin Date: 25-06-92

Échelle: 1: 20 000
0 200 400m **CARTE 4**

En ce qui a trait aux intersections avec l'autoroute, aucune nouvelle construction n'est à prévoir car le zonage municipal, et celui de la CPTAQ confirment le zonage agricole.

ÉCHÉANCIER

Le Ministère prévoit aller en appel d'offres au mois d'octobre 1993 pour la première partie des travaux, soit pour la construction des remblais de préchargement si toutes les autorisations ont été acquises.

On procéderait d'abord à la construction de remblais de préchargement sur deux des chemins de rang perpendiculaires à l'autoroute 25, soit le chemin du Ruisseau-Saint-Jean et le rang de la Rivière Sud. Ces remblais constituent l'étape préliminaire à la réalisation des viaducs. Lorsque le pont, les viaducs et les approches seront en place, il sera possible au Ministère de procéder à la construction de la chaussée supplémentaire, à l'ajout des bretelles aux échangeurs et à la reconstruction des portions de chemin ou de rang à l'emplacement des viaducs.

COÛT DES TRAVAUX

Le Service des projets du MTQ évalue que l'ensemble des coûts reliés au projet pourrait se chiffrer à 18,2 millions de dollars.

ANNEXE 1

Liste des parcelles de lots à acquérir

ANNEXE 1**LISTE DE PARCELLES DE LOTS À ACQUÉRIR**

AUTOROUTE 25

Lots: P-90; P-191; P-192; P-192-1; P-193; P-283; P-283-25;
P-294; P-295; P-296; P-346; P-350; P-351; P-352;
P-353; P-660; P-661; P-662; P-665; P-666

Superficie: 31 377,6 m²

ROUTE 125

Lots: P-1; P-204; P-346; P-659; P-660; P-661

Superficie: 20 042 m²

Superficie totale à acquérir pour l'ensemble des projets:

51 419,6 m²

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 036 232
