

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Tecsult Inc.

Bernard Fournier	Directeur de projet Aménagiste, M.ATDR, et arpenteur-géomètre
Julie Maheu	Biologiste, M.Env.
Laurence Goesel	Aménagiste, M.ATDR
Sylvie Roy	Cartographe
Sébastien Boudreau	Cartographe
Catherine Mitchell	Infographe
Diane Lachance	Secrétaire

Décibel Consultants

Marc Deshaies	Ingénieur en acoustique
---------------	-------------------------

Ministère des Transports du Québec

Guy d'Astous	Biologiste, a.r.p.s.e. et chargé d'étude Responsable Environnement Direction territoriale des Laurentides - Lanaudière
Gilles Labarre	Ingénieur, responsable du projet
Jean-Pierre Barabé	Ingénieur, chef du Service des inventaires et du plan
Ginette Claude	Botaniste, M.Sc.
Richard Laparé	Biologiste, M.Sc.
Alexis Maillard	Biologiste, M.Sc.
Pierre Dorval	Ingénieur
André Drolet	Géologue
Jean Boulé	Technicien de la faune
Luc Leblanc	Technicien ornithologue

TABLE DES MATIÈRES

	Page
ÉQUIPE DE RÉALISATION.....	i

PRÉAMBULE.....	1
A. PROBLÉMATIQUE ET JUSTIFICATION DU PROJET.....	3
B. AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	5
Section 3.2.2 – Contournement de l’agglomération de Saint-Félix-de-Valois pour soutenir le développement local et régional, et respecter les grandes orientations d’aménagement du territoire	5
Section 4.4.4 – Périmètre urbain et gestion de l’urbanisation	6
Section 5.2.2.3 – Usages des sols et milieu bâti.....	6
Section 5.2.2.5 – Activités économiques.....	12
C. MILIEU NATUREL ET HABITATS FAUNIQUES.....	15
Section 4.3.2 – Faune et habitats.....	15
Section 5.2.1.1 – Traversées de cours d’eau intermittents	15
Section 5.2.1.2 – Composante du milieu récepteur	16
Section 5.2.2 – Évaluation des impacts probables.....	16
Section 5.2.2.1 – Milieu naturel – Mesures d’atténuation applicables.....	17
Section 5.2.2.1 – Milieu naturel – Qualité des eaux de surface et souterraines - Mesures d’atténuation.....	17
Section 5.2.2.1 – Végétation terrestre.....	18
Section 5.2.2.1 – Faune aquatique et semi-aquatique.....	19
Section 5.2.2.1 – Espèces fauniques menacées ou vulnérables	20
D. MILIEU HUMAIN	21
Section 4.4.6 – Infrastructures récréotouristiques.....	21
Section 5.2.2.4 – Milieu humain – Qualité de vie des résidants – Ambiance sonore	23
Section 5.2.2.4 – Milieu humain – Qualité de vie des résidants – Vibrations.....	24
Section 5.2.2.4 – Milieu humain – Qualité de vie des résidants – Paysage.....	25
Section 5.2.2.4 – Programme de suivi de l’impact économique.....	25

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	Page
E. MILIEU AGRICOLE/QUALITÉ DES EAUX DE SURFACE ET SOUTERRAINES	27
Section 4.6.2 – Potentiel agricole des sols.....	27
Section 5.2.2.1 – Qualité des eaux de surface et souterraines – Phase d’exploitation	28
Section 5.2.2.1 – Qualité des eaux de surface et souterraines – Importance de l’impact résiduel.....	29
Section 6.2 – Programme de suivi de la qualité des eaux souterraines.....	29
Section 5.2.3.3 – Milieu humain – Usages des sols et milieu bâti – Agriculture - Phase de construction.....	29
F. DIVERS	31
Section 2.1.2 – Étude d’opportunité de 1997	31
Section 2.3 – Description du contournement optimisé	31
Section 4.1 – Délimitation et justification de la zone d’étude	32
Section 5.2.1.1 – Sources d’impacts – Terrassement et nivellement.....	32
Section 7 – Conclusion.....	32
Calendrier de réalisation des travaux.....	34
Plan de communication	34
Corrections/erreurs.....	35
ANNEXE 1 - Questions et commentaires du ministère de l’Environnement, avril 2004	
ANNEXE 2 - Figure montrant les éléments cartographiques demandés par le ministère de l’Environnement et éléments additionnels	
ANNEXE 3 - Inventaire de la végétation avec cartographie afférente	
ANNEXE 4 - Inventaire faunique	
ANNEXE 5 - Niveaux sonores à chaque récepteur	
ANNEXE 6 - Définition des classes de potentiel des sols pour l’agriculture	
ANNEXE 7 - Programme type de suivi des puits d’eau potable	

PRÉAMBULE

Au début de l'année 2004, plus précisément le 15 janvier, le ministère des Transports du Québec (MTQ) déposait le rapport final de l'étude d'impact relative au projet de contournement de Saint-Félix-de-Valois avec la route 131. L'étude d'impact était soumise au ministère de l'Environnement du Québec (MENV) en appui à la demande d'un certificat d'autorisation du gouvernement du Québec et ce, conformément à l'article 31.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2).

Suite au dépôt du rapport, le MENV transmettait, le 5 avril 2004, une liste de questions et commentaires sur l'étude d'impact du projet. Ces questions et commentaires ont découlé de la consultation intra et interministérielle menée par le Ministère et sont insérés à l'annexe 1 du présent document.

Ce document vise à répondre aux questions et commentaires formulés par le MENV afin que le cheminement du dossier se poursuive normalement selon la procédure édictée par la *Loi sur la qualité de l'environnement* et le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r.9). L'objectif est que le Ministère puisse obtenir le certificat d'autorisation de construction du projet de contournement de Saint-Félix-de-Valois.

A. PROBLÉMATIQUE ET JUSTIFICATION DU PROJET

Plusieurs questions du MENV concernent ce volet du rapport d'étude d'impact. En fait, près d'une dizaine de questions se rapportent spécifiquement à ce sujet. De plus, certains commentaires généraux ont été émis sur ce même sujet. Dans la plupart des cas, les questions et commentaires proviennent du fait que les données de circulation routière et des accidents considérées dans l'étude datent d'un certain temps et mériteraient d'être mises à jour.

Le Ministère reconnaît effectivement que les données utilisées ne sont plus tellement à jour et qu'elles ne reflètent pas vraiment les problématiques actuelles justifiant les interventions projetées. La source du problème réside dans le fait qu'il s'est écoulé une longue période de temps entre le moment où l'étude d'opportunité fut réalisée et terminée (1995 à 1997), et le moment où le rapport final de l'étude d'impact du projet retenu fut déposé (2004).

C'est pourquoi, le Ministère a entrepris et réalisé une actualisation des problématiques de circulation et d'accidents sur la route 131. Ce faisant, l'argumentaire de justification sera à jour et pourra répondre aux questions et commentaires émis dans le rapport d'analyse du MENV. Le tout sera consigné dans un rapport distinct qui sera transmis sous peu au Ministère.

B. AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Section 3.2.2

Contournement de l'agglomération de Saint-Félix-de-Valois pour soutenir le développement local et régional, et respecter les grandes orientations d'aménagement du territoire (page 3-39)

Qu'en est-il du Plan de transport du MTQ pour la région de Lanaudière et des orientations gouvernementales en matière de transport?

Réponse

En complément des orientations poursuivies par les MRC, les éléments qui suivent peuvent être ajoutés par rapport à la propre planification interne du Ministère.

D'entrée de jeu, il faut mentionner que dans le cadre du Plan de transport de Lanaudière (MTQ, décembre 2000 et février 2001), le contournement de Saint-Félix-de-Valois est identifié comme l'un des 11 grands projets en transport planifié pour être réalisé à court terme sur le territoire de la région. Ce plan a prévu l'amorce du projet pour l'horizon 2004-2005.

Principalement, le contournement de Saint-Félix-de-Valois a été mis de l'avant dans la planification à court terme pour rendre opérationnel l'objectif du Plan de transport qui est de « maintenir des conditions de circulation acceptables sur les axes majeurs dans le centre de la région ». Dans le cadre de ce plan, l'objectif en question vise lui-même à répondre à un enjeu identifié par le Ministère et qui réside dans l'accessibilité aux territoires centre et nord de Lanaudière. En fait, face à cet enjeu, l'orientation retenue par le Ministère est « d'optimiser les infrastructures existantes de préférence à la construction de nouvelles routes pour soutenir le développement touristique ». Comme le soulève le Plan de transport, cette orientation tente de soutenir le développement récréotouristique dans un contexte de ressources financières limitées tout en minimisant les impacts environnementaux. Cependant, ce même plan reconnaît d'emblée qu'en fonction des problématiques rencontrées, il n'est pas exclu de relocaliser certaines routes à d'autres endroits. Et c'est justement ce qui se produit avec le contournement de Saint-Félix-de-Valois.

Par ailleurs, en complément, il faut aussi relever le fait que les interventions projetées dans le Plan de transport pour tout le segment allant de Saint-Félix-de-Valois à Saint-Michel-des-Saints

s'inscrivent dans un objectif qui est « d'améliorer les caractéristiques géométriques du réseau routier », lequel cherche à cibler plus précisément l'orientation générale qui est « d'améliorer la sécurité des déplacements et de maintenir la qualité du réseau routier ».

Ainsi, il ne fait aucun doute que le projet soumis à l'étude d'impact va totalement dans le sens du Plan de transport du Ministère pour la région de Lanaudière. De surcroît, ce plan s'arrime aux orientations gouvernementales connues depuis une dizaine d'années en matière d'aménagement du territoire, l'orientation générale en transport étant de « préserver les infrastructures de transport, de maintenir un service adéquat à l'utilisateur et de soutenir le développement socio-économique des différentes régions du Québec en optimisant les acquis des différents modes de transport » (Ministère des Affaires municipales, 1994).

Section 4.4.4

Périmètre urbain et gestion de l'urbanisation (page 4-37)

Il aurait été intéressant que la figure 4.4 présente non seulement la zone d'expansion urbaine prévue, mais également le tracé retenu afin de mieux localiser son emplacement.

Réponse

Cela est maintenant fait dans une nouvelle figure insérée à l'annexe 2. D'autres éléments de repère sont aussi ajoutés à cette figure. Cette dernière a également été produite pour répondre à une demande du MENV formulée à propos de la section 4.1 « Délimitation et justification de la zone d'étude ».

Section 5.2.2.3

Usages des sols et milieu bâti (pages 5-40 et suivantes)

1. *Est-ce que le projet est susceptible de modifier les orientations et axes de développement du milieu bâti?*
2. *Est-ce que des pressions pour modifier le périmètre d'urbanisation sont envisageables?*
3. *Est-ce que le projet pourrait entraîner la modification des grandes affectations du sol et du zonage municipal?*
4. *Certains secteurs de la municipalité pourraient-ils subir des pressions de développement ou de redéveloppement à la suite du contournement?*
5. *Le projet risque-t-il d'affecter les valeurs du patrimoine foncier?*

Réponse

Ce qui est demandé par le MENV est, pour certains éléments, contenu dans l'analyse des impacts économiques, mais n'a pas été vraiment traduite en termes urbanistiques et fonciers. En outre, il y a certains éléments demandés qui sont déjà contenus au rapport, mais qui ont été disséminés à différents endroits dans le texte, ce qui ne facilite pas, nous en convenons, la compréhension des impacts du projet. Dans ces circonstances, voici comment pourrait se présenter l'analyse macroubanistique à l'intérieur du rapport d'étude d'impact.

D'abord, quant à la première question, il est indubitable que le projet aura un effet sur les orientations et les axes de développement du milieu bâti. En soi, une infrastructure de transport importante comme celle étudiée fait corps avec le milieu dans lequel elle se trouve. En réalité, il s'agit d'un élément très structurant dans l'aménagement du territoire d'une collectivité. D'un côté, il y a un pouvoir attractif sur certaines catégories d'usages existants ou potentiels dans le milieu. De l'autre, une infrastructure de transport est susceptible de créer des nuisances en termes de qualité de vie dans le milieu, encore une fois qu'il s'agisse de certaines catégories d'usages en place ou d'usages à venir. Ainsi, une infrastructure de transport a une influence immédiate et permanente sur un milieu traversé et, inversement, c'est ce même milieu qui, de par son développement et son aménagement, influencera de manière permanente l'évolution d'une infrastructure de transport.

Dans le cas à l'étude, et selon ce qui vient d'être énoncé, il est manifeste que les axes de développement de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois, par rapport à la disponibilité des terrains vacants, tendront alors naturellement vers l'ouest et le sud plutôt que vers le nord et l'est. Par contre, il ne faut pas nécessairement voir cet impact comme étant négatif. Au contraire, même qu'il est plutôt positif. Premièrement, il faut rappeler que la Municipalité a déjà identifié le développement dans la zone d'expansion urbaine apparaissant à la carte de l'annexe 2 comme étant prioritaire (page 4-37 du rapport d'étude d'impact). Deuxièmement, la zone agricole permanente est beaucoup moins présente du côté ouest de la municipalité que du côté nord et est (voir carte de l'annexe 2). Troisièmement, les infrastructures de services requises (alimentation en eau, évacuation des eaux usées, gaz naturel) sont déjà présentes à la limite ou à l'intérieur des secteurs existants, amenant ainsi le développement vers l'ouest et le sud (pages 4-44 et 4-45, et figure 4.3 du rapport d'étude d'impact.). Quatrièmement, la protec-

tion des sources d'alimentation en eau potable de la municipalité, lesquelles se trouvent du côté ouest, aura déjà été assurée par les mesures prises avec le contournement (c'est-à-dire imperméabilisation des fossés de drainage). Enfin, il faut garder à l'esprit que la diversification et la dynamisation commerciales sont au cœur des préoccupations de la Municipalité et, selon elle, le contournement représente en soi une belle opportunité pour matérialiser cette nouvelle orientation (pages 5-73, 5-74 et 5-75 du rapport d'étude d'impact).

Dans ces circonstances, il s'agit alors d'encadrer de la meilleure façon possible le développement qui sera préconisé par la Municipalité pour, d'une part, garantir la pérennité du contournement qui sera construit et, d'autre part, limiter les nuisances sur les nouveaux usages qui prendront place à proximité. Ainsi, l'objectif est de réaliser des choix d'aménagement qui permettront de tirer le maximum d'avantages du contournement tout en minimisant ses inconvénients sur le futur milieu bâti de la municipalité. C'est d'ailleurs en prenant en compte de cet objectif que bon nombre de mesures applicables aux activités économiques ont été proposées dans le rapport d'étude d'impact (pages 5-77 et 5-78). Mais ce qui est encore plus important, c'est qu'avec la révision du schéma d'aménagement de la MRC de Matawinie, qui n'est pas encore complétée, le Ministère a tous les outils à sa disposition pour que les nouvelles orientations de la Municipalité et que les nouveaux axes de développement du milieu bâti qui seront arrêtés tirent le plus possible profit de la présence de l'infrastructure, sans toutefois compromettre son évolution, tant pour le bénéfice des populations riveraines que pour les usagers de la route. Le Ministère peut facilement fixer des balises en ce sens lors des avis gouvernementaux qui seront transmis à la MRC dans le cadre de la révision de son schéma d'aménagement.

Maintenant, pour ce qui est de la seconde question, il faut d'entrée de jeu préciser que des modifications du périmètre d'urbanisation sont déjà entreprises. Donc, il ne s'agit pas de pressions envisageables, mais bel et bien d'actions concrètes tenant compte, du moins au cours des dernières années, de la présence du contournement de Saint-Félix-de-Valois du côté ouest de la route 131 actuelle. Un nouveau périmètre urbain a été proposé en 1996-1997 par la Municipalité de Saint-Félix-de-Valois, soit au même moment où l'étude d'opportunité se terminait et où la recommandation était de prioriser un contournement par l'ouest. Cependant, ce périmètre n'est pas en vigueur puisque c'est toujours celui du schéma d'aménagement d'origine

qui prévaut. La différence entre les deux périmètres urbains est maintenant montrée à plus grande échelle sur la carte de l'annexe 2. Comme il a été souligné dans le rapport d'étude d'impact (page 4-37), le nouveau périmètre proposé fait toujours l'objet de discussions entre les principaux intervenants concernés, soit la MRC de Matawinie, la municipalité de Saint-Félix-de-Valois et le MTQ. Force est de constater que ce nouveau périmètre orientera davantage, du moins lorsqu'il sera en vigueur et s'il n'est pas changé, le développement vers l'ouest, ce qui est donc très conséquent avec ce qui a été mentionné auparavant.

Quant à savoir si d'autres formes de pression surviendront après coup, la réponse est probablement affirmative. Le principal secteur visé sera assurément celui au nord du rang Sainte-Marie, le long du rang du Portage. Il s'agit d'un secteur en zone agricole permanente où on trouve des installations avicoles relativement importantes. L'attrait viendra du fait qu'en plus de la voie, on y trouvera un échangeur dénivelé avec des accès rapides et directs sur le contournement. Il est vrai que les mouvements comporteront un peu plus de détour en provenance de Joliette ou pour aller vers le nord (voir figure 2.3 du rapport d'étude d'impact), mais ce secteur conservera tout de même son attrait pour un éventuel développement, d'autant plus que les terres agricoles non construites ne présentent pas de contraintes et qu'il y a aussi la présence de friches dans ce secteur (voir figure 5.1 du rapport d'étude d'impact). Il s'agit donc d'un impact indirect associé au projet. Pour limiter cet impact, surtout dans la perspective où on veut garantir la protection du territoire agricole à long terme, il est important que des balises claires soient formulées en ce sens, encore une fois lors des avis gouvernementaux qui seront transmis dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement de la MRC de Matawinie.

À propos de la troisième question, il faut mentionner que même si les axes de développement sont susceptibles de changer dans la municipalité et qu'une modification du périmètre urbain sera vraisemblablement entérinée, il n'y pas de changement majeur à prévoir en termes de zonage. D'une part, les zones commerciales et industrielles du sud de la municipalité devraient demeurer sensiblement les mêmes que présentement (voir figure 4.4 du rapport d'étude d'impact), si ce n'est que la Municipalité pourrait revoir, dans une perspective de rationalisation de l'utilisation de son territoire, la zone résidentielle/commerciale au croisement du chemin Barrette et du rang Saint-Martin, laquelle se trouve en zone agricole permanente et est caractérisée par la présence d'installations avicoles importantes. D'autre part, pour le coeur villageois

de la municipalité et la portion nord du territoire, il est indubitable que des zones commerciales et publiques seront maintenues, bien que les usages autorisés dans ces zones pourront être revus à la lumière de ceux qui seraient éventuellement autorisés dans la zone d'expansion urbaine traversée par le projet de contournement. Rappelons qu'une section importante du rapport d'étude d'impact traite des possibilités de dynamisation et de diversification de la fonction commerciale de la municipalité en fonction de ce contournement, et que plusieurs mesures sont proposées en ce sens (pages 5-72 à 5-78). Ainsi, au sujet de la zone d'expansion urbaine, il est donc très plausible d'envisager un changement de zonage puisque celui-ci n'est, pour le moment, que résidentiel (voir figure 4.4 du rapport d'étude d'impact).

Pour ce qui est des grandes affectations, il y aura nécessairement des changements quoique, dans bien des cas, ceux-ci ne résulteront pas spécifiquement du projet de contournement à l'étude, mais plutôt d'une réflexion d'ensemble effectuée quant aux vocations à accorder au territoire de Saint-Félix-de-Valois dans la planification régionale. À cet égard, il faut observer que l'affectation donnée dans le schéma d'aménagement en vigueur de la MRC pour le territoire à l'étude ne privilégie ni ne restreint aucune activité en particulier, toutes devant être *a priori* tolérées et n'être restreintes que par le biais des règlements d'urbanisme locaux. D'ailleurs, l'affectation en cause est très bien décrite et expliquée dans le rapport d'étude d'impact pour le projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois [ce rapport ayant lui aussi été déposé au MENV en 2004 par Tecsuit Inc. (section 5.3.1.1)]. Suivant une discussion passée avec un aménagiste de cette MRC (M. Marc-André Ladouceur, comm. pers.), cette affectation devrait être révisée vu le peu d'encadrement qu'elle procure et ce, indépendamment de la présence ou non de la voie de contournement.

En qui concerne la quatrième question, il faut répondre par l'affirmative au fait que certains secteurs de la Municipalité pourraient subir des pressions de développement ou de redéveloppement. La plupart de ces secteurs ont déjà été identifiés ci-dessus, et tous autorisent ou devraient autoriser le développement une fois la révision du schéma d'aménagement terminée (voir carte de l'annexe 2). Au premier titre, il y a, bien entendu, la zone d'expansion urbaine se trouvant dans le nouveau périmètre d'urbanisation proposé dans la révision de ce schéma. Aussi, il y a le secteur vacant d'une ancienne sablière renaturalisée au croisement du chemin de Ligne-Frédéric et du rang Saint-Martin qui est déjà inclus dans une zone commerciale. De

même, plus au sud, il y a les terrains vacants du parc industriel de la municipalité et des zones commerciales longeant la route 131 existante qui seront attractifs vu la proximité de la voie de contournement. À cela s'ajoute tout le redéveloppement et le renouveau urbain qui sont possibles dans le noyau villageois et ce, tel que cela a été mis en évidence dans le rapport d'étude d'impact (pages 5-72 à 5-75). En réalité, seul le secteur au nord du rang Sainte-Marie fait exception à cette liste de lieux qui seront soumis aux pressions de développement; il risque effectivement de subir des pressions suite à la mise en service du contournement, mais il se trouve en zone agricole permanente et les usages urbains n'y sont pas autorisés.

Enfin, à propos de la dernière question sur le sujet, il ne fait aucun doute que le projet à l'étude risque d'avoir une influence sur les valeurs foncières et les considérations fiscales. Toutefois, l'importance de ce type d'impact peut être très variable et dépend beaucoup de la façon dont les interventions seront réalisées et des stratégies des intervenants en cause. D'abord, il faut reconnaître d'emblée que les zones situées à proximité d'un nouvel axe routier ou d'un axe projeté d'importance sont souvent soumises aux effets de la spéculation et des variations brusques de la valeur foncière. Pour contrer ces effets, les documents municipaux de planification ont intérêt à être clairs en donnant l'heure juste quant aux usages pouvant être autorisés en bordure de l'axe routier. Aussi, ces documents peuvent interdire le morcellement dans un corridor projeté pour accueillir un nouvel axe. Puis, les pouvoirs publics peuvent imposer des réserves pour fins publiques afin de limiter des investissements sur une propriété et, indirectement, l'accroissement de la valeur qui s'y rattache. Lors des discussions à venir avec la MRC de Matawinie et la municipalité de Saint-Félix-de-Valois, ces questions seront abordées pour limiter les effets pervers de la spéculation possible.

Par ailleurs, si l'accroissement de la valeur peut être vu comme étant positif pour une municipalité compte tenu des taxes qu'il génère, il faut tout de même relativiser les choses. Même que l'aspect positif peut vite devenir négatif si le développement se fait tous azimuts et que cela ne s'inscrit pas dans une stratégie cohérente d'aménagement du territoire. Par exemple, il ne faut pas que les équipements et les infrastructures publics d'un noyau villageois dépérissent à cause des coûts exigés par les nouveaux lotissements et les nouvelles infrastructures à mettre en place en direction de l'axe routier. Ainsi, il est d'intérêt de faire une réflexion sur la densité des logements à prévoir en direction de cet axe, de s'interroger sur la capacité des infrastruc-

tures à prendre ces nouveaux logements ou nouvelles entreprises, et d'arrêter des phases pour le développement assorties de conditions avant d'entreprendre une nouvelle phase.

Finalement, il arrive parfois que certains terrains restent inutilisés pendant de nombreuses années lorsqu'un projet de route est annoncé, mais que sa construction est retardée indûment. Dans ce cas, les valeurs foncières se remettent à descendre et il en résulte une perte de revenus pour les municipalités, sans compter la présence de détritrus de toutes sortes pouvant être jetés sur ces terrains désaffectés. C'est pourquoi, il apparaît important que le projet de réalisation du contournement de Saint-Félix-de-Valois tente de s'arrimer le plus possible avec l'exercice de planification municipale en cours.

Section 5.2.2.5

Activités économiques (pages 5-71 à 5-73)

- 1. Pouvez-vous détailler la justification d'une nouvelle zone d'expansion urbaine, de la desserte commerciale à cet endroit et des bretelles d'accès qui s'y trouvent également?*
- 2. Pouvez-vous détailler les impacts sur la structure commerciale actuelle?*

Réponse

Des précisions importantes s'imposent par rapport à ces questions. En premier lieu, le projet n'est pas assorti d'une nouvelle zone d'expansion urbaine; cette zone ne fait pas partie du projet et elle est de l'initiative unilatérale des autorités municipales. De même, le projet ne comporte pas de desserte commerciale à proprement parler; il comporte uniquement deux embranchements (bretelles d'accès et sortie) permettant de se raccorder à une telle desserte et ce, dans la perspective où elle pourrait éventuellement être réalisée par la Municipalité dans le secteur de la zone d'expansion urbaine.

Nous convenons que tous ces aspects reviennent fréquemment dans le rapport d'étude d'impact et qu'il est parfois difficile de distinguer ce qui fait partie ou non du projet. Par contre, ceci témoigne manifestement de tout le travail d'optimisation du projet qui a été fait en étroite collaboration avec la municipalité de Saint-Félix-de-Valois, elle-même ayant consulté sa population sur le projet soumis par le Ministère à l'été de 2002. D'ailleurs, la justification de ces choix est très bien expliquée lorsqu'on lit attentivement les sections 2.2 et 2.3 du rapport d'étude d'impact (pages 2-10 à 2-19). Plus précisément, le dernier paragraphe de la page 2-12 du

rapport d'étude d'impact met en évidence le travail de réflexion qui a conduit à prévoir des accès à la trame urbaine en devenir et à reconsidérer le rôle du noyau villageois à la lumière des possibilités d'expansion de la municipalité suivant la présence du contournement.

C'est donc le même travail qui a mené à recommander les mesures d'atténuation telles qu'elles sont présentées aux pages 5-77 et 5-78 du rapport d'étude d'impact. De ces mesures, il en ressort qu'il y a un intérêt à ce que la zone d'expansion urbaine puisse servir comme moyen de compenser les impacts les plus importants sur la structure commerciale actuelle. En fait, le but est que l'activité dépendant largement d'une clientèle de transit ou nécessitant une grande accessibilité au réseau routier puisse se déplacer non loin ou en bordure du nouvel axe routier. Ce faisant, il en est ressorti que si la municipalité veut tirer le plus profit de la présence du contournement, il y a dans le même temps un intérêt à ce qu'elle revoie le rôle de la structure commerciale en place pour que cette dernière s'oriente davantage vers un milieu communautaire intégrant les services locaux, services personnels, services aux entreprises et services publics. Si les actions ne vont pas dans le sens des mesures proposées ou que rien n'est fait, il y a donc plus de chance que les impacts négatifs associés au projet soient plus importants sur la trame commerciale existante. C'est en suivant cette logique de raisonnement qu'il faut interpréter les choix d'aménagement actuels ou à venir de la municipalité, de même que les interventions prévues par le Ministère.

C. MILIEU NATUREL ET HABITATS FAUNIQUES

Section 4.3.2

Faune et habitats (page 4-14 et suivantes)

1. *Pouvez-vous fournir une carte forestière ou écoforestière?*
2. *Pouvez-vous fournir un portrait plus précis de la faune et des habitats présents dans la zone d'étude?*

Réponse

Les cartes sur la flore et la végétation se trouvent à l'annexe 3 du présent document. Elles font partie intégrante du rapport complet sur la végétation datant de 2003 qui a servi à l'analyse des impacts pour ce volet de l'étude. Le rapport est produit dans son intégralité (les cartes se trouvent à la fin de ce rapport, en annexe).

Pour ce qui est du portrait plus précis de la faune et des habitats présents, soulignons qu'un inventaire de terrain a été réalisé à l'été 2004. Ce rapport de l'inventaire faunique est contenu à l'annexe 4 du présent document. Par ailleurs, concernant les commentaires formulés à propos de la faune terrestre, nous prenons bonne note des informations transmises.

Section 5.2.1.1

Traversées de cours d'eau intermittents (page 5-7)

1. *Identifier ces cours d'eau sur les cartes appropriées du rapport final et effectuer la caractérisation de leur potentiel en tant qu'habitat du poisson sur une distance minimale de 50 m de part et d'autre du tracé*
2. *L'initiateur peut-il confirmer le caractère du cours d'eau situé sur les lots 195P et 196P (chaînage 5+500)?*

Réponse

L'inventaire faunique de 2004 présenté à l'annexe 4 révèle que les poissons ne pourraient être présents que dans le seul ruisseau situé sur le tracé, lequel est localisé au chaînage 5+500 (lots 195P et 196P). Ce ruisseau bordé par des champs agricoles avait, le 21 juin 2004, 1 m de largeur par 50 cm de profondeur, avec 10 à 20 cm d'eau. Selon l'inventaire, il y a certains signes que les poissons y sont vraisemblablement absents. Les quelques rares espèces

susceptibles de s'y trouver sont l'épinoche à cinq épines, l'ombre de vase, le mulot à corne ou le ventre-rouge du nord, le ventre-pourri et quelques autres cyprins. Toutefois, lors de l'inventaire, aucun engin de pêche n'a pu être utilisé faute de profondeur d'eau (le filet troubleau n'a récolté que des insectes aquatiques et des larves d'anoures).

Considérant qu'il s'agit là du seul cours d'eau avec une présence possible de poissons, mais quand même très limitée, aucune cartographie n'a été réalisée. Ce cours d'eau est bien identifié sur les cartes du rapport d'étude d'impact.

Section 5.2.1.2**Composante du milieu récepteur (page 5-10)**

Questionnement des valeurs allouées aux composantes du milieu naturel.

Réponse

Il faut d'abord préciser que l'inventaire de la végétation inséré à l'annexe 3 a été pris en compte dans la valeur accordée à cette composante. Nous ne voyons donc pas la nécessité d'ajouter des éléments de justification supplémentaires et, par conséquent, l'intérêt de changer la valeur octroyée à cette composante.

Ensuite, l'inventaire de terrain réalisé pour la faune en 2004 (annexe 4) ne nous permet pas non plus de changer la valeur accordée à cette composante. Les résultats de cet inventaire sont à l'effet que les habitats fauniques recensés dans le corridor du projet ne présentent pas de caractéristiques exceptionnelles et n'ont ni de valeurs particulières qui justifieraient un changement de tracé ou des modifications au projet. Seule une espèce à statut précaire a été observée à une occasion, soit la salamandre à quatre doigts.

Section 5.2.2**Évaluation des impacts probables (page 5-16 et suivantes)**

Faiblesse de l'évaluation des impacts concernant la faune et son habitat.

Réponse

Cette lacune a été corrigée avec la réalisation d'un inventaire faunique en 2004 (annexe 4). Cet inventaire présente en détail toutes les observations réalisées. Cependant, les résultats obtenus

ne permettent pas vraiment de changer l'évaluation de l'importance des impacts réalisée dans le rapport d'étude. De fait, l'inventaire conclut qu'en considérant les types d'habitats agroforestiers fragmentés et semi-urbanisés, il est vraisemblable de croire que le projet ne changera pas la nature des habitats de l'aire d'étude, ni ne modifiera les communautés animales vivant dans la région visée. À une exception, il appert que les espèces inventoriées sont ubiquistes et qu'elles seront, de tout évidence, encore présentes sur place une fois les travaux complétés.

Seule la situation de la salamandre à quatre doigts semble préoccupante. Il est recommandé de procéder à la recherche d'habitats de reproduction de cette espèce au printemps 2005. Le but est de vérifier la densité des populations locales et régionales de cette espèce, permettant du même coup de déterminer le niveau de rareté locale de l'espèce. À ce sujet, mentionnons qu'une zone vraisemblablement favorable pour la reproduction de cette espèce est située à une cinquantaine de mètres du site de localisation de la salamandre. Ce site est localisé à la carte de l'annexe 2, de même que les sites de localisation de la salamandre cendrée.

Section 5.2.2.1

Milieu naturel – Mesures d'atténuation applicables (page 5-21)

L'ajout d'une mesure d'atténuation est demandé.

Réponse

Nous ne voyons pas de problème à ajouter la mesure d'atténuation suivante : « Les fossés de drainage devront être stabilisés immédiatement et pourvus de bassins de sédimentation ».

Section 5.2.2.1

Milieu naturel – Qualité des eaux de surface et souterraines - Mesures d'atténuation (page 5-27)

Quel lien faites-vous avec la qualité des eaux de surface et souterraines et la mesure d'atténuation E5 proposée concernant le brûlage des déchets ligneux?

Réponse

Il n'y a pas vraiment de lien à faire puisque cette mesure aurait dû être inscrite davantage sous la rubrique des sols, voire même comme une mesure préventive d'accident qui se veut géné-

rale. L'idée est que les quelques cours d'eau ne soient pas perturbés par les cendres des résidus brûlés.

Section 5.2.2.1

Végétation terrestre (page 5-29)

1. Pourquoi la description des peuplements traversés et de la végétation n'apparaît-elle pas à la section 4.3?
2. L'étude d'impact aurait dû traiter des impacts reliés à la fragmentation et à la destruction des boisés comme étant un impact de plus aux répercussions cumulatives qui sont causées par le développement urbain et agricole dans ce secteur de la région.
3. L'étude d'impact devrait considérer la présence de la *Cyperus lupinulus* subsp. *macilentus* à proximité de l'emprise et prévoir des mesures adéquates afin d'assurer la protection de l'espèce ainsi que son habitat de toute perturbation.

Réponse

D'abord, rappelons que le rapport détaillé de l'inventaire sur la végétation est joint à l'annexe 3. Il comprend une description des peuplements traversés et une cartographie représente ceux-ci.

Ensuite, pour ce qui est de la question de la fragmentation et de la destruction de superficies boisées, nous avons reconnu implicitement dans l'étude que cela va entraîner une perte d'habitats pour des espèces (1^{er} paragraphe de la page 5-32). Nous avons jugé cette perte comme étant faible et les résultats de l'inventaire de 2004 confirment ce jugement. La perte va probablement se matérialiser pour certaines espèces d'oiseaux et de petits mammifères comme le souligne le MENV. En outre, des pistes de cerf de Virginie ont été rencontrées. Toutes les observations de terrain sont consignées dans l'annexe 4 du présent document.

Par ailleurs, le rapport de cet inventaire faunique fait le lien demandé par le MENV. La conclusion des spécialistes est à l'effet qu'en considérant les particularités du tracé et les types d'habitats présents, soit des habitats agroforestiers et/ou semi-urbanisés qui sont déjà passablement fragmentés, le projet ne changera pas la nature de ces habitats dans l'aire d'étude. Les observations démontrent qu'ils attirent et profitent aux cerfs de Virginie, ainsi qu'à certaines rapaces et passereaux qui y trouvent à la fois abri et nourriture. Cela résulte du fait que les activités humaines, comme l'agriculture et l'étalement urbain, augmentent généralement le

nombre et la diversité des espèces, justement en raison de la fragmentation et de la diversification des habitats.

Pour ce qui est de la *Cyperus lupinulus* subsp. *macilentus*, mentionnons que le rapport sectoriel sur la végétation inséré à l'annexe 3 (question 14 de l'annexe 1 de ce rapport sectoriel visant la première étude d'impact déposée au MENV à la fin de 1999) fait état que l'espèce formait une colonie relativement abondante et qu'elle se trouvait dans un milieu déjà passablement perturbé où de la construction a été réalisée récemment. À rappeler que notre étude qualifie l'impact sur cette espèce de mineur parce qu'elle ne se trouve pas dans l'emprise projetée, mais bien à proximité, et que les milieux sableux qui font l'objet d'une perturbation sont des habitats propices à cette espèce (2^e paragraphe de la page 5-29). À titre indicatif, le secteur de la localisation de la station d'observation de cette espèce est montré sur la carte de l'annexe 2.

Enfin, nous désirons attirer l'attention du MENV sur le fait qu'une erreur cléricale s'est glissée dans le rapport à la page 5-29. Au dernier paragraphe, lorsqu'il est mentionné des impacts en phase d'exploitation du projet, il faudrait y lire : « Il n'y a pas d'impact significatif anticipé sur la végétation en phase d'exploitation ».

Section 5.2.2.1

Faune aquatique et semi-aquatique (page 5-31)

Effectuer une description de l'étang dont il est question dans le rapport.

Réponse

Suite à l'inventaire faunique réalisé à l'été 2004, la question des milieux humides et des cours d'eau pouvant être affectés par le projet est beaucoup mieux documentée. D'ailleurs, nous avons discuté précédemment du seul cours d'eau affecté où l'on retrouve des poissons. En ce qui a trait aux autres milieux, la présence de trois mares forestières a d'abord été relevée un peu à l'extérieur de l'emprise, près du chaînage 3+650. Ensuite, une autre mare forestière et une zone humide avec éricacée et strate muscinale ont été relevées au chaînage 3+800. C'est ce dernier lieu qui correspond à peu de chose près à l'étang dont il est question dans le rapport d'étude d'impact. Le détail des observations effectuées à ces lieux apparaît au tableau 3 du rapport de l'inventaire faunique, lequel est inséré à l'annexe 4 du présent document. Les

chaînages apparaissent, quant à eux, à la figure de l'annexe 2 du présent document. Les sites d'observation des mares et de la zone humide sont aussi identifiés sur cette figure.

Section 5.2.2.1**Espèces fauniques menacées ou vulnérables (page 5-32)**

De quelle façon estimez-vous que les pertes encourues (au niveau des espèces menacées ou vulnérables) sont minimales et ne risquent pas d'affecter les effectifs et la productivité des espèces à l'échelle régionale, alors qu'il est spécifié qu'aucun inventaire ne confirme l'absence d'espèces à statut précaire dans le secteur du contournement?

Réponse

Tout cela est maintenant bien documenté dans l'inventaire faunique de l'annexe 4. Tel que mentionné auparavant, seule la question de la salamandre à quatre doigts est préoccupante à cet égard. Une recommandation a été formulée pour cette espèce, soit de procéder à la recherche d'habitats au printemps prochain, et cela devrait permettre de prendre des mesures de protection adaptées, le cas échéant. Dans une telle éventualité, ces mesures seront communiquées au MENV lors de la demande de certification d'autorisation de construction.

D. MILIEU HUMAIN

Section 4.4.6

Infrastructures récréotouristiques (page 4-43)

1. *Comment le centre de ski de fond sera-t-il compensé pour la perte de ses sentiers?*
2. *Quelles sont les mesures d'atténuation à proposer pour cet élément?*
3. *Veillez développer la mesure d'atténuation se rapportant aux VTT et motoneiges afin que nous soyons mieux en mesure d'en établir les impacts prévisibles.*

Réponse

En premier lieu, il est important de préciser que le tracé va couper les sentiers plutôt qu'il ne va engendrer une perte de ceux-ci. Conséquemment, il n'y pas de compensation prévue pour pallier à cette perte. En fait, les sentiers sont appelés à disparaître de cet endroit avec le développement de la zone d'expansion urbaine qui y est projetée. Rappelons que ni le développement de cette zone ni son existence ne sont du ressort du Ministère; tout cela est mené sous la juridiction de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois.

Par contre, cela ne veut pas dire pour autant qu'il faille occulter la coupure occasionnée sur les sentiers. C'est pourquoi, il est recommandé que le Ministère prenne entente avec le club de ski de fond visé avant le début des travaux quant aux moyens les plus appropriés à préconiser. Cela pourrait, par exemple, amener la relocalisation d'une boucle des sentiers du côté est du tracé de contournement. Des incitatifs pourraient également être donnés en ce sens par le Ministère (ex. : facilitation d'un accès aux sentiers à partir des terrains acquis par le Ministère le long du rang Sainte-Marie).

Aussi, avant le début des travaux, il faudra certainement s'interroger davantage sur la pertinence de mettre en place un passage souterrain et multifonctionnel dans ce secteur. Tel que montré à la figure 4.3, il n'y a pas que les sentiers de ski de fond qui seront coupés, mais également les sentiers de motoneige et de VTT. Toutefois, ces autres sentiers seront fort possiblement appelés à disparaître eux aussi avec le développement futur de la zone d'expansion urbaine. Ainsi, toute mesure d'atténuation qui sera spécifiquement mise de l'avant pour ces sentiers doit nécessairement tenir compte de leur caractère temporaire. En outre, par

rapport à ce qui a été écrit dans le rapport d'étude d'impact (mesure R1 à la page 5-56), la municipalité de Saint-Félix-de-Valois doit nécessairement être associée à la démarche afin de trouver des solutions durables pour les clubs gérant ces sentiers et ce, parce que c'est elle qui contrôlera les usages autorisés dans la zone d'expansion urbaine. Si, selon les volontés de la Municipalité, tous les sentiers doivent disparaître de ce secteur, il va de soi alors que la solution d'un ouvrage permanent sous la route ne représente certainement pas la solution optimale.

Donc, pour ce qui est sentiers de motoneige et de VTT, il y a une analyse à faire avec les clubs concernés qui va bien au-delà du secteur du contournement et qui concerne tout le territoire de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois, voire même au-delà. La MRC de Matawinie devrait donc, elle aussi, être associée à la démarche de relocalisation des sentiers si ceux-ci doivent disparaître complètement de la zone d'expansion urbaine. Peut-être qu'il y a aussi moyen de conserver les sentiers dans ce secteur par un zonage approprié et par la mise en place de zones tampons. À ce sujet, soulignons que l'inventaire faunique réalisé en 2004 (voir annexe 4) a mis en évidence le fait qu'il y a une utilisation assez intensive par les VTT dans ce secteur. Quoiqu'il en soit, les résultats de toute la réflexion faite auparavant sur les sentiers récréatifs devront déboucher sur des résultats concrets et seront connus avant d'entreprendre le début des travaux. Les mesures choisies qui découleront de cette réflexion seront transmises au MENV lors de la demande de certificat d'autorisation de construction.

Finalement, quant à ce qui avait déjà été avancé dans le rapport d'étude d'impact à propos des VTT et des motoneiges, les précisions suivantes s'imposent. D'abord, la mesure qui s'y rapporte vise essentiellement les sentiers de VTT qui sont montrés à la figure 4.3 du rapport d'étude d'impact et qui se trouvent dans la portion sud du projet. Il s'agit des sentiers orientés est-ouest, un qui se rend à la route 131 existante et l'autre qui traverse cette route et le chemin Barrette. L'idée est de regrouper ces deux sentiers en un seul en le faisant passer sous le tracé du contournement, soit sous le pont d'étagement prévu avec l'échangeur dans la partie sud (voir la figure de l'annexe 2 pour la configuration de cet échangeur à grande échelle). Ce faisant, le tracé longerait le raccordement à cet échangeur qui fait le lien entre le parc industriel et le chemin Barrette. Il faudrait néanmoins éloigner un peu le sentier de ce raccordement dans le secteur du carrefour giratoire prévu à l'endroit de la route actuelle et ce, pour des questions de sécurité routière. Un accès serait alors possible pour les VTT au restaurant Benny's qui se

trouve à la croisée du chemin Barrette et du chemin Joliette. Cet accès pourrait aussi être développé pour les motoneigistes, et c'est pourquoi il en était fait mention dans le rapport d'étude d'impact. Pour les VTT, on pourrait également poursuivre la reconfiguration en direction nord de manière à rejoindre le sentier existant conduisant vers le rang de la Rivière (route 345, voir figure 4.3 du rapport d'étude d'impact). Cependant, tout cela reste à valider avec les clubs locaux puisqu'il ne s'agit que de propositions pour le moment. Si cette solution devait être retenue, elle créerait peu d'impacts puisqu'elle longerait, en bonne partie, le réseau routier existant ou projeté et qu'il n'y a pas vraiment de résidences à proximité.

Section 5.2.2.4

Milieu humain – Qualité de vie des résidents – Ambiance sonore (page 5-58 et suivantes)

1. Fournir, pour chaque résidence ou groupe de résidences qui subiront une augmentation de bruit, les données suivantes :
 - le niveau sonore actuel en dB(A) Leq (24h);
 - le niveau sonore à l'ouverture en dB(A) Leq (24h);
 - le niveau sonore 10 ans après en dB(A).
2. Quelles sont les mesures d'atténuation qui pourraient être envisagées pour améliorer la situation des ces résidences?

Réponse

Pour ce qui est de la première question, mentionnons que les niveaux de bruit demandés à chaque récepteur sont fournis à l'annexe 5 du présent document. Ces niveaux sont donnés dans un tableau pour les trois situations demandées. À noter que les niveaux du climat sonore actuels sont fournis, comme au rapport d'étude d'impact, pour l'année 2006, soit celle précédant l'ouverture de la route. De plus, il importe de préciser que les niveaux de bruit sont donnés en considérant l'application de la plupart des mesures intégrées au projet ou recommandées dans le rapport d'étude d'impact, soit la présence d'un butte antibruit le long de Place Jardin des Beaux-Arts (1,9 m à 2,8 m de haut par rapport à la chaussée projetée) et une autre à la rue Sandy, le rehaussement à 2 m des glissières rigides en béton de chaque côté du pont d'étagement du chemin de Ligne-Frédéric et le rehaussement à 2 m des glissières rigides en béton de chaque côté du pont d'étagement du rang Sainte-Marie. Pour compléter le tableau contenu à l'annexe 5, une carte localisant et identifiant chacun des récepteurs par un code numérique a été ajoutée.

Toutes les mesures visant à contrôler les effets du bruit une fois la route en opération sont déjà indiquées dans le rapport d'étude d'impact (page 5-60). Il n'y pas d'autres mesures prévues à ce stade-ci de l'avancement du projet. Conséquemment, par rapport aux niveaux de bruit indiqués dans le tableau de l'annexe 5, seul le rehaussement de la butte antibruit de Place Jardin des Beaux-Arts est prévu, dans le moment, pour diminuer les niveaux de bruit apparaissant dans ce tableau (résidences nos 130 à 151). À l'étape des plans et devis, il est tout de même recommandé de procéder à d'autres simulations pour produire le design optimal de cette butte. Également, il ne faut pas perdre de vue qu'un suivi a été prévu dans le rapport d'étude d'impact, une fois le projet en opération, pour vérifier les niveaux sonores appréhendés et préciser les mesures d'atténuation applicables.

Section 5.2.2.4

Milieu humain – Qualité de vie des résidants – Vibrations

1. *Quels sont les niveaux de vibration qui seront induits en phase de construction et d'opération?*
2. *Des mesures d'atténuation seront-elles nécessaires pour rencontrer les normes de vibration recommandées par l'initiateur?*

Réponse

Suivant l'état d'avancement du projet, celui-ci consistera essentiellement en des travaux de terrassement de déblai, 2^e classe; aucune coupe de roc n'étant prévue.

Aussi, en phase de construction, les vibrations produites par l'équipement de construction proviendront majoritairement des rouleaux compacteurs. Selon les chartes disponibles présentant la compilation des vitesses de vibration en fonction de la distance d'éloignement pour diverses sources de vibration, il appert que l'intensité des vibrations générées par un rouleau vibrant serait de 2,5 mm/s à 15 m de la source pour un sol argileux; ce type de sol étant le plus propice à la transmission des vibrations. Comme le sol en place est de nature pulvérulente (sable), l'atténuation des vibrations à partir de la source se fera alors plus rapidement. Donc, on peut présumer que l'intensité des vibrations sera plus faible par rapport à ce qui est prévu dans les chartes.

Au MTQ, on considère les vibrations comme étant irritantes pour les résidences lorsque celles-ci atteignent 2 mm/s. Le seuil pour les dommages de nature esthétique (c'est-à-dire des fissures dans le plâtre et les joints de placoplâtre) serait de l'ordre de 6 mm/s. Par comparaison, le seuil de perception humain est de l'ordre de 0,15 à 0,30 mm/s. Donc, selon la distance d'éloignement des résidences, on peut présumer que les vibrations pourront être perceptibles avec le projet à l'étude, sans toutefois être irritantes et encore moins dommageables pour les structures. En conclusion, aucune mesure d'atténuation ne sera requise durant les travaux.

Quant aux vibrations transmises par la circulation routière suite à la mise en service, comme le pavage sera uni et sans irrégularité, on peut présumer que leur intensité sera sous le seuil de perception humain, surtout que la nature du sol de sous-fondation est en sable.

Section 5.2.2.4

Milieu humain – Qualité de vie des résidents – Paysage (page 6-3)

Compte tenu des impacts forts prévus pour la composante paysagère, un programme de suivi des aménagements paysagers est-il prévu?

Réponse

Il n'y a pas de programme de suivi de l'impact visuel en tant que tel. Par contre, il va de soi que les aménagements paysagers réalisés dans l'emprise du projet devront, au fil des ans, être entretenus par le Ministère.

Section 5.2.2.4

Programme de suivi de l'impact économique (page 6-3)

- 1. Pourquoi la section concernant ce programme de suivi est-elle écrite à la forme conditionnelle?*
- 2. Le MTQ entend-t-il vraiment effectuer ce programme?*

Réponse

La forme conditionnelle est utilisée simplement parce qu'il s'agit en quelque sorte de lignes directrices qui ont été formulées et qui servent à orienter le programme de suivi qui sera réalisé. Le but est de laisser la marge de manoeuvre requise aux personnes qui réaliseront le programme et de leur permettre de bien adapter le suivi aux particularités qui seront rencontrées

dans le milieu avant d'entreprendre les travaux (ex. : évolution de la trame commerciale depuis les inventaires de l'étude d'impact, adaptation en fonction des mesures d'atténuation réellement réalisées, etc.).

Donc, le MENV doit être assuré qu'il y a une volonté ferme de réaliser le programme de suivi identifié. La phrase suivante de la section 6.3 ne fait aucun doute à ce sujet (3^e paragraphe de la page) : « Il apparaît important dans ce projet que le MTQ entreprenne un suivi des impacts économiques postintervention ».

E. MILIEU AGRICOLE/QUALITÉ DES EAUX DE SURFACE ET SOUTERRAINES**Section 4.6.2**

Potentiel agricole des sols (page 4-53)

1. Pourquoi, à la figure 4.5, indique-t-on les sols selon la texture et une cote unique de potentiel?
2. Donner une description complète du potentiel avec les limitations.

Réponse

Concernant la figure 4.5, la texture est insérée à la carte simplement parce que l'information se trouvait sur le document source provenant du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ) au même titre que les classes de sol (carte 31 1/3 de 1969 donnant le classement des sols selon leurs possibilités d'utilisation agricole). Nous trouvions intéressant aussi d'ajouter l'information sur la texture provenant des cartes pédologiques du MAPAQ, car cela vient en quelque sorte préciser l'information sur les dépôts meubles donnée à la figure 4.2 du rapport d'étude d'impact. Par contre, il est vrai que ce lien n'a pas été mentionné dans le rapport d'étude d'impact.

À propos de la cote unique de potentiel, il faut soulever le fait que c'est la façon de faire usuelle du Ministère, tant dans le cadre des études d'impact que lorsque des demandes sont soumises à la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ). Les précisions supplémentaires données par les sous-classes de l'Inventaire des terres du Canada ne sont pratiquement jamais fournies puisqu'elles sont comprises dans l'interprétation des classes de sols. En réalité, les sous-classes en question viennent préciser pour quelles raisons il y a des limitations à l'agriculture (ex. : climat, faible perméabilité, érosion, faible fertilité, inondation, limitation d'humidité, excès d'humidité, salinité, quantité de pierres, présence du socle rocheux, limites topographiques). À titre d'information, et comme cela est demandé, nous avons tout de même ajouté, à l'annexe 6, la description complète de la définition de chacune des classes de sols provenant de l'Inventaire des terres du Canada. Les classes 2, 3, 4, 5 et 7 de la figure 4.5 du rapport d'étude d'impact correspondent aux classes listées à l'annexe 6.

Section 5.2.2.1

Qualité des eaux de surface et souterraines – Phase d'exploitation (page 5-27)

1. *Existe-t-il des risques de contamination pour les puits privés, dont les puits d'une des fermes situées près du contournement?*
2. *Identifier les puits privés jugés à risque et préciser les mesures, parmi celles indiquées aux pages 5-27 et 5-28, qui sont relatives à ces puits*
3. *D'autres mesures doivent-elles être prévues?*

Réponse

La première précision qui s'impose ici est de mentionner que le rapport d'inventaire hydrogéologique du MTQ ayant servi d'intrant à l'analyse des impacts et aux mesures d'atténuation date de février 1999. Ainsi, ce rapport est antérieur à la réalisation de la carte piézométrique détaillée dont il est question dans le rapport d'étude d'impact (Leroux, Beaudoin, Hurens et Associés, 2000, 2002 et 2003). De plus, le rapport d'inventaire du MTQ est antérieur au choix du contournement optimisé qui a été effectué en 2003. De sorte que certains commentaires, certaines analyses et certaines recommandations apparaissant au rapport d'inventaire de 1999 ne semblent plus adéquats à la lumière des informations plus récentes qui ont été colligées au cours des dernières années. De même, cela a pu engendrer certaines incohérences comme l'a soulevé le MENV dans ses observations.

Dans ces circonstances, une nouvelle étude sera entreprise; elle détaillera autant les puits privés présents dans le secteur du contournement que les puits municipaux de Saint-Félix-de-Valois. Cette étude ne pourra être réalisée que lorsque les plans et profils définitifs seront disponibles. Cela sera donc fait à l'étape des plans et devis lors de la demande de certification d'autorisation de construction. À partir de l'étude détaillée des puits, des mesures adaptées seront donc recommandées pour être intégrées au projet, de même qu'un suivi des puits privés pouvant être problématiques. Par la force des choses, les mesures figurant au rapport d'étude d'impact seront validées, et d'autres s'ajouteront fort probablement dans le cas des puits privés.

Donc, les trois questions soulevées par le MENV seront répondues lorsque les démarches expliquées ci-dessus auront été terminées. À titre d'information, le programme type de suivi des puits au MTQ est, pour le moment, joint à l'annexe 7.

Section 5.2.2.1

Qualité des eaux de surface et souterraines – Importance de l'impact résiduel (page 5-28)

Quels sont les critères pour juger que la distance des résidences (puits) et la hauteur des remblais offrent une marge de sécurité suffisante pour permettre l'autoépuration des eaux souterraines?

Réponse

Cette question sera examinée et validée à la lumière des résultats de l'étude détaillée des puits dont il est question à la réponse précédente.

Section 6.2

Programme de suivi de la qualité des eaux souterraines (page 6-2)

Identifier les puits privés à risque et donner un aperçu préliminaire du programme de suivi de la qualité de leur eau.

Réponse

Nous donnerons suite à cette demande avec l'étude détaillée des puits dont il a été question précédemment. Rappelons que le programme type de suivi des puits privés est inséré à l'annexe 7.

Section 5.2.3.3

Milieu humain – Usages des sols et milieu bâti – Agriculture - Phase de construction (pages 5-52 et suivantes)

- 1. Qu'en est-il du drainage souterrain?*
- 2. Quels sont les impacts du bruit et des poussières sur les élevages de poulet lors de la construction?*
- 3. Des mesures spéciales pour les poulaillers lors des périodes de construction en été ont-elles été prévues?*

Réponse

À la page 5-52 du rapport d'étude d'impact (fin du 1^{er} paragraphe), lorsqu'il est mentionné qu'aucune terre visée n'est drainée, c'est qu'il y a absence de drainage souterrain sur les terres touchées. Bien entendu, il y a alors un drainage naturel qui s'effectue ou un drainage de surface dans des fossés agricoles.

Pour ce qui est du bruit durant les travaux, le rapport d'étude d'impact fait mention qu'il n'y a pas d'impact significatif à prévoir, et les raisons motivant cette évaluation sont expliquées dans le rapport (paragraphe qui chevauche les pages 5-53 et 5-54). À cela, il peut être ajouté qu'en fonction de l'analyse des impacts vibratoires réalisée (voir les questions précédentes à ce sujet dans le présent document), l'impact devrait être effectivement réduit sur les installations avicoles. Tout de même, les mesures sonores identifiées à la page 5-58 du rapport d'étude d'impact auront pour effet de limiter encore plus les irritants résultant du bruit et des vibrations. La mesure As2 est particulièrement importante en vue de limiter les impacts des bruits brusques sur les installations avicoles.

Pour ce qui est des poussières, il n'y a pas non plus d'impact significatif à prévoir sur les installations avicoles. Il s'agit de bâtiments fermés; les animaux sont gardés à l'intérieur et les installations sont habituellement munies d'un système de ventilation très performant. Néanmoins, les mesures Ai1 et Ai2 (page 5-57) identifiées pour préserver la qualité de l'air durant les travaux valent également en vue de limiter les impacts sur les fermes d'élevage de poulets.

F. DIVERS

Section 2.1.2

Étude d'opportunité de 1997 (page 2-5)

Devrait-on lire « est » plutôt que « ouest » dans la 2^e phrase du 3^e paragraphe de la page?

Réponse

Oui, il s'agit d'une erreur cléricale.

Section 2.3

Description du contournement optimisé (page 2-15)

Comment expliquez-vous une différence aussi importante entre les coûts estimés en 1997 et ceux de 2003?

Réponse

La différence de coût du projet entre 1997 (6 M \$) et 2003 (16,2 M \$) s'explique par la différence de nature des travaux envisagés. Le projet planifié en 1997 consistait à construire une route à deux voies de 5 km de longueur avec intersections à niveau, comprenant également un viaduc pour l'étagement de la voie ferrée.

Le projet révisé en 2003 consiste à construire une route passant de quatre voies divisées à deux voies contiguës sur 5,7 km, incluant deux échangeurs dénivelés, un carrefour giratoire avec raccordement au chemin Barrette, trois viaducs surplombant la voie ferrée, le chemin Frédéric et le rang Sainte-Marie, et un raccordement au nord traversant le rang du Portage. De plus, le projet prévoit des travaux de protection de la nappe phréatique alimentant les puits en eau potable de la municipalité, ainsi que des écrans sonores (buttes antibruit).

Le coût du projet a été réévalué en 2005 et nécessite maintenant des investissements de plus de 20 M \$ (20,4 M \$), notamment pour tenir compte des travaux d'étanchéité visant la protection de la nappe phréatique qui sont évalués à plus de 3 M \$ et pour tenir compte de l'implantation des buttes antibruit.

Section 4.1

Délimitation et justification de la zone d'étude (page 4-1)

Afin de mieux visualiser la localisation du projet dans la zone d'étude, pouvez-vous nous fournir une figure à l'échelle 1:20 000 sur laquelle le tracé projeté serait représenté?

Réponse

Cela est fait à l'annexe 2.

Section 5.2.1.1

Sources d'impacts – Terrassement et nivellement (page 5-7)

- 1. Faire la description des secteurs potentiels pour les bancs d'emprunt et les zones de déblais excédentaires.*
- 2. Y aura-t-il des matériaux excédentaires?*
- 3. Si oui, donner un ordre de grandeur des volumes de remblais et déblais qui seront nécessaires pour la réalisation du projet.*
- 4. De quelle façon disposerez-vous de ces matériaux?*

Réponse

Soulevons d'abord le fait que les travaux de terrassement n'impliqueront que des déblais de 2^e classe et seront mineurs. Pour ce qui est des apports de matériaux au site, le projet nécessitera, avant tout, l'apport de matériel pour la construction des remblais des viaducs. Ces quantités n'ont pas été estimées et l'approvisionnement en matériau pour le chantier est de la responsabilité de l'entrepreneur. Il en va de même avec la disposition des matériaux excédentaires.

Section 7

Conclusion (page 7-1)

Sur quelle base concluez-vous que des gains significatifs seront mesurables au plan économique à long terme à Saint-Félix-de-Valois alors que le programme de suivi de l'impact économique n'est pas encore réalisé?

Réponse

Il s'agit de gains présumés, escomptés ou anticipés. Effectivement, le qualificatif « mesurables » n'est pas approprié dans les circonstances étant donné que l'impact réel de ce projet

n'a pas encore été quantifié avec le programme de suivi. Il n'en demeure pas moins que la littérature récente fait état d'un lien direct entre, d'une part, les investissements dans les infrastructures routières et, d'autre part, les économies au niveau des coûts d'opération pour les entreprises et la création d'emplois. Au Québec, l'ampleur de la réduction des frais d'opération des entreprises est de l'ordre de 0,065 % suite à une augmentation de 1 % du stock de capital de l'infrastructure routière (Bolduc et Laferrière, 2001). Évidemment, il va de soi que cette réduction des coûts d'opération se traduit en une meilleure performance et une meilleure rentabilité pour les entreprises d'une région, lesquelles peuvent alors se traduire à leur tour par la création d'emplois dans cette même région.

Cependant, il est vrai que parfois, au niveau local, ce n'est qu'un déplacement des activités économiques qui est observé (ex. : du centre d'un noyau urbain vers une autoroute ou une route de contournement; achats dans un noyau urbain qui se font dorénavant dans une autre zone urbaine suite à la réalisation d'un contournement) et non pas une augmentation absolue de celles-ci, surtout si aucune stratégie de développement économique n'est mise de l'avant par les autorités locales. De même, il est aussi vrai que la présence d'une autoroute ou d'une route de contournement fluide et sécuritaire n'est pas le seul facteur de localisation considéré par les entreprises. Toutefois, si la municipalité de Saint-Félix-de-Valois définit une vision cohérente de son développement et que cela s'articule autour d'une stratégie concertée d'aménagement du territoire, il ne fait aucun doute qu'elle sera alors en mesure de tirer profit des opportunités qui ont été longuement discutées dans le rapport d'étude d'impact (p. 5-72 à page 5-77). Rappelons ici brièvement les trois principales opportunités présentées et décrites dans le rapport d'étude d'impact :

- possibilité de dynamisation et diversification de la fonction commerciale de la municipalité;
- opportunité de confirmation et de consolidation du rôle de carrefour de la municipalité dans la région de Lanaudière;
- accroissement des fonctions industrielles et manufacturières de la municipalité par une meilleure accessibilité à son parc industriel.

Calendrier de réalisation des travaux

1. *Sous toute réserve, pouvez-vous donner un échéancier pour la réalisation du projet?*
2. *Énumérer les principales activités préparatoires de construction et les opérations prévues, de même que la durée de leur réalisation.*

Réponse

Les lignes qui suivent présentent un calendrier optimiste de réalisation des travaux pour le contournement de Saint-Félix-de-Valois. On y liste les activités préparatoires menant au début des travaux de construction. Ce calendrier se veut optimiste parce que les délais d'approbation et de préparation de projet sont réduits au minimum et qu'il est assumé que les ressources budgétaires seront toujours disponibles :

- décret gouvernemental (CAR) après audiences publiques : ± été 2006;
- concept final et plans d'acquisition : ± automne 2006;
- acquisitions complétées : ± automne 2008;
- déplacement des utilités publiques : ± automne 2009;
- début des travaux : ± été 2010.

Une fois les travaux débutés, ceux-ci pourront se réaliser sur une période de un à trois ans, de sorte que le contournement pourrait être mis en service vers 2011-2013.

Plan de communication

1. *Comment les résidants de la zone touchée par le projet seront-ils informés de la nature et de la tenue des travaux à venir?*
2. *Le cas échéant, comment les citoyens pourront-ils faire part de leurs plaintes pendant les travaux?*

Réponse

Le Ministère étudie actuellement la possibilité de mettre en ligne un site Internet pouvant permettre de fournir des renseignements importants sur le projet et de recevoir leurs préoccupations lors des travaux.

Corrections/erreurs

1. Pages 5-20 et 5-55 : terme « autoroute » employé au lieu de « route ».
2. Page 5-56 : il faudrait lire « étendue » plutôt que « étude ».

Réponse

Le MENV a raison sur ces deux points.

ANNEXE 1

Questions et commentaires du ministère de l'Environnement
Avril 2004

ANNEXE 2

Figure montrant les éléments cartographiques demandés par le ministère de l'Environnement et éléments additionnels

ANNEXE 3

Inventaire de la végétation avec cartographie afférente

ANNEXE 4

Inventaire faunique

ANNEXE 5

Niveaux sonores à chaque récepteur

ANNEXE 6

Définition des classes de potentiel des sols pour l'agriculture

ANNEXE 7

Programme type de suivi des puits d'eau potable